

## Document de travail-Note de discussion

# Intégration de la clause sociale dans les accords de partenariat pour une pêche durable (APPD)

*Note de discussion réalisée par Mohamed Ali Jebali, stagiaire CAPE, Septembre 2021*

En 2015, une clause sociale (*voir texte en annexe 3*) a été agréée par les partenaires sociaux européens (Europêche et ETF) qu'ils ont souhaité voir insérée dans les accords de partenariat de pêche durable (APPD). Cette clause vise à garantir **des conditions décentes de travail** pour les pêcheurs non européens travaillant à bord des bateaux opérant dans le cadre de APPD. La clause stipule que la déclaration de l'OIT de 1998 sur les principes et droits fondamentaux au travail ainsi que les huit conventions fondamentales de l'OIT s'appliquent aux pêcheurs à bord des navires de l'Union Européenne. Elle porte également sur les niveaux de rémunération, leurs modalités de négociation, les fiches de paie et les conditions d'emploi des pêcheurs.

Le contenu de la clause sociale est reflété jusqu'à un certain point dans les APPD. Ce document examine les dispositions existantes sur ce sujet dans les textes des APPD conclus entre l'Union européenne et une série de pays partenaires: la Côte-d'Ivoire, le Sénégal, la Mauritanie, la Guinée Bissau, l'Île Maurice et les Seychelles.

## 1. Conditions de recrutement

Les conditions de recrutement des marins pêcheurs ACP (et non du pays tiers partenaire) sur les bateaux européens pêchant dans le cadre d'APPD et leurs garanties sociales se trouvent toujours dans les protocoles de mise en œuvre de l'accord de pêche entre l'UE et l'Etat en question. Ces règles sont mentionnées dans les annexes des protocoles dans un chapitre intitulé « Embarquement des marins ». Dans ce chapitre, plusieurs dispositions sont énumérées:

A. **Le nombre de marins à embarquer:** Le nombre de marins pêcheurs de pays ACP pouvant être employés dans les navires de l'Union est stipulé par flotte. Une diversité de critères sont appliqués selon le pays. Par exemple, dans le protocole UE-Côte d'Ivoire (2018-2024),<sup>1</sup> les armateurs de l'Union emploient des ressortissants ACP, dans les limites suivantes:

- a) *pour la flotte des thoniers senneurs, au moins 20 % des marins embarqués pendant la campagne de pêche thonière dans la zone de pêche du pays tiers sont d'origine ACP;*
- b) *pour la flotte des palangriers de surface, au moins 20 % des marins embarqués pendant la campagne de pêche dans la zone de pêche du pays tiers sont d'origine ACP.*

Ces conditions de recrutement sont comparables à celle qui figurent dans le protocole de l'accord UE-Sénégal. Dans le chapitre V de l'annexe les limites de recrutement sont énumérées en fonction de la flotte (thoniers senneurs, canneurs ou chalutiers de pêche démersale profonde) et elles sont toujours fixées à 20%.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018A0731\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018A0731(01)&from=EN) p. 15.

<sup>2</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22014A1023\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22014A1023(01)&from=EN) p. 25.

Le nombre de marins par bateau est parfois précisé. Ainsi, pour la Mauritanie,<sup>3</sup> les pêcheurs doivent être sélectionnés à partir d'une liste faite par les autorités Mauritanienne en respectant les limites suivantes : « pour les thoniers senneurs, **un par navire**; pour les thoniers canneurs, **trois par navire**; pour les navires crevettiers et démersaux, **60 % de l'équipage arrondi au nombre inférieur**, les officiers n'étant pas inclus dans ce décompte; pour tous les chalutiers de pêche pélagique, **60 % du personnel** opérant aux fonctions de production (usine, emballage et congélation), comme indiqué dans le plan d'équipage du bateau dûment visé par l'autorité compétente de l'État du pavillon. »

En Guinée-Bissau, le tonnage de jauge brute du navire détermine le nombre de marins à embarquer sur les navires chalutiers. Selon le premier paragraphe du chapitre VIII dans l'annexe du protocole relatif à la mise en œuvre de l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la communauté européenne et la République de Guinée-Bissau (2019-2024),<sup>4</sup> chaque navire chalutier de l'Union embarque des marins de la Guinée-Bissau dans les limites suivantes:

- a) **cinq marins**, pour une capacité inférieure à 250 TJB;
- b) **six marins**, pour une capacité comprise entre 250 et 400 TJB;
- c) **sept marins**, pour une capacité comprise entre 400 et 650 TJB;
- d) **huit marins**, pour une capacité supérieure à 650 TJB.

Pour les accords thoniers avec l'île Maurice et les Seychelles, les protocoles fixent uniquement un nombre de marins à embarquer. La règle est assez générale pour l'île Maurice, il s'agit d'embarquer **douze marins** mauriciens sur tous les navires de l'Union<sup>5</sup>. Concernant les Seychelles, chaque senneur à senne coulissante embarque **au moins deux marins seychellois**, sans fixer une limite maximale.<sup>6</sup>

- B. **Application de la déclaration de l'Organisation Internationale du Travail** : la disposition qui consacre l'applicabilité de la déclaration de l'OIT sur les principes et droits fondamentaux au travail est rédigée de façon similaire dans les accords examinés:

*« La déclaration de l'Organisation internationale du travail (OIT) sur les principes et droits fondamentaux au travail s'applique de plein droit aux marins embarqués sur des navires de l'Union. Il s'agit en particulier de la liberté d'association, de la reconnaissance effective du droit à la négociation collective des travailleurs et de l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession »<sup>7</sup> (Protocole UE-Côte-d'Ivoire de 2018).*

- C. **Les modalités de la conclusion du contrat d'emploi** : Les différents protocoles d'accords de pêche libellent de la même manière les conditions pour conclure un contrat d'emploi et ses modalités, comme dans le cas du Sénégal :

*« Les contrats d'engagement des marins sénégalais, dont une copie est remise à l'autorité maritime et aux signataires de ces contrats, sont établis entre le(s) représentant(s) des armateurs et les marins et/ou leurs syndicats ou leurs représentants. Ces contrats garantiront aux marins des conditions de vie et de travail décentes à bord ainsi que le bénéfice du régime*

<sup>3</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22015A1201\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22015A1201(01)&from=EN) p. 30.

<sup>4</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22019A0627\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22019A0627(01)&from=EN) p. 20.

<sup>5</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22017A1028\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22017A1028(01)&from=EN) p. 19.

<sup>6</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228(01)&from=EN) p. 29.

<sup>7</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018A0731\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018A0731(01)&from=EN) p. 15.

*de sécurité sociale qui leur est applicable, en conformité avec la législation applicable et les normes de l'OIT, comprenant une assurance décès, maladie et accident. »<sup>8</sup> (Protocole UE-Sénégal de 2019).*

Cette disposition standard et commune garantit aux marins le bénéfice du régime de sécurité sociale y compris une assurance décès, maladie et accident. Elle impose aussi aux représentants des armateurs de présenter une copie écrite du contrat après sa conclusion aux autres signataires.

- D. **Salaire des marins** : Le chapitre relatif à l'embarquement des marins s'intéresse également au salaire des marins et ses conditions d'octroi. Par exemple, selon l'accord entre l'Union et les Seychelles :

*« Lorsque des marins seychellois sont embarqués, leurs salaires sont à la charge des armateurs. Le salaire de base, c'est-à-dire le salaire minimum avant l'ajout des primes, octroyé aux marins seychellois est déterminé sur la base soit des salaires prévus par la législation des Seychelles, soit de la norme minimale fixée par l'OIT, le montant le plus élevé étant retenu. Les autres prestations ne sont pas inférieures à celles appliquées aux marins d'autres pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP) qui exécutent des tâches similaires ».<sup>9</sup>*

L'obligation de l'armateur et le respect des normes de l'OIT sont des éléments qui existent également dans les différents autres accords.

## 2. Evolutions

On peut identifier quelques modifications à travers le temps, dans certains des accords examinés.

Dans l'accord avec le **Guinée-Bissau** on remarque que le nombre de marins à embarquer a légèrement augmenté dans le nouvel accord par rapport à celui de 2007. De plus, les règles relatives au choix des marins sont nouvelles, celles-ci exigent que le marin soit « *en possession d'un livret professionnel maritime en cours de validité attestant qu'il a reçu une formation de base sur la sécurité en mer pour le personnel des navires de pêche conformément aux normes internationales en vigueur* »<sup>10</sup> et qu'il ait également une expérience documentée sur des navires de pêche industrielle. Ces exigences n'existaient pas dans la version de l'accord adopté en 2007.

Dans l'accord avec le **Sénégal**, le seul changement à remarquer entre les deux versions de 2014 et 2019 est l'augmentation du nombre de marins à embarquer (de 20% à 25% pour les thoniers senneurs par exemple). Certaines évolutions ont ajouté de nouveaux droits comme le droit au rapatriement (**Seychelles et Côte-d'Ivoire**).

Mais les évolutions les plus importantes sont constatées dans le cadre des protocoles d'accord avec la **Mauritanie**. Le protocole de 2015 a précisé les conditions d'accès des pêcheurs mauritaniens aux navires de pêche de l'Union Européenne. Elle a introduit des exigences assez détaillées avant de permettre l'embarquement. Parmi ces conditions, on trouve notamment la possession d'un exemplaire original du contrat de travail de pêcheur dûment signé (paragraphe 2.2.g) et la familiarisation avec le vocabulaire de sécurité de base dans une des langues de travail qui sont le

---

<sup>8</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22019A1120\(02\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22019A1120(02)&from=EN) p. 31.

<sup>9</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228(01)&from=EN) p. 30.

<sup>10</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22019A0627\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22019A0627(01)&from=EN) paragraphe 2 du chapitre VIII, pp. 20-21.

français, l'espagnol et l'anglais (paragraphe 2.2.a). L'exigence d'un contrat dûment signé ne figure pas parmi les conditions d'embarquement dans les autres protocoles, il s'agit d'un avantage important pour les marins afin de garantir leurs droits et éviter une situation arbitraire.

Cette évolution a continué avec le dernier accord nouvellement conclu entre l'UE et la Mauritanie. Dans l'appendice 11 du nouveau protocole, il est exigé que le contrat de travail mentionne entre autres :

- (g) *le montant du salaire du marin ou, s'il est rémunéré à la part, le pourcentage de sa part et le mode de calcul de celle-ci, ou encore, si un système mixte de rémunération est appliqué, montant du salaire, le pourcentage de sa part et le mode de calcul de celle-ci, ainsi que tout salaire minimum convenu ;*
- (h) *l'échéance de l'accord et les conditions y relatives, soit :  
Si l'accord a été conclu pour une durée déterminée, la date fixée pour son expiration ;  
Si l'accord a été conclu au voyage, le port de destination convenu pour la fin de l'accord et l'indication du délai à l'expiration duquel le pêcheur sera libéré après l'arrivée à cette destination ;  
Si l'accord a été conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra dénoncer l'accord ainsi que le délai de préavis requis, lequel n'est pas plus court pour l'employeur, l'armateur à la pêche ou autre partie que pour le pêcheur ;*
- (i) *la protection en cas de maladie, de lésion ou de décès du pêcheur lié à son service ;*
- (j) *Le congé payé annuel ou la formule utilisée pour le calculer, le cas échéant ;*
- (k) *Les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées aux pêcheurs par l'employeur, l'armateur à la pêche ou autre partie à l'accord d'engagement du pêcheur, selon le cas ;*
- (l) *Le droit du pêcheur à un rapatriement ;*
- (m) *La référence à la convention collective, le cas échéant ;*
- (n) *Les périodes minimales de repos »*

Toutes ces modifications sont avantageuses pour les pêcheurs mauritaniens.

### **3. Comparaison avec la clause sociale de 2015**

Après avoir décrit les dispositions sociales qui existent dans les différents accords de pêche, nous les comparons à la clause sociale agréée en 2015. On remarque:

- **Une intégration partielle de la clause sociale:** Comme il est déjà indiqué, les chapitres des différents accords de pêche fixant les modalités d'embarquement des marins étrangers sur les navires européens prévoient des règles qui assurent une certaine protection sociale. Néanmoins, certaines garanties, qui ont été agréées par les partenaires sociaux européens en 2015, sont absentes des protocoles d'accord, notamment :
  - La négociation des conditions d'emploi y compris les niveaux de rémunération
  - La présentation par l'employeur d'une fiche de paie indiquant la rémunération complète et les heures travaillées.
  - La possibilité fournie aux syndicats de pêche de monter à bord du navire afin d'inspecter les conditions de travail des marins.

Ces éléments sont absents dans les APPD qui sont postérieurs à l'adoption de la clause sociale en 2015. Par exemple, le protocole adopté en 2019 relatif à la mise en œuvre de l'accord de pêche entre l'Union et la République de Guinée-Bissau n'a pas évoqué ces garanties et il a repris les mêmes dispositions des autres protocoles.

Ceci se confirme également dans le texte du protocoles d'APPD entre l'UE et les Seychelles et l'UE et l'île Maurice. Ces deux accords ont été adoptés respectivement en 2020 et en 2017 mais ont gardé le même schéma qui existait dans les accords antérieurs à 2015, à savoir une présence partielle des éléments de la clause sociale.

- **Des dispositions uniformes :** À part les dispositions qui établissent le nombre de pêcheurs à embarquer et les règles pour cet embarquement, les règles ayant une nature sociale sont presque uniformes dans les différents accords traités, il n'existe aucune distinction entre les accords mixtes et les accords thoniers. Les dispositions sociales sont également identiques dans les différents accords indépendamment de la région. Les mêmes dispositions qu'on trouve pour le Sénégal s'appliquent également pour les Seychelles.
- **Des évolutions dans les accords mixtes**  
Par contre, il faut mettre en exergue les évolutions au niveau des accords mixtes. En effet, ces deux accords mixtes ont été modifiés après 2015 pour avoir plus de précisions dans les règles pour le choix des marins à embarquer. Ils ont commencé à exiger une formation préalable et surtout l'existence d'un contrat dument signé. L'appendice 6 du protocole avec les Seychelles exige aussi une formation de base sur la sécurité en mer et un contrat dument signé, ce dernier protocole ajoute une obligation de vaccination pour les marins embarqués.<sup>11</sup>
- **Pas de mention spécifique de sanctions:** Les différents accords n'évoquent pas l'éventualité d'une sanction en cas d'une infraction liée expressément au non-respect des règles portant sur les conditions de travail des marins, y compris dans le chapitre des protocoles d'APPD intitulé « Infractions », qui adoptent pourtant une formulation assez générale qui permettrait d'inclure le non-respect des règles d'embarquement des marins étrangers.

Par exemple, dans le chapitre VIII de l'annexe I du protocole à l'accord avec la Côte-d'Ivoire, on trouve la formulation suivante : « *Toute infraction commise par un navire de l'Union détenteur d'une licence conformément aux dispositions de la présente annexe doit être communiquée par les autorités ivoiriennes à l'Union dans les vingt-quatre heures. Le procès-verbal relatif à cette infraction est transmis à l'Union et à l'État de pavillon dans un délai de sept jours ouvrables.* »,<sup>12</sup> Cette règle générale qui nécessite le suivi de « toute » infraction se trouve dans tous les accords traités. Les protocoles les plus récents des accords avec Maurice et les Seychelles sont plus spécifiques et ceci en vertu de leurs dispositions qui ont mentionné certaines infractions (sans parler des conditions de travail des marins). Par exemple, selon le chapitre VII du protocole<sup>13</sup> avec l'île Maurice, « *[l]e non-respect de l'une ou l'autre des règles et dispositions du présent protocole, des mesures de gestion et de conservation des ressources vivantes ainsi que de la législation de Maurice en matière de pêche peut être sanctionné par des amendes, par la suspension, l'annulation ou le non-renouvellement de l'autorisation de pêche du navire conformément à la législation de Maurice* ». Cette règle générale existe également dans le chapitre VI dans l'annexe de l'accord avec les Seychelles.<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228(01)&from=EN) p. 44.

<sup>12</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018A0731\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018A0731(01)&from=EN) p. 17.

<sup>13</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22017A1028\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22017A1028(01)&from=EN) p. 18.

<sup>14</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228(01)&from=EN) p. 32.

#### **4. Enjeux pour la discussion : Comment Assurer une bonne intégration de la clause sociale avec tous ses éléments dans les prochains APPD ?**

- **Comment promouvoir la ratification de la Convention 188 de l'OIT (au niveau des EM et des pays partenaires) qui présente une source juridique importante pour garantir des conditions de travail décentes aux marins ?**

Il faut rappeler que l'article 36 de cette convention garantit le maintien des droits en matière de sécurité sociale pour tous les pêcheurs, indépendamment de leur nationalité et en application du principe d'égalité de traitement.

- **Possibilité de soutenir des formations de marins dans le cadre de l'appui sectoriel ?**

Exemple de la Côte d'Ivoire : Les marins ne sont pas suffisamment formés, et par le passé, lorsqu'une formation a été faite (en 2007) les personnes embarquées ne sont pas celles qui ont suivi la formation. Aujourd'hui, il n'y a plus aucun gradé ivoirien à bord des thoniers.

- **Comment empêcher les irrégularités dans l'application des contrats signés entre le marin et le consignataire local, et identifier clairement les responsabilités du consignataire local?**

Exemple de la Côte d'Ivoire ; les marins n'ont pas reçu de copie du contrat avant l'embarquement, il n'y a pas eu d'inscription/inscription fictive (pourtant obligatoire) à la CNPS (Caisse nationale de prévoyance sociale),

- **Comment assurer plus de transparence dans la fixation et le paiement des salaires (fiches de paie)?**

En Côte d'Ivoire, la fixation et paiement des salaires réalisés sans transparence : pas de bulletin de salaire, paiement dans les cabines à bord, à l'abri des regards, + enjeu du montant du salaire (+- 200 euros).

**Annexe 1: Tableau explicatif de l'intégration des éléments de la clause sociale dans les APPD**

| Éléments qui existent déjà   | Éléments présents dans certains accords  | Éléments absents  |
|--|--|---|
| <p>Liberté d'association</p> <p>Droit à la négociation collective</p> <p>Elimination de la discrimination</p> <p>La sécurité sociale et les assurances vie, maladie et accident.</p> <p>Remise d'une copie du contrat</p> <p>Un salaire qui n'est pas inférieurs aux normes de l'OIT</p> | <p>L'exigence d'un contrat dument signé avant l'embarquement (Mauritanie)</p> <p>L'exigence d'une formation de base sur la sécurité en mer (Mauritanie, Seychelles et Guinée-Bissau)</p> | <p>La négociation des conditions d'emploi y compris les niveaux de rémunération (négociation individuelle).</p> <p>La présentation par l'employeur d'une fiche de paie indiquant la rémunération complète et les heures travaillées.</p> <p>La possibilité fournie aux syndicats de pêche de monter à bord du navire afin d'inspecter les conditions de travail des marins.</p> |

## Annexe 2

Clause sociale à insérer dans les accords de partenariat de pêche (APP) avec les pays tiers – ETF/Europeche (2014)

<https://www.etf-europe.org/european-social-partners-adopt-a-social-clause-to-be-inserted-in-the-sustainable-fisheries-agreements-sfas-with-third-countries/>

Traduction :

1. La déclaration de l'OIT de 1998 sur les principes et droits fondamentaux au travail ainsi que les huit conventions fondamentales de l'OIT sont pleinement applicables aux pêcheurs à bord des navires de l'UE. Cela inclut la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit à la négociation collective, l'abolition du travail des enfants et l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.
2. Les conditions d'emploi, y compris les niveaux de rémunération, sont négociées entre les propriétaires du navire de pêche ou leurs représentants, le ou les employeurs locaux ou leur(s) représentant(s) et les pêcheurs et/ou leurs syndicats. Les syndicats représentatifs doivent être informés, à leur demande, de la négociation.
3. En tout état de cause, les niveaux de rémunération des pêcheurs locaux ne peuvent être inférieurs à ceux applicables à l'équipage dans l'État côtier signataire de l'accord de pêche avec l'UE.
4. Dès l'entrée en vigueur de la convention 188 de l'OIT, les conditions de vie et de travail à bord des navires de l'UE opérant dans le cadre d'accords avec des pays tiers doivent être conformes aux dispositions de la convention, selon le cas. Le propriétaire du navire de pêche garantit aux pêcheurs locaux à bord des navires de l'UE des conditions de vie et de travail équivalentes à celles qui sont appliquées aux pêcheurs de l'UE.
5. Chaque pêcheur reçoit une copie du contrat de travail, dans lequel le niveau de rémunération, les heures de repos et les conditions d'emploi sont clairement indiqués ou qui contient une référence à la convention collective (CBA) régissant ces sujets. Si le propriétaire du navire de pêche n'est pas l'employeur, le contrat de travail doit préciser le nom du propriétaire du navire de pêche et l'État du pavillon.
6. L'employeur doit fournir à chaque pêcheur une fiche de paie indiquant la rémunération complète et, si la rémunération est basée, en tout ou en partie, sur les heures travaillées, les heures travaillées pendant la période d'engagement ainsi que la fonction L'armateur du navire de pêche doit veiller à ce que l'employeur remplisse cette obligation.
7. Les évaluations périodiques des APPD doivent comprendre une évaluation de l'application des principes énoncés ci-dessus, en étroite collaboration avec le Comité de Dialogue Social.
8. Les autorités compétentes de l'État du pavillon devraient inclure l'application de ses lois, règlements ou autres mesures mettant en œuvre la clause sociale dans le cadre de leurs inspections régulières.
9. A la discrétion du capitaine et sous son autorité, des représentants des syndicats de pêcheurs peuvent être autorisés à monter à bord du navire lorsqu'il est au port, afin de contacter l'équipage du navire et de s'informer sur les conditions de travail et de vie à bord et d'aider l'équipage le cas échéant.