

## **La protection sociale et sanitaire des gens de mer en droit maritime algérien**

**BELEBNA Mohamed**  
**Maitre de conference 'B'**  
**Faculté de Droit et des sciences politiques**  
**Université - Mostaganem**

### **Résumé**

Le transport maritime demeure essentiel pour le développement économique. La protection des gens de mer et l'amélioration des conditions de travail à bord des navires est nécessaire.

Ces derniers restent cependant très vulnérables si les armateurs (leurs employeurs) ne s'acquittent pas de leurs responsabilités. Bien entendu, Cette responsabilité, implique aussi l'Etat du pavillon du navire, l'Etat du port pour le contrôle des navires étrangers en ce qui concerne le respect de la législation en vigueur.

Cette problématique des conditions de vie et de travail à bord des navires est d'actualité et la question qui se pose, comment réaliser cette protection et comment améliorer les conditions de vie de cette catégorie de travailleurs.

### **Introduction :**

La protection sociale des gens de mer est un travail très ardu. Le secteur de la marine marchande est internationalisé caractérisé par une liberté d'immatriculation du navire, c'est-à-dire une mise en concurrence des législations sociales. L'internationalisation de la protection sociale est complexe.

Le rattachement classique des gens de mer à la législation de l'Etat du pavillon a conduit à la création dans les Etats européens à des registres internationaux avec une différenciation de travail à bord , aux dépens des marins (internationaux ) , non européens , principalement en matière de protection sociale .

Pour plus d'éclaircissements nous verrons dans cet article :

- I – La valeur sociale et économique des gens de mer
- II -Les obligations de l'armateur vis-à-vis des marins
- III -La position du législateur algérien
- IV- Les conventions internationales

## **I –La valeur sociale et économique des gens de mer**

Les marins sont les personnages principaux du monde maritime, par leur nombre, par leur importance dans la vie du navire, par la forte solidarité qui existe en principe entre eux.

Deux traits caractérisent la vie humaine en mer : l'isolement et le danger.

**L'isolement** : le marin est coupé des siens dans l'espace et dans le temps. Ces deux facteurs d'éloignement se conjuguent pour rendre sa vie plus difficile. L'éloignement reste cependant une donnée essentielle de sa vie. L'ensemble de son statut, logement, soins, versement du salaire, s'en trouvent affecté. A cela s'ajoute le danger : le marin vit dans un milieu hostile, à la merci d'une voie d'eau ou d'une tempête.

Les métiers de la mer (notamment exercés sur les navires de commerce) sont souvent insérés dans un système international complexe, ou le pavillon, l'armateur, les officiers et les équipages n'ont pas nécessairement la même nationalité. Comment fonctionne la protection de la santé, avec de telles organisations de travail ?

## **II- Les Obligations de l'armateur vis-à-vis des marins**

L'armateur est l'exploitant commercial du navire, c'est-à-dire l'employeur du marin<sup>1</sup>. Et de ce fait, il est le premier responsable de tout ce qui arrive au marin durant l'expédition maritime à bord du navire<sup>2</sup>.

Les gens de mer (les marins) exercent, à bord d'un navire, une activité professionnelle liée à son exploitation et sont comme tous les salariés exposés à un certain nombre de risques au cours de leurs activités. Tous ces risques ne sont pas couverts de la même façon<sup>3</sup>.

Les risques de terre relèvent du droit commun, par contre les risques à bord, les maladies et accidents du travail sont pris en charge par l'armateur<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Jean Pierre Beurier, Droit Maritime ,3ed, Dalloz,2015/2016,p.927

<sup>2</sup> Cécile de Cet Bertin, Introduction au droit maritime, Paris, 2008, p.46.

<sup>3</sup> Pierre Chaumette, Les gens de mer en perspective, DMF, 2009,9.29

<sup>4</sup> Philippe Delebecque, Droit Maritime, Paris, Dalloz, 13ed, 2014, p.271.

L'armateur est le principal responsable de la sécurité et la santé des gens de mer à bord des navires .Les armateurs devraient consulter l'organisation de gens de mer pour la sécurité et la santé.

Les armateurs devraient veiller à ce que la conception de leurs navires respecte les principes économiques et conforme à la législation nationale et internationale.

Bien entendu, ils devraient assurer la fourniture et l'entretien ou la mise à jour des navires, équipement, instruments, afin que les gens de mer ne soient exposés à aucun risque d'accident ou de lésion.

Enfin, les armateurs devraient assurer un contrôle de manière à permettre aux gens de mer de remplir leurs taches dans de bonnes conditions de sécurité et de salubrité<sup>1</sup>.

Parmi les obligations les plus importantes de l'armateur, on peut citer les suivants :

1-Porter attention au marin

2-Paiement des salaires

3-Obligations de soins

4-Rapatriement

### **1-Porter attention au marin :**

L'armateur doit se préoccupé du marin qu'il engage et en premier lieu sa nourriture. En effet tout marin a droit gratuitement à la nourriture ou à une indemnité pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage.

### **2-Paiement du salaire :**

Le marin est généralement rémunéré, soit à salaire fixe, soit à profits éventuels, soit par une combinaison des deux modes de rémunération<sup>2</sup>.

### **3-Les obligations de soins :**

Lorsque le marin tombe malade, ou se blesse à bord du navire, tous les frais médicaux sont prises en charge par l'armateur. C'est l'originalité de la loi maritime. Car on ne pouvait pas agir pour le marin comme on

---

<sup>1</sup> Recueil de directives pratiques du bureau international du travail(BIT), Genève,1996,5/6.

<sup>2</sup> René Rondière et Emmanuel Du Pontavice , Droit maritime , Paris 10 éd. ,Paris ,1986,p.226

le fait pour l'ouvrier à terre. Ce dernier rentre chez lui ou il sera dirigé vers le plus proche hôpital. Par contre, l'accident survenu en mer, la maladie déclarée en mer donne lieu à des soins à bord, au moins jusqu'à la prochaine escale.

D'après la législation sociale, les ouvriers qui se blessent à terre reçoivent des secours et seront indemnisés en argent, par contre, en ce qui concerne les marins, c'est l'assistance matérielle qu'ils ont besoin en premier lieu (les soins).

#### **4-Rapatriement :**

Le rapatriement apparaît tantôt comme une institution d'intérêt générale, tantôt comme une mesure de protection du marin.

C'est l'armateur qui prend en charge les frais de rapatriement du marin si certaines conditions sont réunies, à savoir :

- 1-en cas de maladie, d'accident, ou, pour tout autre raison d'ordre médicale nécessitant un débarquement.
- 2-en cas de naufrage.

### **III- La position du législateur Algérien**

Le législateur Algérien a pris en charge un certain nombre de règles concernant le travail des gens de mer à bord des navires et ce en application du Code Maritime Algérien<sup>1</sup> et il a prévu dans le chapitre II cinq sections :

Section II (obligation de l'armement, art.428 à art.432)

Section III (approvisionnement des gens de mer à bord du navire, art.433 à art.438)

Section IV (hébergement des gens de mer à bord du navire, art.439 à art.446)

Section V (tenue vestimentaire des gens de mer, art.447 à art.448)

Section IV (rapatriement de gens de mer, art.449 à 541)

Nous citer quelques articles dont l'importante est avérée à savoir :

---

<sup>1</sup> Ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime, modifiée et complétée par la loi n°98-05 du 25 juin 1998 (JO n°47).

### **1- L'assurance de la navigabilité et la sécurité du navire en exploitation :**

Les gens de mer ont droit à un lieu de travail sûr et sans danger ou les normes de sécurité sont respectées. C'est-dire, que l'armateur doit fournir un navire en bon état de navigabilité et conformes aux normes en vigueur<sup>1</sup>.

### **2-Soins médicaux nécessaire au marin pendant son voyage en mer et son séjour au port étranger :**

L'armateur doit prendre toutes les mesures appropriées pour la protection de la santé des Marins et leur permettre d'accéder à des soins rapides et adéquats durant leur service à bord<sup>2</sup>.

### **3-L'assurance contre les accidents du travail à bord du navire :**

Les gens de mer bénéficient de la protection de santé au travail et des maladies professionnelles<sup>3</sup>.

### **4-Frais funéraires et le rapatriement du corps du marin en cas de décès survenu à bord ou à terre ou à l'étranger :**

Les gens de mer ont le droit d'être rapatrié aux frais de l'armateur en cas de décès survenu à bord ou en cas de décès survenu à terre, ou à l'étranger, à condition qu'au du décès le marin était au service du navire<sup>4</sup>.

### **5-Paiement d'une indemnité posthume à la famille du marin en cas de décès :**

---

<sup>1</sup> -art.428/a du Ord. n°76-80.

<sup>2</sup> -art.429 du Ord. n°76-80.

<sup>3</sup> -art.430 du Ord. n°76-80 : «L'armateur est tenu d'assurer le marin sur la vie , contre les accidents du travail , contre la perte de son aptitude d'exercer la profession de marin par suite d'un accident ou d'une maladie professionnelle et contre la perte de ses effets personnels par suite de naufrage , incendie à bord ou autres cas fortuit ou de force majeure pendant le voyage en mer , sans préjudice de la réglementation en vigueur ».

<sup>4</sup> -art.431 du Ord. n°76-80.

En cas de décès du marin, l'armateur verse à sa famille à titre posthume, une indemnité égale au montant d'un mois de salaire de travail pour chaque année passée au service de l'armateur<sup>1</sup>.

#### **6-Approvisionnement des gens de mer à bord du navire :**

L'armateur a pour obligation de fournir aux marins à bord pendant la durée de leur inscription au rôle de l'équipage du navire, la nourriture gratuite selon le caractère et la durée du voyage<sup>2</sup>.

#### **7-S'assurer du bien-être des gens de mer à bord du navire :**

L'armateur doit s'assurer que les gens de mer disposent à bord d'un logement et de loisirs décentes. C'es-à-dire que l'armateur est tenu de mettre à la disposition des marins à bord du navire, des aménagements installés convenablement, à savoir, ventilés éclairés et chauffés. En ce qui concerne les couchettes, elles devraient être aménagées de manière à assurer le plus grand confort possible au marin<sup>3</sup>.

Il faut signaler que la protection sociale et les pensions de retraite des gens de mer constituent une " priorité majeure " dans le plan d'action sectoriel, a indiqué le 10 octobre 2012, le ministre algérien de la Pêche et Ressources halieutiques. Il faut signaler, que les conditions de travail des gens s de mer sont pénibles et certaines préoccupations sont légitimes à savoir :

Le système de retraite, la revalorisation des salaires et leur protection sociale et de médecine de travail.

Par contre certaines questions ne trouvent pas de réponse, à savoir combien sont-ils les gens de mer algériens, combien sont déclarés à la sécurité sociale, et combien à ce jour, bénéficient d'une retraite.

---

<sup>1</sup> -art.432 du Ord. n°76-80.

<sup>2</sup> -art.433 du Ord. n°76-80.

<sup>3</sup> - art.439 du Ord. n°76-80.

#### IV- Les conventions internationales

Les gens de mer jouent un rôle vital dans l'économie mondiale, grâce à leurs travaux à bord des navires qui sillonnent le globe, les pays reçoivent tout ce qui leur est nécessaire pour à savoir : pétrole, gaz, matériaux de construction, les céréales ...etc.

Mais le gros problème qu'affrontent les gens de mer c'est les navires qui battent un pavillon de complaisance.

Un navire de complaisance est un navire qui bat un pavillon d'un pays autre que le pays de propriété réelle de ce navire. Pour les travailleurs à bord, cela peut se traduire par : des salaires dérisoires, et des conditions médiocres à bord, un approvisionnement insuffisant en vivres et en eau potable, de longues périodes de travail sans repos, cela peut entraîner le stress et la fatigue des gens de mer.

En battant un pavillon de complaisance, les armateurs peuvent bénéficier des avantages suivants : réglementation minime, frais d'immatriculation réduits, liberté d'employer une main d'œuvre bon marché, et peu ou pas d'impôts.

Sur ce, tous les gens de mer n'ont pas la même nationalité, car chacun relève de la protection sociale de son pays.

Heureusement, deux organismes internationaux vont dans le bon sens d'une harmonisation des pratiques : il s'agit de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'organisation internationale de travail (OIT), qui dépendent toutes les deux de l'ONU.

Elles ont permis la conclusion en 2006, d'une convention du travail maritime (MLC), ratifiée par 88 Etats-membres à ce jour .Elle fixe les normes minimales au niveau international d'environ 1.545.000 marins <sup>1</sup>.

Celle-ci institue notamment les notions de protection sociale des gens de mer, d'aptitude à la navigation, d'obligation de soins à bord, de comité de sécurité sur les navires et salaire minima.

---

<sup>1</sup> Conseil maritime baltique et international et chambre internationale de la marine marchande, CNUCED, 2016, p49..

Selon l'ITF (Fédération internationale des ouvriers du transport), les gens de mer employés sur les navires battant pavillon de complaisance, sont confrontés à des problèmes de salaires y compris des conditions de travail non conforme à la réglementation en vigueur. Parmi ces pays, on peut citer (Bahamas, Bolivie, Honduras, Panama, Corée du Nord).

Les pays fournisseurs de gens de mer sont :

Pays	Nombre de gens de mer
Chine	243.635
Philippines	215.500
Indonésie	147.702
Fédération de Russie	87.061
Inde	86.084
Ukraine	69.000

Source: Conseil Maritime baltique et international et Chambre internationale de marine marchande 2016.

Aujourd'hui, le droit social des gens de mer repose principalement sur le droit international dans le cadre duquel vient s'insérer le contrat d'engagement maritime conclu entre l'armateur et chaque membre de l'équipage<sup>1</sup>.

La convention du travail maritime, également désignée par (LMC 2006) pour Maritime –Labour convention, adoptée, par l'OIT à Genève en 2006, et entrée en vigueur le 20 août 2013, a été intégrée au droit algérien<sup>2</sup>.

Les matières prise en charge par cette convention sont les conditions de travail, de protection sociale, de durée de travail ou encore de congés des gens de mer, l'âge minimum d'embarquement sur un navire, type de contrat de travail, durée du travail et la durée du repos, rapatriement des gens de mer<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Arnaud Montas, Droit Maritime, Brest, Vuibert, 2012, p.87.

<sup>2</sup> Décret Présidentiel n°15-160 du 07 octobre 2015 qui porte ratification de cette convention (JO n°5 du 31 janvier 2016).

<sup>3</sup> Les normes sont des règles obligatoires pour tout pays qui ratifie la convention du travail maritime de 2006.



## **Pourquoi la convention maritime du travail est importante?**

Elle réunit en un seul document les normes minima internationales portant la quasi-totalité des aspects des conditions du travail et de vie à bord.

Cette convention préconise que les gens de mer ont droit à :

- à des conditions d'emplois équitables
- à des conditions de travail et de vie décente à bord des navires, c'est-à-dire assurer que les gens de mer disposent à bord d'un logement et de lieux de loisirs décents.
- à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociales, cela veut dire , faire en sorte que le milieu de travail des gens de mer à bord des navires contribue à leur santé et à leur sécurité au travail.

Comme on vient de le voir, cette convention vise à assurer une protection universelle de tous les gens de mer. C'est un instrument (la convention) unique et cohérent qui intègre autant que possible toutes les normes à jour contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime.

### **Conclusion :**

Des milliers de marins dans le monde sont exposés aux risques de maladie et d'accidents ou traumatismes dans l'exercice de leur profession. Ces travailleurs sont encore insuffisamment protégés contre les risques d'exposition physiques, chimiques, biologiques et psychologiques liés à leur activité.

La santé des marins relève de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) , et de l'OIT , de l'Organisation maritime internationale (OMI) , de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et de nombreuses organisations non gouvernementales telles que , par exemple ,l'Association internationale de médecin maritime (IMHA). Les conventions de l'OIT ont notamment trait à la protection de la santé des marins.

Les pays industrialisés ont des services de médecine du travail spécialisés pour les marins et les pêcheurs. Ce n'est pas le cas dans de nombreux pays en développement, où des centaines de milliers de marins sont employés et travaillent sur des navires battant pavillon étranger.

Ces derniers ne sont pas liés par les conventions de l'OIT sur la protection de la santé des marins.

Cette nouvelle situation appelle une action coordonnée à l'échelle internationale visant à renforcer les services de santé au travail à bord des navires, et l'OMS, l'OIT, l'OMI l'IMHA et l'ITF ont un rôle important à jouer.

La convention du travail maritime de 2006, concerne la totalité des sujets se rapportant aux gens de mer, à savoir les conditions de travail, de protection sociale, de durée du travail ou encore de congés, l'âge minimum d'embarquement sur un navire, le type de contrat de travail, la durée du travail et celle relative au repos. L'Etat du pavillon a le devoir et l'obligation de veiller au respect de ces normes internationales des gens de mer.

Enfin, comme l'Algérie a ratifié la dite convention, nous espérons que les gens de mer du monde entier et en particulier algériens puissent voir leurs conditions de travail, de santé et de sécurité plus que meilleures.

### **Bibliographie:**

#### **Ouvrages:**

- 1-Arnaud Montas, Droit Maritime, Brest, Vuibert ,2012.
- 2-Cécile de Cet Bertin, Introduction au Droit Maritime, Paris, 2008.
- 3-Jean Pierre Beurrier, Droit Maritime, Dalloz, 2015/2016.
- 4-Philippe Del becque, Droit Maritime, Paris, Dalloz ,2014.
- 5-René Rondière et Emmanuel du Pontavice , Droit maritime ,10ed.,Paris , 1986.

**Revues**

1-Conseil maritime baltique et international et chambre internationale de la marine marchande CNUCED ,2016.

2-Pierre Chaumette, Les gens de mer en perspective, DMF, 2009, 9.29.

**Textes législatifs**

1-Convention Du Travail Maritime ,2006

2-Décret présidentiel n°15-260 du 7 octobre 2015 portant ratification de la convention du travail maritime (Jo n°05/2016).

3-Ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976, portant code maritime, modifiée et complétée par la loi n° 98-05 du 25juin 1998 (JO n°47).