

La législation nationale et internationale de protection sociale de gens de mer

National and International Legislation for The Social Protection of Maritime Professionals

BELEBNA Mohamed

Maître de conférence « B »

Faculté de Droit de Sciences Politiques

Université – Mostaganem

mohamed.belebna8@gmail.com

تاريخ النشر: 2019/12/25

تاريخ القبول: 2019/11/20

تاريخ الاستلام: 2019/10/15

Résumé :

La navigation maritime est caractérisée par quelques particularité qu'on ne trouve nullement ailleurs à savoir : l'éloignement, le temps et le danger permanent. Ceux-ci constituent des difficultés, tant pour les hommes que pour les navires. Dans le secteur des transports maritimes, les écarts de salaires sont très importants, les différences de traitement social inexplicables à bord. Bien entendu, le respect de la législation nationale et internationale sur la protection sociale des gens de mer varie selon l'Etat du pavillon ou de complaisance.

Mots clés : Marin armateur, Protection sociale, Droit sociale maritime, Législation maritime.

Abstract:

The maritime Navigation is characterized by some peculiarity that one does not find anywhere else to know: the distance, the time and the permanent danger. These constitute difficulties for both men and ships. In the maritime Transport sector, wage differentials are very important, differences in social treatment inexplicable on board. Of course, compliance with national and international Legislation on the social protection of seafarers varies according to the flag State or complaisance.

Keywords: Ship-owner, Social protection, Maritime Labour law, Maritime legislation.

Introduction

Chaque année neuf milliard de tonnes de marchandises sont transportées par environ 90.000 navires. L'industrie du transport maritime est présente dans 170 pays est une source d'emplois pour plus de 1.65 million de marins et membres d'équipage, c'est la première industrie internationale. L'Organisation maritime internationale (OMI), où toutes les nations maritimes sont représentées, a été créée dans le but d'établir un cadre international pour un transport sûr et respectueux de l'environnement. Malgré quelques succès réalisés, surtout dans l'amélioration de la sécurité, il reste énormément de problèmes à régler, par exemple, les salaires les moins élevés des gens de mer en particulier dans les pays en voie de développement, de grandes disparités de traitement et de protection sociale.

Cette catégorie de travailleur (gens de mer) exige qu'on adopte des lois nationales destinées à préserver leur droit à des conditions de travail décentes.

Et c'est pourquoi nous allons étudier notre sujet comme il suit ;

I- La législation nationale

II -La législation internationale

III- L 'accord Algéro-Français (relatif au régime de la sécurité sociale des gens de mer).

I- La législation Nationale

La législation algérienne sur la protection sociale des gens de mer se trouve dans un ensemble de lois qui englobe le domaine maritime à savoir ; le code maritime algérien de 1976¹ , le statut des gens de mer ² et enfin, le statut de l'EPSGM (établissement de protection sociale de gens de mer)³.

Le Code maritime algérien

¹ Ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976, portant code maritime (jora n°29/1977).

² Décret n°88-171 du 13 septembre 1988, portant statut type des gens de mer (jora N°37/1988).

³ Décret n°63-457 du 14 novembre 1963, portant création d'un établissement de protection sociale de gens de mer (jora n°86/1963).

La section II du code (art.428 à 431) est consacrée au volet de protection sociale de gens de mer. Il faut signaler que l'armateur a plusieurs obligations envers les gens de mer et qu'on peut citer les plus importantes à savoir :

1- Obligations générales

Les installations du navire devront être aménagés et bien entretenus de manière à ce que leur utilisation garantisse la sécurité ainsi que la santé physique et mentale des gens de mer (art.428/a). Bien sûr l'employeur veille à ce que la nourriture soit saine, en quantité suffisante, de bonne qualité, d'une valeur nutritive et suffisamment variée (art.433).

2- maladies et accidents

Lorsque le marin se blesse au service du navire ou tombe malade, pendant le cours de son embarquement ; après que le navire a quitté le port où le marin a embarqué, il est soigné au frais de l'armateur (art.429).

3- La protection sociale

La règle la plus originale du droit du travail maritime est certainement celle qui concerne le traitement du marin en cas de maladie ou d'accident à bord ¹.

La protection sociale des gens de mer, est une des obligations les plus importantes qu'incombe à l'armateur, il 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 du travail ou d'une maladie professionnelle (art.430).

¹ Pierre Bonassies & Christian Scapel , Droit maritime , LGDJ , Paris ,2006 ,p.213.

Bien entendu, le marin ne touche son salaire et ne sera soigné au frais du navire (l'armateur) que s'il est au service du navire, blessé pendant son service ou s'il tombe malade au cours de son embarquement après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué ¹.

Avant la parution du statut, il y a eu en 2005, beaucoup de grève qui ont paralysées les ports algériens. Ces grèves ont causé beaucoup de dégâts financiers à la compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN). Les revendications des grévistes étaient tout à fait légitimes, à savoir, la création d'un statut des gens de mer, l'amélioration des conditions de travail et le plus important de salaire, et enfin, la création d'un foyer pour les gens de mer. L'Etat a réagi. Et le statut des gens de mer a vu le jour le 13 septembre 1988 ².

Dans son article 79, le statut stipule que « les marins bénéficient des assurances sociales telles que prévues par la législation et la réglementation en vigueur ». Cet article manque un peu de clarté.

Le statut de l'EPSGM (l'établissement de protection sociale des gens de mer)

Cet établissement a été créé sous le nom de « établissement de protection sociale des gens de mer » pour gérer' les services d'assurance des marins du commerce et des pêches maritimes contre la vieillesse, le décès, les accidents, la maladie et l'invalidité.

Le statut de l'EPSGM, ne répond pas tout à fait aux attentes des gens de mer.

II- La législation internationale

La législation internationale en matière de protection sociale a été établi par l'Organisation internationale du travail (OIT). Cette dernière a été créé en 1919 pour œuvrer en faveur de la justice sociale, contribuer à l'établissement d'une paix universelle et durable en encourageant le progrès sociale et économique des peuples du monde. L'organisation a établi des conventions et des recommandations énonçant des normes internationales de travail.

¹ Jean-Philippe Bloch , Code du droit de travail maritime ,Puits Fleuri , Héricy,2010 ,p.85.

² Décret n°88-171 du 13 septembre 1988, portant statut-type des gens de mer. (jora n°37/1988).

L'organisation internationale du travail (OIT) a adopté une trentaine de conventions relatives aux gens de mer. De plus, l'OIT a adopté le 23 février 2006, la convention internationale du travail maritime. Elle est entrée en vigueur le 23 août 2003 ¹. Cette convention consolide les conventions maritimes précédentes de l'OIT et qui vise à instaurer un travail décent pour catégorie de travailleur trop fragilisés ². De plus, la nouvelle convention sur les normes du travail maritime réunisse dans un seul instrument soixante-huit conventions maritimes existants dans la matière ³.

L'Algérie est membre de cette organisation, signataire de nombreuses conventions qui ont trait au travail maritime. Les numéros sont :
56,58,68,69,70, 72,73,74,91,92.

- Convention (n°56) sur l'assurance-maladie des gens de mer ,1936.
- Convention (n°58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936.
- Convention (n°68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946.
- Convention (n°69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navires 1946.
- Convention (n°70) sur la sécurité sociale des gens de mer 1946.
- Convention (n°72) des congés payés des marins 1946.
- Convention (n°73) sur l'examen médical des gens de mer 1946.
- Convention (n°74) sur les certificats de capacité de matelot qualifié ,1946.
- Convention (n°91) sur les congés payés (révisée),1949.
- Convention (n°92) sur le logement des équipages (révisée) , 1949.

La plupart traitant de la protection des marins au 31 décembre 1981.

¹ Décret présidentiel n°15-260 du 7 octobre 2015 portant ratification de la convention du travail maritime 2006

² Jean-Pierre Beurier , Droits maritimes , 3^{ème} édition , Dalloz ,2014 , paris , p.890.

³ Massimiliano Rimaboschi , L'unification du droit maritime ,PU d'Aix-Marseille ,2006,p.234.

Notons que la convention N°70 n'est pas entrée en vigueur, car elle n'a pas reçu le nombre de ratification nécessaires.

Enfin, il faut signaler que certaines conventions qui ont un rapport avec notre étude et qui ont été ratifiée par la France et l'Algérie mérite d'être éclaircies ;

- Convention N°73, examen médicale des gens de mer, 1946 ;
- Convention N°134, prévention des accidents du travail des gens de mer 1970 ;
- Convention N°148, protection des travailleurs contre les risques professionnels dus à la pollution de l'air, au bruit et aux vibrations sur les lieux de travail, 1977.

Il est à signaler qu'une recommandation fort intéressante a été établie par l'OIT. Elle traite du bien-être des gens de mer dans les ports et à la mer Elle porte le numéro173¹. Mais malheureusement, l'Algérie ne l'a pas ratifiée et ils intéressant de reprendre quelques passages de cette recommandation :

- organisation et financement des activités de bien-être.
- les programmes de bien-être devraient être organisés systématiquement.
- l'organisation des services de bien-être devrait faire l'objet de réexamens fréquent afin de veiller à ce qu'ils demeurent adaptés aux besoins des gens de mer.

Ces moyens de bien-être concernent le volet culturel, les loisirs et l'information.

1- dans les ports

Par exemple : offrir des installations de sport et autres installations de plein air.

¹ Recommandation concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports n°173.

2-à bord des navires

Par exemple :

Possibilité de regarder la télévision, installations sportives.

Afin de rendre les conditions de vie à bord plus confortables, les lieux de travail doivent être aménagés et entretenus de manière à ce que leur utilisation garantisse la santé physique et mentale ainsi que la sécurité des gens de mer. Ces lieux doivent être tenus dans un état constant de propreté et présentent les conditions d'hygiène et de salubrité qui assurent la santé des intéressés¹.

Ce ne sont là que certains articles de la recommandation. Il nous semble intéressant de les avoir citer, car ils concernent le bien-être des gens de mer. Malheureusement, cette recommandation n'a aucun intérêt aux yeux des services concernés en Algérie, car celle-ci ne l'a pas ratifiée.

III- L'accord Algéro-Français relatif au régime de la sécurité sociale des gens de mer

En effet, il est à noter que plusieurs conventions internationales ont été établies entre la France et l'Algérie dans le cadre de la coopération et d'autres pays. On peut citer l'accord algéro-français signé à Alger, affirmant le principe de l'égalité de traitement entre les nationaux des deux Etats au regard des législations de sécurité sociale de chacun d'eux, désireux de garantir les droits de leurs nationaux dans un système coordonné de protection sociale.

A cet effet, sont soumis au régime défini par le présent accord, les gens de mer salariés de nationalité algérienne embarqués sous pavillon français et les gens de mer salariés de nationalité française embarqués sous pavillon

¹ Gaël Piette, Droit maritime, Pedone , paris , 2017 , p.250.

algérien, servant à bord de navires pourvus d'un rôle d'équipage (art.1^{ère} alinéa/a) ¹.

Les gens de mer salariés, algériens ou français, admis au bénéfice des prestations à la charge de l'Etat sous le pavillon duquel ils étaient embarqués, conservent ce bénéfice pendant une durée qui ne peut excéder trois mois, lorsqu'ils transfèrent leur résidence sur le territoire de l'autre Etat, à condition que , préalablement au transfert , ils aient obtenu l'autorisation de leur institution d'affiliation , laquelle tient dument compte du motif de ce transfert .Ce délai peut être prorogé pour une nouvelle période de trois mois par décision de l'institution d'affiliation , après avis favorable de son contrôle médical (art.5).

Par ailleurs, les gens de mer algériens et français, visés au paragraphe 2 de l'article 3 de l'accord algéro-français, ainsi que les ayants droit qui les accompagnent, bénéficient des prestations des assurances maladies et maternité pendant la durée de leur séjour dans le pays où ils sont occupés(art.7)

Ainsi, les ayants droit des gens de mer salariés algériens ou français, lorsque ces ayants droit résident normalement dans l'un des deux pays, alors que les gens de mer sont embarqués sous pavillon de l'autre pays, bénéficient des prestations des assurances maladie et maternité du pays de leur résidence. (Art.8).

Il est à noter que le titulaire d'une pension de vieillesse liquidée par totalisation des périodes d'assurance accomplies dans les deux pays, a droit et ouvre droit aux prestations en nature de l'assurance-maladie en dehors de la navigation et de l'assurance maternité ; par contre, la charge de ces prestations incombe au régime de sécurité sociale du pays de résidence du titulaire de la pension. (Art.9 paragraphe 1^{er}) .

¹ Ordonnance n°73-9 du 3 avril 1973 portant ratification d'accord algéro-français (jora n°31/1973).

Il est à ajouter que le titulaire d'une pension de vieillesse ou d'invalidité ou d'une pension d'accidents du travail due au titre de la seule législation de l'un des pays contractants, qui réside sur le territoire de l'autre pays, a droit et ouvre droit aux prestations en nature de l'assurance-maladie, en dehors de la navigation et de l'assurance maternité (art.9 paragraphe 2^{ème}).

1- droit aux prestations

Les gens de mer salariés, algériens ou français, admis au bénéfice des prestations à la charge de l'institution de l'Etat sous le pavillon duquel ils étaient embarqués, conservent ce bénéfice pendant une durée qui ne peut excéder trois mois, lorsqu'ils transfèrent leur résidence sur le territoire de l'autre Etat, à condition que, préalablement au transfert ; ils aient obtenu l'autorisation de leur institution d'affiliation, laquelle tient dûment compte du motif de ce transfert (art.5, paragraphe 1^{er}).

Par contre, les gens de mer algériens et français, ainsi que les ayants droit qui les accompagne, bénéficient des prestations des assurances maladie et maternité pendant la durée de leur séjour dans les pays où ils sont occupés (art.7).

2-maladies et accidents du travail maritime survenus en cours de navigation

Le droit aux prestations en nature et en espèces, en cas d'accident du travail maritime ou de maladie survenue en cours de navigation, des gens de mer salariés algériens ou français, est déterminé conformément à la législation de l'Etat qui a conféré son pavillon au navire à bord duquel ils sont en service (arti.21, alinéa 1).

Pour la détermination du droit applicables prestations, les périodes d'assurance accomplies successivement sous le régime particulier des gens de mer de l'une et de l'autre partie contractante, sont totalisées, à conditions qu'elles ne se superposent pas (art. 21, alinéa2).

Aussi, l'article 23, paragraphe 1^{er} dudit accord stipule que ; les gens de mer salariés algériens ou français victime d'un accident du travail maritime ou d'une maladie survenue en cours de navigation et qui transfèrent leur résidence sur le territoire de l'Etat autre que celui sous le pavillon duquel ils ont été embarqués, bénéficient, à la charge de l'institution d'affiliation, des prestations en nature servies par l'institution du lieu de la nouvelle résidence.

Le transport maritime est l'une des industries les plus internationales. Les grands chantiers navals où les navires sont construits sont concentrés dans quelques pays économiquement puissants. Les navires sont démantelés dans les pays en voie de développement avec des bas salaires et des protections environnementales laxistes. Le travail est dangereux et nocif. La plupart des navires sont détenus par des entités dans des pays industrialisés européens (principalement en Grèce) et asiatiques, mais enregistrés dans des pays proposant des pavillons de complaisance bon marché. Alors que les compagnies maritimes bénéficient d'avantages fiscaux, les membres d'équipage souffrent de bas salaires et de cotisations de travail médiocres.

De plus, la législation sociale des pays des pavillons de complaisance est peu évoluée et mal appliquée par eux, ce qui confère à l'armement de ces pavillon une position avantageuse sur le plan de la concurrence internationale¹.

¹ René Rodière & Emmanuel du Pontavice, Droit maritime ,10^{ème} édition, Dalloz ,1986,p.213.

Pour un peu plus de clarté, ci-dessous quelques tableaux concernant les possèdent plus de navires, les pays qui enregistrent plus de navire (pavillon de complaisance), les pays qui construisent plus de navires, et enfin, les pays où sont démantelés les navires (dans ces pays, la réglementation est moins respectée).

Les six pays propriétaires de navires par nationalité

La Grèce	293. 087
La Chine	158. 884
Le Japon	229. 980
Allemagne	119. 181
Singapour	95. 312
Hong-Kong	87. 375

Source : CNUCED (conférence des nations unies sur le commerce et le développement 2018)

Les six pays où sont enregistrés plus de navires (pavillons d'enregistrement)

Panama	334.368
Liberia	206.351
Iles Marshallles	200.069
Hong-Kong	161.797
Singapour	127.193
Malte	94.992

Source : CNUCED (conférence des nations unies sur le commerce et le développement 2018)

Les cinq principaux pays de construction navale

La Chine	23.140
Corée du Sud	21.971
Le Japon	13.375
Philippines	1.865
Reste du monde	3.783

Source : CNUCED (conférence des nations unies sur le commerce et le développement 2018)

Les sept principaux pays où sont démantelés les navires

Bangladesh	7.419
Inde	4.940
Pakistan	4.143
La Chine	3.970
La Turquie	852
Lieu inconnu en Asie du sud	671
Autre ou inconnu	1.044

Source ; CNUCED (conférence des nations unies sur le commerce et le développement 2018)

Conclusion

L'Algérie, Etat membre de l'OIT (Organisation internationale du travail) a ratifiée 60 conventions de l'OIT. Mais en ce qui concerne la protection sociale des gens de mer, et malgré la ratification par l'Algérie de la convention internationale maritime (MLC2006), les problèmes des gens de mer algériens, ne sont toujours pas réglés. Les marins algériens, revendiquent toujours, l'amélioration des conditions de travail et de salaire (le recours des marins à des grèves, de temps en temps, sont une illustration parfaite). Si l'Algérie, applique parfaitement, la convention de 2006, et adopte la convention n°173 (sur le bien-être des gens de mer du 8 octobre 1987), alors là, on pourra dire que les gens de mer algériens, seront totalement satisfaits.

Bibliographie

- Pierre Bonassies & Christian Scapel, Traité de droit maritime, LGDG, Paris ,2006.
- Gael Piette, Droit maritime, Pedone, Paris ,2017.
- Jean-Philippe Bloch, Code du droit de travail maritime, Puits Fleuri, Héricy ,2010.
- Jean-Pierre Beurier, Droits maritimes, Dalloz, 3^{ème} édition, Paris ;2014
- Massimiliano Rimaboschi, L'unification du droit maritime, PU d'Aix-Marseille,2006.
- René Rodière & Emmanuel du Pontavice, Droit maritime, 10^{ème} édition, Dalloz, Paris,1986.

Législations

- Convention du travail maritime (MLC2006)
- Décret présidentiel n°15-260 du 7 octobre 2015 portant ratification de la convention du travail maritime 2006.

- Ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976, portant code maritime (jora n°29/1977) .
- Ordonnance n°73-9 du 3 avril 1973 portant ratification d'accord algéro-français (jora n°31/1973).
- Décret n°63-457 du 14 novembre 1963, portant création d'un établissement de protection sociale de gens de mer (jora n°86/1963) .
- Décret n°88-171 du 13 septembre 1988, portant statut-type des gens de mer (jora n°37/1988).