جامعة محمد الخامس السويسي
Université Mohammed V - Souissi

كلية العلوم القانونية والإقتصادية والإجتماعية السويسي
FACULTE DES SCIENCES JURIDIQUES ECONOMIQUES ET SOCIALES SOUISSI

THÈSE

En vue de l'obtention du diplôme de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITE MOHAMMED V SOUISSI RABAT

Spécialité : *Droit privé*
LE 09 Mars 2013

Titre : La protection des marins pêcheurs en droit marocain, quelle efficacité face aux contraintes ?

Présentée et soutenue par Mr
BENABDESSELAM Achraf

Sous la direction de Mme
Nora TALBI

JURY

Mme Nora TALBI **Président**	Professeur de l'Enseignement Supérieur Université Mohammed V Souissi, Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales - Souissi Rabat
Mr Abdelkrim GHALI **Suffragant**	Professeur de l'Enseignement Supérieur, Université Mohammed V Souissi Rabat, Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales - Souissi Rabat
Mme Fatiha MECHMACHI **Suffragant**	Professeur de l'Enseignement Supérieur Université Mohammed V Souissi Rabat, Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales- Souissi Rabat
Mr Farid HATIMY **Suffragant**	Professeur de l'Enseignement Supérieur, Université Hassan II - Casablanca
Mr Azzeddine BELRHAZI **Suffragant**	Chef de service du suivi des projets de coopération et des échanges inter-institutionnels - Département de la Pêche Maritime, Ministère de l'agriculture et de la pêche maritime

---

UFR : Professions juridiques et Judiciaires
Année Universitaire 2012/2013

Sommaire

INTRODUCTION 2
Première Partie – L'insuffisance du dispositif de protection des marins pêcheurs ... 25
Titre I – Particularités du régime légal en vigueur 28
Chapitre I – L'accès à la profession maritime, un processus en manque de rigueur 29
Chapitre II – L'incertitude et la fragilité des droits lors de l'exécution de l'engagement maritime 59
Chapitre III - Dissolution de la relation contractuelle, quelles mesures pour quelle protection ? 119
Titre II – Impact relatif de la politique gouvernementale sur le statut du marin pêcheur 126
Chapitre I - La qualification et la promotion socioprofessionnelle, des actions louables mais insuffisantes 126
Chapitre II - L'élément humain, une gestion défaillante 198
Deuxième Partie – Les pistes de réforme du dispositif de protection 233
Titre I – Les prémisses d'une protection juridique efficace 236
Chapitre I - La nécessaire adaptation du corpus légal aux besoins de l'activité .. 236
Chapitre II - L'intégration des normes supra-nationales 269
Titre II - L'intervention étatique, une voie incontournable 351
Chapitre I - Propositions pour une protection réelle de l'engagement du marin . 351
Chapitre II – Des moyens d'intervention améliorés pour une protection étatique renforcée 413
CONCLUSION 459
BIBLIOGRAPHIE 465
ANNEXES 481
TABLE DES MATIERES 498

INTRODUCTION

Le métier de marin est l'un des plus vieux métiers du monde. En effet, le rapport entre l'homme et la mer est très ancien, l'envie ou la nécessité de se déplacer à la surface de la mer est apparue très tôt (15 000 à 10 000 av J.C) principalement pour pêcher ou chasser les animaux marins[1].

De tous les temps, le marin était mal perçu par le terrien. Recruté parmi les couches les plus démunies de la population, majoritairement des esclaves « gens de sac et de corde, ramassis d'individus plus ou moins louches, ivrognes, fainéants et paillards, hâbleurs et quémandeurs »[2]. La population des marins a aussi connu à travers des siècles toutes sortes de dangers. Aux risques d'évènements naturels (tempête, houle…), donnant souvent lieu à des naufrages, incendies, s'ajoutent des risques de maladie et d'épidémie sans oublier les risques de guerre et d'hostilité de certaines populations étrangères.

En effet, rares sont les catégories de travailleurs confrontés à autant de difficultés et de dangers que les marins. Droguer ou enivrer des personnes pour les embarquer à leur insu, les ramener de force au navire qu'elles ont quitté constituent des formes anciennes de travail forcé qui, dans certaines régions du monde, se produisent encore. S'ajoute à cela, les brutalités, le manque de nourriture et de soins de santé, l'insalubrité des conditions de vie à bord, le refus de capitaines ou des autorités portuaires d'accorder aux marins une permission à terre, les salaires insuffisants ou impayés, la coercition, les abus de confiance et l'abandon de marins dans des ports étrangers.

Ces particularités qui caractérisent le travail dans la pêche, ont nécessité depuis fort longtemps la création de règles maritimes spécifiquement protectrices qui étaient en réalité en avant-garde par rapport à la législation terrestre.

En effet, on peut attribuer la création du droit maritime à l'ensemble des règles et des coutumes qui ont été formées à travers les relations maritimes à l'époque entre l'ancienne Egypte, la Crète et la Chypre, mais toutes ces règles ont disparu.

---

[1] C.N.R.S, *Navigation et gens de mer en Méditerranée de la préhistoire à nos jours*, 1980, p 3.
[2] Jean ROUJE, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en méditerranée sous l'Empire Romain*, S.E.V.P.E.N. 1966, P 213. cf. aussi Philippe-Jean HESSE, *Introduction à une chronique bibliographique d'histoire du droit maritime*, D.MF. 180, p 645.

Les premières traces du droit maritime remontent aux phéniciens qui avaient une histoire brillante en commerce maritime et qui possédaient beaucoup de colonies dont Rhodes[3]. Ils ont laissé l'institution de jet à la mer, la célèbre Rhodia de Jactu, sur les avaries communes, dont les romains avaient recueilli l'usage pratiqué par les navigateurs de Rhodes[4].

Le droit maritime des rhodiens accordait certains privilèges aux marins comme contrepartie des dangers de leur métier en prévoyant, dans le cas où le matelot loué à l'année meurt au service du navire, que sa famille reçoive à titre de secours le salaire de l'année entière comme si elle avait été effectivement travaillée par le défunt[5].

Plus important encore fut la protection assurée par les « Rôles d'Oléron » (XIIe siècle) qui regroupaient l'ensemble de la jurisprudence maritime appliquée sur les côtes françaises de l'Océan.

Selon l'article 6 des « Rôles d'Oléron » : « si le patron les envoie à terre pour le service du navire et qu'ils soient blessés ou qu'il leur arrive tout autre accident, ils doivent être traités jusqu'à guérison aux dépenses du navire ».

L'article 7 de ce recueil ajoute « lorsqu'un homme de l'équipage tombe malade en faisant le service du navire, le patron doit le mettre à terre, le placer dans une maison, lui procurer de la graisse ou chandelle pour l'éclairer, lui donner un serviteur du navire ou louer une femme pour le soigner et lui fournir des vivres comme il en aurait reçu dans le navire s'il était en santé, mais il ne doit rien de plus, s'il ne le veut, et si l'homme malade veut avoir une nourriture plus délicate, le patron n'est pas obligé de la lui fournir si ce n'est à ses dépens. Lorsque le navire est en état de partir, le patron n'est pas obligé d'attendre la guérison du malade qui conserve le droit d'être payé de ses loyers, et s'il meurt, sa femme et ses héritiers ont les même droits[6] ».

3 Mustapha TAHA, *Les principes du droit maritime*, Al dar al jamiia, 1968, p 13 et S.
4 Georges RIPERT, *Précis de droit maritime*, Dalloz 5ème Edition, Paris, 1949, p 330.
5 Dominique GAURIER, *Les invalides de la marine, in histoire des accidents du travail*, Université de Nantes, SD, n° 3, p 5 et S.
6 Jacques VILLENEAU, *L'ordonnance de la marine de 1681, synthèse et nouveauté en matière sociale*, A.D.M.A. 1985, p 74 et S.

Plus tard, on trouve la même protection dans le consulat de la mer (XIVe siècle) qui rassemblait les usages anciens appliqués en Méditerranée occidentale, il est probable qu'il soit d'origine catalane[7].

Par ailleurs, du XIe au XIVe siècle, des règles maritimes ont été adoptées dans tous les pays de l'Europe occidentale tels que les statuts de Trani (1063), Pise (1160), Venise (1255), Arles (1150), Montpelier (1223), Marseille (1253 et 1255), Orléans (1340) sans oublier les jugements de Damme et le droit maritime de Wisby et le Guidon de la mer, composé à Rouen au XVIe siècle[8].

Ainsi, le droit maritime connaît depuis fort longtemps la protection sociale concernant les accidents du travail et les maladies professionnelles, grâce surtout aux codifications françaises.

En effet, il a fallu attendre le XVIIe siècle et plus précisément l'ordonnance sur la marine d'août 1681, sous le règne de Louis XIV, pour trouver la codification de toutes ces règles[9].

Colbert avait créé par l'ordonnance du 22 septembre 1668 le système des classe pour améliorer le mode de recrutement des équipages de la marine royale, dont les marins servaient tantôt dans la marine royale, tantôt dans la marine de commerce ou à la pêche.

L'ordonnance du 19 avril 1670 vint apporter un complément à ce système : elle prévoyait une pension viagère de deux écus par mois « à ceux qui se trouveront estropiés à l'occasion du service de la Majesté ». Cette pension était totalement à la charge de l'Etat, avant de devenir entièrement à la charge des intéressés grâce à un prélèvement servant à alimenter la caisse des invalides de la marine.

Plus tard, le code de commerce français de 1808 qui contient, dans le livre II consacré au commerce maritime, le titre V relatif à l'engagement de l'équipage a recopié l'ordonnance de 1681.

---

[7] Roger JAMBU MERLIN, Traité *général du droit maritime, les gens de mer*, Dalloz Paris, 1978, p 2.
[8] Daniel DANJON, *Traité de droit maritime*, Tome 1, 1926, p 8 et S. (plusieurs de ces textes ont été traduits ou analysés au XIXe siècle par PARDESSUS « collection des lois maritimes »)
[9] Jacques VILLENEAU, *L'ordonnance de la marine de 1681, synthèse et nouveauté en matière sociale*, *op.cit*, pp 69-78.

Par ailleurs, le XIXe siècle fut marqué par l'autonomie totale de la législation sociale maritime où cette législation était en avance sur celle du droit social terrestre. Tous ces facteurs ont amené à la création d'un statut particulier des gens de mer.

En effet, de nouvelles données entrent aussitôt en jeu. Tout d'abord, la révolution industrielle avait entraîné le développement de la législation sociale terrestre, notamment en matière d'accident du travail[10]. C'est à partir de ce moment que la législation maritime commença à prendre son avant-garde tout en s'inspirant de l'évolution qu'a connue la législation terrestre, notamment en matière de protection des travailleurs maritimes et de l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail.

Ce rapprochement de la législation maritime de celle du droit terrestre a eu pour conséquence la remise en cause du statut du marin dans un objectif de créer une protection plus renforcée en faveur de cette catégorie de travailleurs, d'autant plus que cette orientation s'est accélérée durant le XXème siècle en élaborant des règles maritimes, tout en bénéficiant des progrès réalisés en droit terrestre.

De nos jours, cette protection demeure, de plus en plus, indispensable, notamment dans la pêche, étant donné la particularité de cette profession et la spécificité des conditions de vie et de travail des marins pêcheurs dans ce milieu, caractérisé par deux éléments essentiels : l'isolement et le danger[11]. L'isolement d'abord : le marin est coupé des siens, dans l'espace et dans le temps. Ces deux derniers facteurs d'éloignement se conjuguent ensemble pour rendre sa vie encore plus difficile, à tous les niveaux (statut, logement, nourriture, soins, versement du salaire…).

Si la modernisation et la performance des navires contribuent à la minimisation des risques, elles ne l'anéantissent pas pour autant et le marin continue à confronter les dangers et à vivre dans un milieu hostile. Ceci justifie en quelque sorte la discipline rigoureuse qui doit régner à bord. Les accidents de travail sont nombreux, les affections offrent un caractère spécifique, blessures aux mains causées par des crochets, des arêtes de poisson, traumatismes divers, affections pulmonaires…[12].

[10] Avec l'élaboration de la loi du 9 avril 1898 et des maladies professionnelles avec la loi du 25 octobre 1919.
[11] Martine REMOND GOUILOUD, *Droit maritime*, Editions A.PEDONE, Paris, 1988, p 98.
[12] Philippe MASSON, *La mort et les marins*, Editions Glénat, Grenoble, 1995, p 377 et S.

Il en résulte que l'activité maritime, notamment dans le domaine de la pêche, présente, en réalité, des caractères particuliers, liés principalement à la navigation et aux dangers de la mer. Le navire quant à lui constitue pour l'équipage un lieu de travail dont la fonction est de se déplacer, ce qui conduit à un isolement continu. Il peut être défini commune une usine qui fonctionne constamment, jour et nuit, se déplace à une certaine distance de son lieu d'origine, et que son personnel ne peut quitter en dehors des heures de travail[13].

Dans le domaine des pêches maritimes, qu'il s'agisse d'activités de pêche hauturière, côtière ou artisanale, qu'il dépende d'une petite exploitation ou d'une grande entreprise, le marin est toujours exposé aux périls de la mer.

Ces particularités, ont conduit à faire des marins quelle que soit leur qualification une catégorie distincte de travailleurs exerçant leur métier dans environnement hors du commun.

De ce fait, les exigences propres au milieu maritime justifient que la définition du travailleur de ce secteur soit plus précise que celle du travailleur terrestre.

Dans la législation marocaine, le marin est ainsi toute personne qui s'engage envers un armateur ou son représentant pour servir à bord d'un navire[14]. Toutefois, ne sont pas considérées comme marins les personnes embarquées occasionnellement en vue de travaux de manutention ou de réparation quelle que soit la durée de ces travaux. Il s'agit notamment, dans ce cas, des stevedores ou d'autres agents de service d'acconage qui opèrent à bord et qui restent régis par la réglementation de travail terrestre.

Ne font notamment pas partie de la catégorie des marins, les scaphandriers et autres personnes (hommes grenouilles)[15], embarqués à bord des navires, sauf si elles exercent une fonction à bord.

Par ailleurs, la navigation maritime exige l'emploi d'un personnel nombreux aux fonctions diversifiées qui comprend, outre le capitaine, les officiers et les hommes d'équipage. Parmi ce personnel, seul le capitaine est considéré comme agent

[13] Roger JAMBU MERLIN, *Réflexions sur le droit social maritime*, DMF, 1961, p 131.
[14] Article 166, al 1er, du *Dahir* formant code de commerce maritime marocain de 1919.
[15] Abdelkader TIMOULE, *Les statuts du marin et du navire marocain*, Ed Moncho, Rabat, 1980, p 9.

nautique ou agent maritime de l'armateur. Les autres membres de l'équipage du navire, appelés couramment « marins » ou « gens de mer », sont engagés par contrat de travail connu sous le nom de « contrat d'engagement maritime » et sont tenus à la discipline à bord du navire.

Toutefois, il est à signaler dans cette optique, que seuls les marins de la pêche hauturière sont liés aux armateurs par un contrat écrit. Pour ceux de la pêche côtière, le registre de l'équipage fait foi, par contre et en l'absence de registre d'équipage dans la pêche artisanale, la relation de travail établie entre le marin et l'armateur dans cette branche d'activité peut revêtir plusieurs formes à savoir ; informelle, occasionnelle ou de durée déterminée.

Il en résulte que la relation de travail entre les pêcheurs et propriétaires de bateaux de pêche est de diverses natures et elle n'est pas la même pour la plupart de ces travailleurs maritimes. Certes, la situation s'est quelque peu améliorée pour les pêcheurs qui bénéficient d'arrangements contractuels stables et formels proches de ceux des travailleurs à terre, mais cela est loin d'être la règle. Les pêcheurs indépendants, les salariés de très petites entreprises qui emploient un ou deux pêcheurs à titre régulier ou temporaire et les pêcheurs qui ne sont pas officiellement employés par leur patron sont nombreux. Beaucoup de marins pêcheurs marocains ne consacrent qu'une partie de leur temps à la pêche et tirent le reste de leurs revenus de l'agriculture ou d'autres activités.

La qualité de marin est constatée aussi par l'inscription sur les matricules des gens de mer. Cette inscription est prévue aussi bien par les lois nationales que par les conventions internationales[16].

Quant aux officiers, leur importance est basée sur leurs qualifications techniques et diplômes : brevet de capitaine de première classe pour travailler sur les grands paquebots, officiers mécaniciens, commissaire qui règne sur les agents du service général, médecin, radiotélégraphistes,…[17].

[16] Convention n° 108 de l'OIT relative aux pièces d'identité des gens de mer, ratifiée par le Maroc en 2001.
[17] Abdelah BOUDAHRAIN, *Droit maritime marocain*, Editions SECEA, Casablanca, 1986, p 106.

Il faut distinguer également entre plusieurs catégories de personnel : le personnel du pont et du navire radio-électrique, le personnel de la machine et le personnel du service général. L'article 166 du code de commerce maritime marocain distingue, en outre, le « mousse » qui est un marin âgé de moins de 16 ans et le « novice » qui est un marin âgé de plus de 16 ans et de moins de 18 ans. Ces jeunes marins servent généralement sur le pont. Mais le code de commerce maritime marocain n'évoque pas le cas des « apprentis » qui sont affectés aux machines ou au service général, ni celui des futurs officiers qui sont des élèves à bord et appelés « pilotins ».

En résumé et à l'exception du capitaine, ces divers travailleurs répondent à l'appellation de marin utilisée par le code de commerce marocain dans son article 166 et son liés par contrat d'engagement maritime, qui présente en réalité un certain nombre d'originalités qui le distingue du contrat de travail terrestre.

Cette spécificité, empêche toute référence pratique à l'entreprise terrestre, sauf dans certains cas[18] et met en évidence non seulement, la difficulté d'adopter la législation terrestre au milieu maritime, mais encore, les conditions de vie très particulières du marin[19].

Par ailleurs, le secteur de la pêche maritime constitue une source d'emploi très importante[20] et aussi une richesse économique non négligeable pour les Etats côtiers.

Cette activité est considérée comme un véritable moteur de développement économique et social au Maroc. En effet, avec son littoral de 3500 km et une diversité importante de sa richesse marine, le Maroc possède un véritable potentiel

[18] On peut y retrouver quelques ressemblances, au niveau des restrictions apportées aux droits des parties.

[19] Martine LE BIHAN-GUENOLE, *Droit du travail maritime (spécificité structurelle et relationnelle)*, Collection logiques juridiques l'harmattan, Paris, 2001, p 137.

[20] Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), Département des pêches et de l'aquaculture, *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture*, Rome, 2010, « …Des millions de personnes dans le monde entier tirent leurs revenus et leurs moyens d'existence de cette activité. Dans les trois dernières décennies, l'emploi a fortement augmenté dans ce secteur des pêches, à un taux moyen de 3,6 pour cent par an depuis 1980. L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture FAO estime que 44,9 millions de personnes travaillent directement, à plein temps ou, plus souvent, à temps partiel, dans les pêches de capture ou l'aquaculture. Ces effectifs ont augmenté de 167 pour cent par rapport aux 16,7 millions de personnes engagées dans ce secteur en 1980. Cette institution estime également que pour chaque personne employée dans le secteur primaire des pêches, trois emplois sont créés dans des activités secondaires, y compris les activités après capture, pour un total de plus de 180 millions d'emplois dans l'ensemble de la filière. De plus, chaque travailleur a, en moyenne, trois personnes à charge ou membres de la famille. On peut donc dire que les secteurs primaire et secondaire appuient les moyens d'existence d'environ 540 millions de personnes au total, soit 8,0 pour cent de la population mondiale… » p 7.

halieutique. Les caractéristiques hydro climatiques dont jouit la zone atlantique du Maroc (les vents alizés et upwelling[21]), ont fait de cette région l'une des plus productives au monde.

Cependant, il est à préciser que ce secteur de la pêche, n'a connu en réalité son plein essor qu'à partir du début des années soixante. Le potentiel biologique important que constitue la zone économique exclusive (ZEE), étendue en 1981 à 200 milles, d'une part, et l'accroissement de la demande mondiale pour les produits de la mer, d'autre part, ont offert de grandes possibilités d'investissements rentables pour les opérateurs publics et privés. Ces deux éléments ont beaucoup changé les pratiques et les structures du secteur sur tous les plans, de la gestion des ressources à la commercialisation, en passant par les techniques d'exploitation, la valorisation et des organisations institutionnelles. En l'espace de 40 ans, l'activité est passée d'une pêche exclusivement artisanale et semi artisanale ciblant principalement des espèces pélagiques à une activité plus industrialisée ciblant des espèces de plus grande valeur ajoutée orientées vers l'exportation.

Grâce à cette diversité et à la richesse de son patrimoine biologique marin, le Maroc est devenu, aujourd'hui, l'un des plus importants producteurs et exportateurs des produits de la mer, au niveau de l'Afrique et du monde Arabe. Ainsi, le secteur maritime génère actuellement une contribution de 2 à 3% au Produit Intérieur Brut (PIB), soit un chiffre d'affaire de 16.3 milliards de dirhams et emploi plus que 500 000 personnes (emploi directs et indirects)[22].

Le facteur humain est ici un élément-clé dans l'équation halieutique marocaine. Son adhésion et sa participation sont d'ailleurs nécessaires à la bonne réussite de toutes les stratégies de développement visant ce secteur.

En général, les pêcheurs marocains exercent leurs activités dans le cadre de trois principales composantes de pêche, à savoir la pêche artisanale, la pêche côtière et la pêche hauturière.

[21] La remontée des eaux froides profondes, riches en nutriments, vers la surface de l'océan.
[22] Ministère d'Agriculture de développement rural et des pêches maritimes, www.madrpm.gov.ma (Consulté le 14 Août 2010).

Selon les données communiquées par le département des pêches maritimes, le nombre total des marins inscrits jusqu'en 2007 dans les segments de la pêche côtière et hauturière, pour lesquels l'inscription maritime est généralisée ou presque, s'élève à 160.000 marins. Celui des marins inscrits dans la composante artisanale où l'inscription n'est pas généralisée est de l'ordre de 27442 marins[23].

Concernant la flotte de pêche, elle est constituée en ce qui concerne le secteur de la pêche artisanale d'embarcations en bois de 5 à 6m, équipées de moteurs Hors-bord[24]. Leur nombre a augmenté de manière significative à partir des années 80, passant de 3600 en 1981 barques à 15428 en 2007[25].

La flotte de pêche côtière, quant à elle, est composée de 2544 unités correspondant à une capacité globale de 114985 tonnes de jauge brute[26]. Elle est répartie en Senneurs, Chalutiers, Palangriers, Alguiers, Corailleurs, Langoustiers, Madraguiers et unités mixtes de 15 à 25m de longueur, construite localement en bois[27]. Cette flotte, caractérisée par sa vétusté et son faible niveau de technicité, joue un rôle économique et social important tant au niveau national que régional. Elle représente par ailleurs, le principal fournisseur du marché local de pêche fraîche et des conserveries[28].

En ce qui concerne la flotte hauturière, elle a connu un développement rapide à partir de 1973 grâce aux encouragements de l'état. Elle est composée actuellement de 449 unités pour une capacité globale de 144812 TJB. Elle est composée principalement de chalutiers congélateurs construits en acier, de longueur supérieure à 24 m[29]. Cette flotte cible les céphalopodes (poulpe, seiche et calmar). Sa production est exclusivement orientée vers le marché extérieur[30].

De ce fait et étant donné l'importance de l'élément humain dans le développement et la prospérité de la pêche en particulier et des autres branches du secteur maritime en général, un statut juridique et des institutions propres au travail maritime se sont formés. Cependant, il faut signaler dans cette optique, que les institutions actuelles

[23] Brahim BOUDINAR, *Diagnostic du secteur de la pêche maritime au Maroc*, Collaboration externe avec l'Organisation Internationale de Travail OIT, décembre 2007, p 31.
[24] Cf. Annexe n°1. Barques de la pêche artisanale.
[25] Cf. Annexe n°2. Réparation des embarcations de la pêche artisanale par port.
[26] Brahim BOUDINAR, *Diagnostic du secteur de la pêche maritime au Maroc*, *Ibid*. p 34.
[27] Cf. Annexe n°3. Navires de la pêche côtière.
[28] Cf. Annexe n°4. Répartition des navires de pêche côtiers par type de pêche et par port.
[29] Cf. Annexe n°5. Navire de la pêche hauturière construit en acier, de longueur supérieure à 24 m.
[30] Cf. Annexe n°6. Répartition des navires de pêche hauturière par type de pêche et par port.

ont néanmoins des origines historiques certaines puisque le travail maritime est au moins aussi ancien que le travail terrestre. On peut trouver les racines de celles-ci dans la vieille tradition maritime du Maroc.

Pendant longtemps les marins ont appartenu à la flotte de guerre. La Marine Royale marocaine a été l'une des plus anciennes du monde, antérieure parfois à celles de certaines puissances actuelles.

L'existence de la Marine Royale date des Almoravides (1055-1147). Sous la dynastie Almohade (1147-1269), elle a été renforcée. C'est avec la dynastie Mérinide (1269-1471) que des chantiers navals ont vu le jour. Cette époque a donné au Maroc le grand navigateur, géographe et historien Ibn Batouta (1304-1377).

La dynastie Alaouite est née à partir de 1659, sous le règne de Moulay Ismaïl (1672-1727), qui a mis sur pied une puissante armée de plus de 150 000 hommes[31].

Il a fallu attendre le règne de Sidi Mohamed Ben Abdallah ou Mohamed III (1757-1827) pour assister à la naissance de l'institution de l'inscription maritime, dont le principe consistait à permettre à l'Etat de connaître le personnel navigant auquel il ferait appel pour le recrutement de ses équipages. Cette inscription permettait ainsi de connaître les individus auxquels l'Etat pouvait imposer le service de ses vaisseaux[32].

En compensation de ces charges, cette inscription procurait aux marins certains avantages, notamment le droit de vendre les produits de la pêche et l'obtention gratuite de concessions sur les plages, ce qui se retrouve encore de nos jours dans ce secteur de l'activité maritime.

Pour assurer le service de l'inscription maritime, une administration spécialisée fut créée pour tenir les rôles des marins, les affecter et leur payer leurs soldes dues.

Le souci de s'assurer le retour des marins sur le sol marocain a inspiré également l'institution du rapatriement.

---

[31] Abdelkader TIMOULE, *Aperçu sur les administrations et les entreprises maritimes au Maroc*, Editions Moncho, Rabat, 1979, p 75.

[32] Hassania CHERKAOUI, *La protection du marin en droit marocain*, Mémoire de DES (droit privé), Faculté de droit, Casablanca, 1982, « … Ce système fut inspiré de l'ordonnance du 22 septembre 1668 de Colbert qui créa le système des classes… », p 3.

La confusion de la marine de guerre avec la marine de commerce devait se prolonger pendant le règne de Moulay Slimane (1790-1792), de Moulay Abderrahmane Ben Hicham (1822-1859), date de l'apparition de la navigation à vapeur, de Mohamed IV (1859-1873), de Moulay Hassan (1873-1894) jusqu'en 1894 avec le vizir Ba Ahmed.

A cette époque, les guerres engagées contre les puissances européennes furent à l'origine de l'appauvrissement de l'économie marocaine et du manque d'équipages qualifiés. Elles entrainèrent la disparition de la Marine Chérifienne en 1900.

Le ministère de la mer fut vidé ainsi de toute consistance et, en dépit de son rôle lors des négociations de la conférence d'Algésiras de 1906, il dut disparaître en 1912.

Une marine commerciale, modeste, fut reconstituée et le code de commerce maritime vit le jour le 31 mars 1919. En reprenant les principes de l'inscription maritime, il a réglementé l'engagement des marins destiné à la navigation du commerce et à la pêche.

Ainsi dotés d'un embryon important d'une législation, dont l'application est contrôlée par l'administration maritime[33], les marins avaient une situation légale fort enviable par rapport à celle des salariés terrestres, qui ne bénéficiaient, à l'époque, d'aucune protection.

Cette situation fut encore améliorée par le législateur depuis l'indépendance, tant pour ce qui est de la Marine Royale[34] que de la marine de pêche ou de commerce.

Néanmoins, un fossé de plus en plus large s'est creusé entre les besoins des deux marines en équipages, situation aggravée par une technicité très avancée de la marine royale et aléatoire dans la marine de pêche et de commerce.

De nos jours, le secteur de la pêche maritime, certes très important pour l'économie marocaine, ne cesse de faire des renonciations sur le plan social.

En effet et à tire comparatif, les conditions de travail dans ce secteur de la pêche diffèrent de celles connues dans le commerce maritime. Les nombreuses fonctions et

[33] Créée le 30 septembre 1920 sous la dénomination de service de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes.
[34] La Marine Royale a été reconstituée sous le règne de S.M. Mohamed V (1927-1961) et elle s'est développée régulièrement, en homme et en matériel, sous le règne de S.M. Hassan II.

tâches que le marin pêcheur marocain exerce, sont qualifiées souvent de pénibles et rudes. Le marin pêcheur participe en réalité à toutes les activités nécessaires sur un bateau de pêche ; entretien du bateau, nettoyage du pont, la maintenance, la mise en œuvre et réparation des engins de pêche (telle que la mise en place, récupération et réparation des filets de pêche, casiers, treuils...), capture et préparation du poisson en vue de sa vente, une fois rentré au port (triage, éviscérage, nettoyage, compartimentage, glaçage)[35], participation à la conduite du navire (quart de route)... En définitive, un travail rude à la fois autonome et d'équipe, qui exige d'être en excellente condition physique et passionné par la mer.

D'un point de vue ergonomique et selon son niveau de qualification, la taille du bateau et le type de pêche, le marin pêcheur peut exécuter des tâches bien définies comme entretenir les moteurs (graissage) et autres machines du bord (treuils, appareils frigorifiques...), traiter la rouille et peindre, nettoyer le pont ou même cuisiner pour l'équipage. Il peut également être nommé responsable d'équipe, ou encore chargé de la conduite du bateau et de la pêche ou de la machine et du traitement des captures.

Par ailleurs, les conditions de travail varient également en fonction de la taille du bateau (de 4 à 80 m), de la technique de pêche (chalut, filet maillant, senne[36]coulissante, casier, drague, palangre, ligne...), de la durée des sorties (de un jour à plusieurs mois), des zones de pêche (près des côtes, au large), des espèces capturées (crustacés, poissons de haute mer, de fond...) et de la production visée (poissons frais ou congelés, entiers ou en filets, pour la vente au détail ou la transformation industrielle).

D'autres éléments peuvent rendre la vie d'un marin pêcheur à bord, encore plus sévère, mais aussi difficile à gérer comme le bruit des moteurs et des engins de pêche ; les odeurs du poisson, de la mer et du carburant ; la promiscuité ou le manque de confort qui varie selon la taille du bateau et l'importance de l'équipage ; conditions climatiques difficiles ou non (calme plat ou tempête), dangerosité des

[35] Pour la pêche industrielle dont la durée du voyage varie de plusieurs semaines à plusieurs mois en mer, le marin pêcheur doit trier le poisson, le nettoyer et le congeler. De retour au port, il dépose le produit de sa pêche à la criée ou halle de marée pour le mettre à disposition des grossistes (mareyeurs).

[36] Sorte de filet qu'on traîne sur les grèves.

lieux (ponts glissants, par exemple) et des équipements de pêche, temps de travail et de repos, de jour comme de nuit, séparation avec sa famille (plusieurs jours, parfois plusieurs mois…), sont tous des éléments qui rendent la vie du marin dure et compliquée.

S'agissant du temps de travail dans cette branche d'activité, il est à préciser qu'il n'existe pas de nette distinction entre temps de travail et loisirs personnels. De nombreux pêcheurs vivent et travaillent en même temps à bord des navires, notamment dans la pêche côtière. Ils n'ont généralement pas d'horaires de travail réguliers et, une fois que la pêche commence, les pauses sont rares avant que le patron ne soit satisfait des quantités capturées et entreposées. Lorsqu'ils retournent au port, les membres de l'équipage doivent nettoyer le pont et assurer le quart. Une fois au port, il faut débarquer les prises et préparer le bateau pour le prochain voyage, ce qui ne laisse guère de temps pour le repos et la récupération.

La majorité de ces marins travaillent également dans un espace souvent exigu où règne une certaine promiscuité. Il leur arrive d'être longtemps absents de leur domicile et d'effectuer de très longues heures de travail. L'accès à une nourriture correcte et à l'eau potable – ainsi qu'aux loisirs en dehors du temps de travail – peut également poser problème. Il est reconnu que la fatigue, liée aux longues heures de travail, est aussi un sérieux problème.

De plus, le secteur de la pêche au Maroc se caractérise, en principe, par la rémunération à la part qui consiste à partager la prise. Equipage et patron doivent, ensemble, faire face à certains frais de fonctionnement qui sont déduits du produit brut de la vente de la prise. Les gains nets sont ensuite divisés entre le patron et les membres de l'équipage selon une formule convenue. Les risques sont partagés entre l'armateur et les membres de l'équipage, encore faut-il respecter les règles et les normes de ce genre de rémunération.

Dans d'autre cas, notamment dans la pêche hauturière, les marins perçoivent d'habitude un salaire régulier revalorisé par une prime sur le tonnage effectué.

Toutefois et d'une manière générale, les gains d'une grande partie de pêcheurs, notamment dans la pêche artisanale, sont proches du niveau de subsistance, voire inférieurs. Ils se heurtent à différents problèmes parmi lesquels: mauvaise

manipulation des captures, d'où des pertes et une faible rétribution, fluctuations de la récolte et des prix, exploitation par des intermédiaires qui interviennent dans la chaîne de commercialisation entre les petits pêcheurs et les consommateurs.

Il importe de signaler, qu'un bon nombre de pêcheurs, ne sont pas salariés au sens traditionnel du terme, du moment qu'ils sont considérées comme des propriétaires exploitants ou comme travailleurs indépendants.

Par ailleurs, il est à préciser que le taux de mortalité des pêcheurs marocains constitue également un autre élément qui singularise cette activité par rapport à d'autres professions[37]. Ce taux est, en règle générale, bien supérieur à celui des autres travailleurs terrestres. La pêche est une activité dangereuse, même en comparaison à d'autres professions à risque telles que les sapeurs pompiers ou les mineurs.

En effet, ce secteur d'activité comporte un risque qui normalement n'existe pas forcément à terre et ce compte tenu de la plate-forme de travail rarement immobile. Certes certaines activités, peuvent être dangereuses et provoquer davantage d'accidents que dans n'importe quelle autre activité.

Les causes de ces accidents sont évidemment fonction du type de pêches concerné, du navire, des apparaux, du climat et du temps, de l'état de la mer, des installations portuaires, etc. Le facteur humain surtout a une importance primordiale: formation insuffisante, manque d'expérience et de compétences, imprudence, manque de personnel et fatigue pour ne citer que quelques éléments. Souvent, les facteurs de risque s'additionnent.

A bord d'un navire de pêche, le travail est accompli dans des conditions pénibles et de risques multiples provenant aussi de la nature du lieu d'exécution de la mission dévolue aux marins pêcheurs. Ces circonstances ont tendance de créer une tension physique constante et contribuent à provoquer une fatigue permanente, aggravée par

[37] Ahmed ELKOUHEN, *Accidents professionnels en milieu pêche maritime : cas du Maroc,* Département de la pêches maritime, journées de médecine des gens de mer, Marseille 30 septembre et 1er octobre 2010, « …540 Accidents de Travail Maritime (ATM) enregistrés en 2009 ont engendré la perte de 77 vies humaines, réparties comme suit: 64 décès et disparitions suite à des événements survenus aux navires soit 82,1% des ATM mortels et 13 décès et disparitions lors d'accidents survenus à bord des navires de pêche… », p 2.

le temps de travail excessivement long. La fatigue en elle-même accroît le danger. Sur les navires transportant des chargements désarrimés, le risque de blessure et de perte de stabilité est plus grand, le navire pouvant chavirer ou les marins passer par-dessus bord. Les pêcheurs sont souvent obligés de remplir des tâches multiples pour lesquelles ils ne sont pas toujours suffisamment formés. Certains types d'engins sont eux-mêmes très dangereux, en particulier par mauvais temps.

Les pêcheurs sont, en fait, tributaires de leur navire pour leur survie. S'il est perdu, il est probable que tout l'équipage, ou certains de ses membres, perdront également la vie. Parmi les causes les plus courantes des accidents concernant les bateaux de pêche figurent le chavirement, le naufrage, l'incendie, l'explosion et l'abordage. Du point de vue du pêcheur, ces causes s'expliquent par la pression économique, le hasard ou le destin, les conditions météorologiques imprévues, une connaissance insuffisante de l'équipement, la fatigue et le stress.

La conception, la construction, l'entretien et l'exploitation du navire ont également une incidence directe sur la sécurité et la santé. Les risques donc sont variés selon le type de pêche, les fonds de pêche et les conditions météorologiques, la taille du navire, l'équipement, et le travail de chaque pêcheur. Le mauvais temps et la panne de moteur, qui sont les principaux risques pour tous les navires, sont peut-être plus graves pour les petites embarcations qui peuvent être plus facilement endommagées ou envahies. Sur les navires plus grands, notamment dans la pêche hauturière, l'engin de pêche et les autres équipements lourds font courir d'énormes risques à l'équipage, qui peut être tué ou blessé. Sur les petits bateaux, le risque de chavirer en remontant une prise importante, d'être envahi lorsque la mer est grosse, d'être heurté par un navire plus grand et même attaqué par des animaux marins dangereux est loin d'être négligeable. Lorsqu'il n'y a pas de port, ni de lieu abrité accessible, il peut être très dangereux de traverser les vagues déferlantes. Différents problèmes de sécurité sont donc associés à chaque type de pêche.

Il est à souligner dans cette optique que les marins de la pêche hauturière, bénéficient, en principe, d'une couverture sociale contre les risques de cette profession. Par contre la pêche côtière souffre encore de manque de couverture sociale de ses marins, tandis que les marins de la pêche artisanale échappent en réalité à toute forme de régulation, notamment en ce qui concerne le volet social. Le

département des pêches maritimes marocain est actuellement en cours de négociation, avec la caisse nationale de la sécurité sociale, pour la généralisation de la couverture à tous les marins dans ce segment.

Un autre aspect qui constitue pour les marins pêcheurs une question prioritaire est celui du bien être et des conditions de vie à bord. En effet nombreux sont les marins qui partent en mer pour de longues périodes qui peuvent aller jusqu'à plusieurs mois (en particulier sur les flottes hauturières), pendant tout ce temps, le bateau est pour eux non seulement leur lieu de travail mais aussi leur lieu de résidence. Les conditions de logement à bord des navires de pêche sont extrêmement variées : les cabines et les carrés sont généralement d'un niveau satisfaisant, mais dans d'autres cas ils sont très exigus et ne répondent pas aux conditions de salubrité et d'hygiène nécessaires. Le même niveau d'appréciation peut être formulé en ce qui concerne la qualité de la nourriture et de l'eau, ainsi que des moyens et des possibilités de communication entre les marins pêcheurs à bord du navire et leurs familles réciproques.

A l'évidence, la situation du pêcheur qui travaille sur un bateau rudimentaire est très différente de celle du pêcheur qui va en mer sur un gros navire, voire du petit pêcheur sur un bateau ponté. Chaque secteur a ses problèmes particuliers.

En somme, la profession d'un marin pêcheur n'est pas la même que celle d'un travailleur terrestre, les conditions de vie et de travail sont différentes et le pêcheur est plus exposé aux risques de son métier, des risques liés au contact direct avec un environnement qualifié souvent d'hostile.

Dès lors, la spécificité de cette profession maritime et les conditions particulières dans lesquelles se déroule, ainsi que les exigences propres au milieu maritime du point de vue de la nature d'emploi et de la relation employeur employé, exigent du droit social applicable aux gens de mer, de prendre en considération toutes ces particularités fondamentales que présente cette activité maritime et dès lors, accorder une protection particulière au profit de cette catégorie de travailleurs.

Toutefois, il est à rappeler sur ce plan que le milieu dans lequel se réalisent les opérations du travail maritime influe sur les règles de droit qui le régissent. Ainsi, les

règles relatives à l'engagement maritime continuent à faire partie intégrante du droit maritime.

En effet, le marin sur le navire, a d'autres devoirs qu'un salarié de droit commun en raison, d'un part, des impératifs tenant à la sécurité de l'expédition maritime et d'autre part, de la continuité nécessitée par le travail à bord qui se poursuit parfois même lors des escales, d'autant que la force majeure bouleverse souvent toutes les règles légales relatives à la durée du travail.

On comprend alors à quel point cette vie particulière peut influer sur l'application, au personnel naviguant, des principes du droit social. Ceci justifie l'existence du régime spécial relatif au paiement de soldes par délégation, à la durée du travail de 48 heures compensée par un congé payé de deux jours et demi par mois de travail, au repos hebdomadaire et les jours fériés qui font également l'objet de compensation par des jours de congés lors d'un débarquement.

Le souci de protection apparaît à d'autres égards. C'est ainsi que le marin blessé pendant son service au navire est pris en charge par l'armateur, sur lequel incombe une obligation de soin. Cela explique l'importance attachée au respect des normes et des règles de sécurité dont dépend le bon déroulement de l'expédition.

Par ailleurs, si l'inscription maritime n'a plus le but qi lui était initialement assigné, d'astreindre les marins à servir à bord des bâtiments de guerre, elle permet, néanmoins, à l'Etat d'intervenir dans leur engagement.

Cette intervention étatique apparaît effectivement pendant toute la durée du contrat d'engagement jusqu'à son extinction. L'Etat peut ainsi suivre les mouvements de ses ressortissants-marins.

Cette situation est exceptionnelle tant sur le plan juridique et économique que sur le plan social et la question relative à la finalité recherchée par le législateur s'impose, en l'occurrence.

On peut se demander si le législateur a ainsi entendu parler de la précarité du contrat d'engagement maritime, comme conséquence de l'article 165 du code de commerce maritime[38].

S'il résulte de cet article que le contrat d'engagement maritime lie le marin au navire et non à son employeur, comme c'est le cas en droit commun, il semble, toutefois, que le législateur ait atténué l'originalité de ce contrat en instituant un contrôle *a priori* de l'Etat qui apparaît dès la naissance de l'engagement[39].

C'est donc à partir de l'inscription du marin sur le rôle d'équipage que l'engagement prend naissance. Par ailleurs, la rupture de cet engagement ne pourrait être effective, que si elle est portée sur ce rôle par l'autorité maritime qui doit respecter un certain nombre de formalités à cet égard.

De plus, l'Etat étant appelé à contrôler effectivement l'exécution des obligations de l'armateur à l'égard de ses marins, le débarquement de ces derniers du navire n'entraîne pas la rupture du lien contractuel. Par conséquent, et grâce à l'intervention de l'autorité maritime, le contrat d'engagement maritime, subsiste malgré le débarquement du marin[40].

Telle est donc la protection qui semble découler des textes législatifs.

A vrai dire, l'objectif recherché de la législation maritime en vigueur, est bien évidemment d'assurer une organisation adéquate de l'engagement maritime, depuis sa naissance jusqu'à son extinction et dès lors, garantir une protection impérative et permanente des marins pêcheurs contre tous les aléas de leur profession. Ceci est dû notamment à la spécificité du travail à bord des navires de pêche et aux difficultés qui ont découlent.

De ce fait, cette protection viserait essentiellement la stabilité de l'emploi du marin pêcheur, de son engagement et la sauvegarde de tous les droits qui en résultent. Cette

[38] Article 165 du *Dahir* formant code de commerce maritime marocain de 1919 dispose que: « tout contrat d'engagement conclu entre un armateur, son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire de mer armé sous pavillon chérifien, et un contrat d'engagement maritime, régi par les dispositions du présent *Dahir* ».

[39] Article 167 du *Dahir* formant code de commerce maritime marocain de 1919.

[40] Hassania CHERKAOUI, *La protection du marin en droit marocain, op.cit,* « …Il change parfois de navire, mais reste souvent au service de la même compagnie. Il devient désormais salarié d'une entreprise qui l'embauche selon les besoins et continue à le payer en dehors des périodes d'embarquement. Il apparaît ainsi comme attaché à l'employeur bien plus qu'au navire… », p 7.

stabilité semble d'ailleurs être l'un des buts du législateur et découle également de l'accord liant le marin à l'armateur.

Toutefois, l'amélioration des conditions de vie et de travail des gens de mer, et la concrétisation de leurs droits, ne peut s'effectuer sans un régime juridique social maritime, capable d'assurer une adaptation permanente aux réalités maritimes et à l'évolution sociale.

Ainsi, il est à noter que la profession maritime dans le domaine de la pêche est réglementée au Maroc par le *Dahir* du 31 mars 1919 portant code de commerce maritime[41], dont certaines dispositions ont été modifiées.

Ainsi, le titre IV du livre II du code de commerce maritime traite, dans ses articles 165 à 205 quater, du contrat d'engagement maritime, de sa forme de sa constatation (chapitre 1er), des obligations du marin envers l'armateur, de la composition de l'équipage et de la réglementation du travail à bord (chapitre 2), des obligations de l'armateur (chapitre 3), de la fin du contrat d'engagement (chapitre 4), des litiges entre armateurs et marins (chapitre 5).

Ces dispositions sont, en outre, complétées par les textes suivants : *Dahir* du 21 janvier 1922 rendant obligatoire pour les marins marocains la possession d'un livret maritime individuel, arrêté *viziriel* du 1er décembre 1930 instituant des primes d'embarquement des mousses à bord des navires marocains, modifié par arrêté du 4 mars 1932, arrêté *viziriel* du 7 avril 1934 fixant la proportion des marins de nationalité marocaine qui doivent être embarqués à bord des navires armés sous pavillon marocain[42], arrêté *viziriel* du 21 janvier 1953 portant organisation du travail à bord des navires affectés à la navigation maritime, arrêté *viziriel* du 28 novembre 1944 relatif à l'institution d'un congé annuel payé dans la marine de commerce marocaine, *Dahir* du 9 juillet 1945 portant extension à certaines catégories de marins de la législation sur les accidents du travail.

Cependant, il faut rappeler que la plupart de ces textes ainsi que ceux du code en vigueur ont été repris par des projets du code maritime en quête d'une amélioration possible, mais rares sont les progrès réalisés à ce niveau.

[41] Bulletin officiel du 26 Mai 1919.
[42] Modifié par décrets du 23 mars 1957, 8 décembre 1959 et 30 mai 1961.

Par ailleurs, il faut signaler que l'application du *Dahir* de 1919, a créé une situation particulière, caractérisée par l'intervention de l'Etat dans le lien contractuel qui unit le marin à l'armateur. Le contrat acquiert ainsi un caractère spécial ; celui d'être un lien de droit privé, dans lequel l'intervention étatique prenant une large place, lui donne un caractère de droit public.

De toute façon, l'étude de ces textes législatifs permet de relever qu'ils sont en faveur d'une protection de l'engagement, mais dans la pratique, l'engagement du marin ne semble pas bénéficier de la protection instituée par le législateur, car nombreux sont les marins pêcheurs qui éprouvent encore des difficultés à faire valoir leurs droits et dès lors, garantir la stabilité et la continuité de leurs engagements. De ce fait, le contrat d'engagement maritime présente une certaine fragilité, celle-ci résulte de la nature même de ce contrat qui crée un lien avec le navire et non pas avec l'entreprise.

En outre et en raison de l'imprécision de certaines dispositions fixant l'intervention de l'Etat dans ce contrat d'engagement maritime, cette protection s'avère imprécise, voire insuffisante.

Par ailleurs et toujours sur le plan juridique, on constate que les textes législatifs qui régissent la profession maritime, on été plus ou moins délaissés tant par les professionnels que par les tribunaux, ce qui rend l'engagement maritime incapable d'assurer la garantie d'emploi au marin.

En effet, à la fin de chaque voyage, le marin est à la merci d'un nouveau capitaine en quête d'équipage. Quelques marins seulement, bénéficient d'une certaine stabilité dans leur emploi[43].

Un autre aspect du problème réside dans le fait que de nombreuses dispositions du droit maritime marocain notamment celles relatives au volet social, sont obsolètes d'autant plus que le législateur marocain n'a pas agi comme l'a fait son homologue français en élaborant des règles maritimes en harmonie avec la législation sociale terrestre. Par conséquent, la protection des marins pêcheurs marocains, se trouve en

[43] En particulier les lauréats des grands établissements de formation maritime, et les marins qui exercent dans le cadre d'une spécialité technique.

déphasage par rapport à celle des salariés terrestres, puisque les rapports entre ces deux législations sont quasi inexistants.

De ce fait, la profession maritime se trouve encadrée par un arsenal juridique, certes, diversifié mais insuffisamment adapté aux réalités maritimes et à l'évolution sociale et par conséquent, non protecteur des marins. C'est ainsi qu'un déphasage s'est installé entre les textes en vigueur non actualisés et le contexte global du métier du marin.

On en est à se demander quelle peut être réellement la solution adéquate pour combler ce déphasage actuel aussi bien au niveau législatif que pratique entre le métier du marin tel qu'il est vécu et les exigences actuelles et les attentes futures.

Certes, l'administration de tutelle s'est engagée, dans le cadre de sa stratégie de développement du secteur des pêches maritimes, à mettre en œuvre plusieurs projets afin d'améliorer les conditions de vie et de travail des marins pêcheur et dès lors, apporter plus d'organisation à leur profession, mais rares sont les actions qui ont débouché sur des résultats concerts.

Dès lors et face à la mouvance contemporaine et à l'ouverture des frontières et étant donné que le Maroc est lancé dans le processus de mise à niveau tout azimut, le chantier du marin et son statut est il susceptible d'être entrepris pour une future amélioration en concordance avec les exigences contemporaines ? L'engagement dans le cadre du statut avancé pourrait-il être un moteur de dynamisation dudit processus ?

En partant de ce vécu, comment peut-on espérer améliorer le statut du marin pêcheur qui constitue, rappelons-le la catégorie la plus lésée de cette couche sociale et ce, conformément aux normes et aux exigences nationales et internationales en la matière dans un pays comme le Maroc ?

C'est à cette préoccupation que la présente étude essaie d'apporter une réponse. Dès lors, un examen de l'ensemble du dispositif de protection mis en place au profit de cette catégorie de travailleurs s'avère nécessaire, voire indispensable, afin de suggérer des solutions adaptées à plusieurs problématiques.

Ainsi, cette étude s'assigne comme objectifs de rendre compte de la réalité de cette catégorie sociale et de contribuer, dans la mesure de possible, à la mise en relief des besoins d'amélioration de ses conditions de vie et de travail.

De même, il convient de mener une réflexion sur un système législatif et réglementaire performant et dont la carence pourrait être comblée par la mise en place d'un régime de protection interne adéquat, mais aussi évolutif et ouvert sur les différents progrès internationaux en la matière.

Par ailleurs, le rôle de l'Etat est à redéfinir et ses moyens sont à réadapter aux réalités maritimes tout en mettant en valeur l'institution d'inspection du travail maritime, dans un but de promouvoir un véritable contrôle sociale dans les lieux de travail.

Ainsi et afin d'atteindre ces objectifs, notre plan de travail s'attachera tout d'abord de mettre en lumière les fondements de la protection des marins pêcheurs dont l'analyse permettra d'en relever l'insuffisance (Première Partie- L'insuffisance du dispositif de protection des marins pêcheurs), ce qui rend nécessaire la recherche de moyens susceptibles d'améliorer la situation du marin pêcheur (Deuxième Partie- Les pistes de réforme du dispositif de protection).

Première Partie – L’insuffisance du dispositif de protection des marins pêcheurs

La spécificité du travail sur les navires de pêche exige mais aussi oblige que l'engagement du marin pêcheur dans cette branche d'activité, bénéficie d'une attention particulière et de la part du législateur marocain et des responsables au sein de l'entité de tutelle.

Ainsi et sur le plan juridique, l'ensemble des textes législatifs et réglementaires qui régissent cette profession de marin pêcheur, doivent prendre en considération les spécificités de cette activité et dès lors, garantir aux différentes personnes qui s y adonnent et dans toutes les branches de ce métier, une organisation convenable et adaptée de leur profession, de manière à préserver sa continuité et sauvegarder tous les droits qui en résultent.

L'objectif de la légalisation maritime dans cette optique réside dans une tentative de créer une protection permanente et durable au profit de cette catégorie de travailleurs. D'ailleurs, cet objectif découle également de l'accord liant le marin pêcheur à son employeur qui est l'armateur.

De ce fait, l'étude de cette base législative permet de relever qu'elle est en faveur d'une protection de l'engagement maritime et les droits qui en s'ensuivent. Mais dans la pratique, l'engagement du marin ne semble pas bénéficier de cette protection.

En effet, on constate que les textes législatifs qui régissent la profession maritime, on été plus ou moins délaissés tant par les professionnels du secteur que par les tribunaux. Cette situation s'explique par le non respect, dans la pratique, de certains de ces textes, mais aussi par l'obsolescence de certains d'autres. Ainsi, cette profession se trouve régie par une législation maritime, qui a presque atteint l'âge respectable de cent ans[44], mais qui n'a pas subi une restructuration en profondeur de manière à hisser ses dispositions au standard mondial et dès lors, brancher cette communauté de travailleurs sur une nouvelle idéologie maritime.

De même se pose la question de l'autonomie du droit de travail maritime à la législation générale ou le droit de travail terrestre, dans la mesure où à côté des périodes nautiques où le marin est embarqué à bord des navires de pêche, la relation de travail maritime comprend des périodes où le marin n'est pas à bord. On est à se demander, dans ce cas, si on peut appliquer le code de travail terrestre.

[44] Dahir formant code de commerce maritime de 1919.

Il en résulte un arsenal juridique diversifié certes, mais dans une grande partie non adapté aux réalités maritimes et à l'évolution social et économique que connaît le Maroc et le reste du monde et par conséquent non protecteur des marins.

Par ailleurs, il est à souligner que l'amélioration des conditions de vie et de travail de cette couche sociale, et dès lors, la concrétisation et la protection de ses droits, ne peut s'effectuer sans une intervention efficace et fructueuse de l'Etat dans cette activité.

Plusieurs actions ont été, en effet, entreprises ces dernières décennies par l'administration de tutelle au profit des marins pêcheurs sous forme de projets, de plans ou de stratégies visant à mieux intégrer cette catégorie de travailleurs dans le tissus socioéconomique du pays.

La plupart de ces actions ont porté sur le volet de la qualification et la mise à niveau socioprofessionnelle des ressources humaines, un volet qui constitue pour le ministère de tutelle un axe prioritaire dans sa stratégie de développement du secteur des pêches maritime national.

Néanmoins, nous constatons que malgré la présence d'une volonté de changement chez les responsables de ce secteur, l'effort fourni jusqu'à présent n'a pas donné les résultats attendus et a porté sur certains aspects notamment à caractère économique au détriment de l'aspect social qui demeure, selon les observateurs et les professionnels du secteur, le parent pauvre de cette stratégie ministérielle.

Un tel constat justifie l'indispensable appréciation de l'examen aussi bien de l'approche que de la mise en œuvre de la protection des marins pêcheurs, dont il y a lieu de faire le bilan et de dégager les insuffisances aussi bien sur le plan juridique qu'étatique.

Cette partie sera ainsi consacrée à l'analyse de l'engagement maritime qui se trouve entouré d'une certaine protection qui demeure fragile et menacée tout au long les phases de cet engagement (Titre I), ce qui nous amène à chercher une protection supplémentaire dans l'action de l'Etat, qui rencontre de nombreuses difficultés malgré tous les efforts déployés (Titre II).

Titre I – Particularités du régime légal en vigueur

Garantir une protection effective au profit des marins pêcheurs contre tous les aléas de leur profession, semble être l'un des buts de la législation maritime en vigueur. Cette mission est conduite par le *Dahir* du 31 mars 1919 portant code de commerce maritime qui régit l'engagement maritime et tend à assurer son organisation, depuis sa naissance jusqu'à son extinction.

Ainsi, cette protection législative viserait essentiellement la stabilité de l'emploi du marin pêcheur, de son engagement et la sauvegarde de tous ses droits.

Par ailleurs, il est à souligner que l'intervention de l'administration maritime apparaît également pendant l'exécution du contrat qui lie le marin à son employeur et commande la durée de l'engagement maritime. Ainsi, cette intervention viserait la concrétisation de cette protection par l'administration maritime, censée à la fois exercer un contrôle destiné à assurer le recrutement des marins pêcheurs et une action tutélaire pour sauvegarder leurs intérêts.

Cette situation particulière créée par le législateur de 1919 et caractérisée par cette intervention étatique dans le lien contractuel unissant le marin à l'armateur, imprime au contrat d'engagement maritime un caractère particulier celui d'être un lien de droit privé, dont lequel l'intervention de l'administration prenant une large place, lui donne un caractère de droit public.

Néanmoins et étant donné que l'engagement du marin ne semble pas bénéficier dans la pratique de la protection instituée par le législateur, le contrat d'engagement maritime présente ainsi une certaine fragilité. Cette dernière, résulte de la nature même de ce contrat qui donne naissance à un lien avec le navire et l'expédition maritime et non pas avec l'entreprise.

En outre et en raison de l'absence de précision et de transparence dans certaines dispositions législatives ou réglementaires fixant l'intervention de l'Etat dans le contrat d'engagement maritime, cette protection s'avère insuffisante voire incertaine pendant toutes les phases de cet engagement, commençant par l'accès à cette profession (Chapitre I) en passant par l'exécution de l'engagement maritime (Chapitre II) pour arriver à son extinction (Chapitre III).

Chapitre I – L'accès à la profession maritime, un processus en manque de rigueur

L'accès à la profession de marin pêcheur professionnel et le maintien dans ce métier sont subordonnés à plusieurs conditions qui visent essentiellement à organiser cette profession et dès lors créer un cadre de travail convenable pour cette catégorie de travailleurs.

Néanmoins, nous constatons que cette profession demeure toujours tributaire des aléas de la conjoncture de l'emploi dans ce domaine, parfois, sans de critères scientifiques d'embauche, ce qui peut affecter remarquablement ce processus de recrutement en manque de rigueur et de sélectivité.

Ainsi, plusieurs conditions doivent être réunies pour donner naissance à l'engagement maritime, à savoir : la formation qui doit constituer une exigence pour tous les marins pêcheurs et non pas une option (Section 1), le contrat d'engagement maritime qui se trouve régis dans un cadre réglementaire peu protecteur (Section 2), l'inscription maritime qui constitue un procédé administratif obligatoire, néanmoins, le processus d'accès à la profession de marin caractérisé surtout par le principe de liberté a crée une situation exceptionnelle (Section 3), enfin l'âge qui constitue une condition importante à l'embarquement or la pratique continue de dévoiler plusieurs dérives, malgré les restrictions (Section 4).

Section 1 - Une formation maritime inadéquate

Malgré les dispositions législatives qui exigent des marins pêcheurs d'avoir suivi une formation de base, préalable à l'exercice de leurs fonctions, les modalités de recrutement dans cette profession, continuent à être, à cet égard, peu exigeantes (Paragraphe 1).

Par ailleurs et sur le plan pratique, les efforts déployés par l'administration de tutelle, afin de mettre en place des structures de formation adéquates, n'ont pas répondu suffisamment à toutes les exigences et les attentes dans ce domaine, notamment en matière de la qualité d'encadrement et la détermination des populations bénéficiaires (Paragraphe 2).

Paragraphe 1- Des procédés libéraux

La formation maritime a pour objectif principal de veiller à ce que les pêcheurs puissent s'acquitter de leur tâche efficacement et dans des conditions de sécurité. Elle permet également d'améliorer la sécurité du revenu et de favoriser l'avancement professionnel. Une formation à une pêche responsable peut contribuer à la préservation des stocks de poissons et à la protection de l'environnement marin.

La formation qui est également un moyen essentiel de traiter les questions de sécurité et de santé professionnelle, doit, en conséquence, refléter les politiques adoptées par le ministère de tutelle dans un but de créer un personnel qualifié.

A cet égard, la législation dispose que toute immatriculation d'un marin est conditionnée par une formation maritime sur les bases élémentaires de navigation et de sécurité.

La loi n° 16-07 modifiant et complétant le *Dahir* du 31 Mars 1919 formant code de commerce, exige en effet des marins-pêcheurs d'avoir été reconnus physiquement aptes à l'exercice de l'activité de la pêche, mais surtout, d'avoir un minimum de connaissances de base et de qualification leur permettant d'appliquer les règles de protection maritime et de protéger les vies humaines en mer[45].

Cette nouvelle loi accorde à l'autorité maritime la prérogative de fixer par voie réglementaire les niveaux minima de l'éducation générale et le cas échéant, de formation professionnelle requis pour l'exercice de la profession de marin.

Seulement, les conditions et les modalités de recrutement dans ce secteur ont entendu être, à cet égard, libéraux et peu exigeants du moment où dans certaines branches de cette activité notamment côtière et artisanale, on peut devenir facilement marin et obtenir de ce fait un livret professionnel maritime.

Dès lors et malgré l'exigence d'un minimum de formation pour entrer dans la profession maritime, cette dernière continue de s'exercer librement, notamment lors de l'embauche. Cette liberté se manifeste, par la possibilité pour l'employeur ou

45 *Dahir* n° 1-10-121 du 16/07/2010, BO n°5866 du 19 Août 2010.

l'armateur[46] d'engager ses ouvriers, sans être soumis à un contrôle administratif effectivement rigoureux.

Néanmoins, il existe des postes essentiels à bord des navires qui supposent, pour des raisons de sécurité, une capacité professionnelle confirmée. Celle-ci étant officiellement vérifiée et contrôlée par l'administration maritime. L'exemple des officiers est éloquent à ce propos. L'acquisition des brevets est une exigence ancienne pour eux, dès lors, le rang et le statut de chacun d'entre eux est subordonné au niveau de qualification technique et aux diplômes obtenus : officiers mécaniciens, commissaires qui règnent sur les agents du service général, médecins, radiotélégraphistes, etc. En revanche, les simples matelots sont depuis longtemps formés par l'expérience pratique, malgré que la conjoncture et l'évolution actuelle tendent vers une formation beaucoup plus professionnelle et plus technique au profit de cette catégorie de travailleurs.

D'autre part, il est à signaler que plusieurs instruments internationaux en relation avec ce volet de la formation, n'ont pas été ratifié par le Maroc, à savoir : la convention de l'OIT n° 125 sur les brevets de capacité des pêcheurs[47], la recommandation n° 126 sur la formation professionnelle des pêcheurs, ainsi que la convention internationale de l'OMI en 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, qui exige une formation à la sécurité de « tout » le personnel des navires de pêche et un « contrôle par l'Etat du port ».

Ce manque d'adhésion normatif, ne peut en réalité, qu'alourdir le bilan et aggraver la situation de plus en plus, mais surtout concrétiser le principe de liberté dans une profession qui était et demeure tributaire des aléas de la conjoncture de l'emploi dans ce domaine, sans de critères scientifiques de recrutement.

En réalité, de nombreux marins pêcheurs travaillent encore sans suivre une formation convenable et satisfaisante, leur expérience est fréquemment acquise au fur et à

[46] Najib CHERFAOUI, *Armateurs du Maroc*, Maritimenews, www.maritimenews.ma, Portail du Maroc maritime, Casablanca, 22 Mars 2010, « ….Le mot armateur est emprunté du latin *armator*, «celui qui équipe». Il désigne toute personne physique ou morale qui possède un ou plusieurs navires pour le commerce, la pêche ou les loisirs… ».
[47] Adoptée par l'OIT en 1966.

mesure de leur confrontation aux périls de la mer et aux conditions de travail qu'elles découvrent durant leurs carrières.

Généralement, c'est le capitaine ou les marins les plus expérimentés qui transmettent leurs expériences aux autres marins débutants par la simple pratique. Il en résulte que la théorie n'occupe pas vraiment une place privilégiée dans le quotidien de ces travailleurs.

Il est à souligner également que le souci de la formation et la vérification en général des compétences des futurs candidats aux activités de la pêche, notamment à la pêche artisanale, n'est pas toujours présent lors de l'embauche de ces nouveaux recrus, qui par nécessité et par crainte de perdre une source éventuelle de revenu, acceptent facilement les conditions et les formes de travail imposées par leurs employeurs.

Il en ressort que malgré les tendances actuelles qui visent à encourager la formation de base des pêcheurs, en incluant tous les membres de l'équipage, le recrutement du personnel salarié se fait toujours et jusqu'à présent selon des critères peu exigeants, ce qui ouvre la porte à l'employeur pour engager ses ouvriers, sans être soumis à un contrôle administratif et de les choisir parmi des candidats ayant ou non une qualification professionnelle.

Certes, au niveau du recrutement des équipages, l'administration maritime est habilitée à proposer les candidats à l'embarquement. Dans la pratique, elle ne fait pas recours à ce pouvoir bien que les textes soient formels sur l'étendue de son contrôle[48].

Composante fondamentale du développement humain dans le secteur de la pêche maritime, la formation essaye de fournir à cette branche d'activité les compétences nécessaires à la conduite, l'exploitation et la maintenance des navires de pêche. Toutefois et malgré les efforts déployés dans ce sens, par le ministère de tutelle et ses différents organes, afin de mettre en place des structures adéquates de formation, cette dernière reste insuffisante et non généralisée.

[48] Décret du 25 février 1961 – BO n° 2529 du 14 avril 1961 P 511 concernant les conditions d'exercice des fonctions d'officiers du commerce et de pêche.

Paragraphe 2- L'insuffisance des actions

La formation reste, sous la responsabilité de l'administration maritime et ne relève pas de l'éducation nationale. En effet, c'est l'administration maritime qui est chargée des programmes d'enseignement et de formation destinés au profit des marins, ainsi que de l'établissement de la réglementation concernant les conditions d'admission, les prérogatives des diplômes et enfin, de l'organisation et du fonctionnement des établissements de formation maritime.

Actuellement, neuf établissements de formation maritime et sept navires-écoles spécialisés sont à la disposition des entreprises d'armement nationales. Ces établissements offrent une formation initiale aux nouveaux candidats aux métiers de la pêche, mais aussi la possibilité aux marins en activité de suivre une formation continue, afin d'améliorer leurs compétences et leur savoir faire.

Toutefois, la formation maritime dans la pratique et plus particulièrement la formation initiale, est accessible uniquement au niveau de ces établissements de formation maritime et destinée principalement aux cadres navigants, ce qui exclu toute une partie de marins qui représentent l'écrasante majorité au sein des travailleurs de ce secteur, il s'agit de simples matelots qui se sont longtemps formés par la seule pratique dans les trois types de navigation et surtout dans le secteur de la pêche côtière et artisanale, qui ne bénéficient pas vraiment d'une formation adéquate ni à la navigation ni à la sécurité, alors que la tendance actuelle favorise la professionnalisation de leur métier, notamment après la promulgation de la nouvelle loi 16-07 qui dispose que les marins doivent suivre une formation préalable à tout embarquement et avant la délivrance des livrets maritimes.

Certes, le royaume du Maroc a mis en place un ensemble d'outils nécessaires en vue d'assurer la formation des profils nécessaires et aussi d'améliorer les compétences. Cette formation demeure malgré tout sélective, au détriment des autres composants de tissu social maritime, ce qui explique la modestie de l'effectif des lauréats de ces établissement de formation maritime, qui reste tout de même un effectif limité et extrêmement insuffisant pour alimenter le marché de l'emploi, et avec une couverture qui reste limitée et restreinte à l'exemple du Centre de Qualification Professionnelle Maritime (CQPM) de Casablanca qui devrait, en principe, couvrir toute la zone de Moulay Bouselham jusqu'à Casablanca, mais cette mission

semblerai difficile vue les moyens dont il dispose qui ne lui permet pas de couvrir tous les besoins des marins tout au long cette grande zone d'activité.

D'autre part, on ne peut qu'insister sur l'importance de l'encadrement pratique, qui doit prendre en principe une part assez importante dans le cadre de l'élaboration des programmes de formation destinés aux marins pêcheurs, dans l'intention de perfectionner leurs métiers, pourtant, ces derniers ne semblent pas vraiment bénéficier de ce genre d'encadrement dans leur vie professionnelle.

Il en résulte, une insuffisance, voire une inexistence de ces programmes de formation pratique dans la vie quotidienne de simples matelots. Une insuffisance qui règne parfois même au niveau des établissements de formation maritime, que les exercices pratiques dans certains d'entre eux restent insuffisants et limités, étant donné l'état des moyens et des dispositifs destinés à ce genre d'encadrement, non généralisés à l'heure actuelle pour toutes ces institutions.

De ce fait, certains établissements de formation maritime éprouvent encore des difficultés pour mettre en place tout un programme de formation basé sur la pratique, faute de moyens qui restent, malgré tout, insuffisants à l'exemple des bassins d'essai qui ne sont pas vraiment généralisés dans tous les établissements de formation maritime et compte tenu aussi, de l'état de certains locaux dont ils disposent, non en état de fonctionnement ou au cours d'aménagement, si l'on ajoute à cela, l'insuffisance des cours de simulation destinées aux jeunes stagiaires pour se familiariser au milieu maritime, notamment en ce qui concerne les simulateurs de navigation, de pêche et de communication.

En définitive et malgré les efforts déployés par le département des pêches maritimes au Maroc afin de mettre en place des structures de formation adéquates, capables de répondre aux besoins et aux exigences du secteur, ces structures restent, selon une grande partie de professionnels et d'observateurs, insuffisante notamment dans la branche artisanale.

Par ailleurs et bien que l'Etat ait procédé au prélèvement sur les produits de la pêche destinés à la vente, à travers l'imposition de certaines taxes sur ces produits dont les bénéfices sont supposés être consacrés au développement du secteur en général et l'amélioration des programmes d'encadrement et de formation en particulier, la

réalité du terrain montre que les marins et surtout ceux qui exercent dans le secteur de la pêche artisanale, ne bénéficient pas suffisamment de cette formation, jugée par une grande partie d'entre eux comme insuffisante et non adaptée aux réalités de la navigation maritime et aux conditions de travail à bord.

En définitive, la pêche est une activité dangereuse, qui utilise des techniques de plus en plus sophistiquées, d'où la nécessité que les pêcheurs soient formés ou du moins sensibilisés aux exigences d'une pêche responsable. Il semblerait donc souhaitable de promouvoir une rigueur dans la formation, dont on ne peut qu'insister sur son importance dans la vie quotidienne des marins.

De plus, la pêche de nos jours est une science qui requiert non seulement un savoir parfait de la navigation, de la confection et de l'entretien des engins de pêche, une aptitude à bien interpréter les renseignements révélés par les différents sondeurs, mais fait appel également à une connaissance de la biologie marine et de l'océanographie.

A cet effet, il faut rappeler que la recommandation n° 126 relative à la formation professionnelle des pêcheurs[49], demande entre autres points, que des mesures soient prises pour « élever le niveau général d'instruction dans les communautés des pêcheurs…aider les personnes formées à atteindre leur niveau de productivité et capacité de gain la plus élevée…aider les pêcheurs à trouver la plus grande satisfaction dans leur travail ».

De ce fait et malgré les efforts déployés récemment sur le plan législatif, à la lumière de l'adoption en 2010 de la loi 16-07 qui exige des marins pêcheurs un minimum de formation, il est très important de résoudre les problèmes qui se posent sur le plan pratique, notamment en ce qui concerne la mise en place de structures plus adéquates, capables de remanier les procédures de recrutement et d'embauche dans ce secteur et dès lors, rehausser le niveau de la formation professionnelle, dont la qualité ne s'est pas réellement améliorée depuis l'indépendance, à cause de l'effort porté uniquement sur l'amélioration et le renforcement des flottes que sur la recherche des solutions aux problèmes quotidiens des marins. Parmi ces problèmes,

[49] Cette recommandation à été adoptée par la conférence générale de l'Organisation Internationale du Travail le 21 juin 1966.

figure celui de la capacité du contrat d'engagement maritime, à protéger la stabilité de l'emploi du marin pêcheur et à sauvegarder les droits qui en découlent.

Section 2 : La précarité du contrat d'engagement maritime

Parmi les aspects les plus importants dans l'environnement social marin figure celui du contrat de travail maritime ou le contrat d'engagement maritime. Cette institution est régie, dans la législation nationale, par un ensemble de textes qui constituent une base législative et réglementaire, certes, diversifiée mais insuffisamment adaptée aux besoins des marins pêcheurs et aux exigences de la profession en général (Paragraphe 1).

De ce fait, l'engagement des marins pêcheurs s'avère dans la pratique incapable d'assurer à ces travailleurs une de protection réelle et effective, notamment en matière de stabilité de l'emploi et la préservation des droits qui en découlent (Paragraphe 2).

Paragraphe 1- Un cadre juridique organisationnel inadapté aux exigences

Le contrat d'engagement maritime est régit dans la législation nationale par les dispositions du titre IV du *Dahir* du 31 mars 1919 portant code de commerce maritime dans ses articles 165 et suivants. Ces dispositions restent construites autour du modèle de contrat d'embarquement qui lie le marin à une expédition maritime et à un navire et non pas avec une entreprise.

D'aucun ne conteste aujourd'hui le fait que ce texte doit être reconstruit vue leur obsolescence. En effet, on peut dire que certaines dispositions du code de commerce maritime sont éloignées de la réalité actuelle de ce secteur au Maroc ex : la lecture à haute voix des clauses et conditions du contrat d'engagement. De même se pose la question de l'autonomie du droit de travail des gens de mer à la législation générale ou le droit du travail terrestre dans la mesure où à coté des périodes nautiques où le marin est embarqué à bord des navires, la relation de travail maritime comprend des périodes où le marin n'est pas à bord. Faudra-il dans ce cas appliquer

le code de travail terrestre ? Autrement dit, les dispositions protectrices du salarié terrestre sont elles applicables au marin ?

La question s'est posée en France et la jurisprudence a répondu par la négative dans un premier temps pour changer de tendance après. Pour ce qui est du Maroc, une réponse timide figure dans le *Dahir* portant loi n° 65-99 relative au code du travail dont l'article 3 dispose que : « demeurent régis par les dispositions des statuts qui leur sont applicables et qui ne peuvent en aucun cas comporter des garanties moins avantageuses que celles prévues dans le code du travail la catégorie des salariés ci-après……- les marins ».

En général, le contrat d'engagement maritime est défini dans les termes suivant par l'article 165 du *Dahir* portant code de commerce maritime de 1919 : « tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire de mer armé sous pavillon chérifien… ». Selon ce texte trois conditions s'imposent.

D'abord, c'est un contrat avec un armateur, l'article 165 bis du DCCM définit l'armateur comme « toute personne physique ou morale propriétaire ou non du navire qui en assure l'exploitation », cette définition renvoie à la notion de navire mais se pose le problème de la complexité de la situation qui peut surgir lors de l'exploitation de ce navire, notamment en cas d'affrètement qui pose la problématique de la propriété ; (l'armateur n'étant pas nécessairement le propriétaire du navire). Ainsi si le navire est affrété coque nue, l'affréteur qui aura la qualité d'armateur, a l'obligation d'armer le navire et d'engager l'équipage.

Le contrat d'engagement maritime doit être passé également par écrit entre l'employeur (propriétaire ou armateur) ou son représentant et le pêcheur[50]. Les clauses et stipulations dudit contrat ainsi signé par les deux parties, doivent être constatées par écrit devant l'autorité maritime.

Ensuite, c'est un contrat dont l'objet porte sur un service à bord d'un navire : l'article 166 du DCCM précise de manière incomplète cet objet, contrairement à la législation française, en définissant le marin comme « toute personne de l'un ou de l'autre sexe, servant au bord d'un navire de mer ».

[50] Article 167 al 1 du *Dahir* formant Code de Commerce Maritime marocain de 1919.

Enfin, c'est un contrat exécuté à bord d'un navire chérifien (sous entendu marocain). Il ne s'applique pas normalement aux marins engagés au Maroc pour servir un navire étranger.

Par ailleurs, il est à signaler qu'il y a d'autres sources nationales régissant le droit du travail des gens de mer, notamment des textes législatifs et réglementaires[51].

Sur le plan international, le contrat d'engagement maritime connaît un foisonnement des dispositions le concernant, en effet, à l'initiative de l'Organisation Internationale de Travail (OIT), plusieurs conventions internationales concernant les gens de mer ont été ratifiées par le Maroc. Se pose la question cependant du degré d'application de ces conventions en l'absence de tout caractère contraignant les concernant.

Par ailleurs et toujours sur le plan juridique, il paraît nécessaire de signaler qu'il n'existe aucune disposition législative nationale qui exige la conclusion d'un contrat d'engagement maritime entre l'équipage et le propriétaire (armateur) du navire. Ainsi et compte tenu de la non ratification par le Maroc de la convention internationale N°114[52] adoptée par l'OIT sur le contrat d'engagement des pêcheurs, un grand nombre de ces travailleurs au Maroc ne dispose pas d'un contrat d'engagement.

Cette situation a sans doute un impact défavorable sur la qualité de vie et de travail de ces marins pêcheurs dont certains d'entre eux travaillent encore selon un système de participation ou sont assimilés à des « travailleurs indépendants ».

En conséquence et devant l'imprécision de certaines dispositions législatives qui régissent l'accès à l'emploi maritime et le manque de rigueur dans certaines autres, le contrat d'engagement maritime devient seulement un moyen limité d'information sur certains aspects de l'engagement, notamment la durée de celui-ci, s'il est conclu pour une durée indéterminée ou pour un voyage et éventuellement le service pour le quel

[51] Abdelkader TIMOULE, *Les statuts du marin et du navire marocain, op.cit,* «… Il s'agit de (*Dahir* du 17 août 1936 – arrêté *viziriel* du 17 août 1936- *Dahir* du 28 novembre 1944- arrêté *viziriel* du 21 janvier 1953- *Dahir* du 6 juillet 1953- *Dahir* du 13 avril 1957- *Dahir* du 9 avril 1958- *Dahir* du 6janvier 1960- *Dahir* du 24 octobre 1961- *Dahir* du 4 décembre 1961- *Dahir* du 30 décembre 1961- *Dahir* du 19 juillet 1962- *Dahir* du 20 janvier 1970)…», pp 57-58.

[52] Bureau International du Travail BIT, *Condition du travail dans le secteur de la pêche*, Conférence Internationale du Travail, 92° Session, 2004,Genève, Rapport V, «… Cette convention avait été ratifiée par 22 pays au 30 septembre 2002 (Allemagne, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Chypre, Costa Rica, Equateur, Espagne, Ex République yougoslave de Macédoine, France, Guatemala, Guinée, Italie, Libéria, Mauritanie, Panama, Pays-Bas, Pérou, Royaume-Uni, Slovénie, Tunisie, Uruguay, Yougoslavie.)… », p 57.

le marin s'engage et la fonction qu'il doit exercer, la date à laquelle ce service doit commencer, le mode de rémunération, le montant des salaires fixes ou la base de la détermination des profits[53].

Ainsi, l'examen de certaines dispositions qui régissent les contrats d'engagement maritime, montre qu'elles n'organisent pas clairement une protection suffisante du marin[54] et dès lors, ne présentent pas suffisamment de garanties de protection en sa faveur.

Paragraphe 2- Insuffisance de garanties d'emploi

Il est clair que l'engagement maritime et son exécution doivent répondre à des exigences définies afin de protéger les marins pêcheurs et préserver leurs droits, mais aussi leur préparer des conditions de vie et de travail convenables et adéquates. Cet objectif s'avère, néanmoins, difficile à réaliser dans la pratique.

En effet, nombreux sont les marins pêcheurs qui travaillent encore et jusqu'à présent sans un cadre relationnel capable de mieux moderniser leurs rapports de travail avec leurs employeurs à travers des règles écrites, claires et bien déterminées.

L'insuffisance est manifeste, à l'exemple de la question de la continuité d'emploi et la stabilité de l'engagement du marin, cette incertitude résulte de l'application d'un certain nombre de textes, qui crée certaines situations confuses, il s'agit notamment des dispositions relatives à la maladie et au congé du marin, car l'application de l'article 198[55] du code de commerce maritime de 1919 qui considère la maladie ou la blessure d'un marin parmi les motifs légitimes de congédiement d'un marin, donne lieu à plusieurs interprétations dans la mesure ou on peut se demander si l'impossibilité pour le marin de reprendre son service résulte de son état actuel ou de son incapacité définitive constatée par la suite ?

Comme on peut également s'interroger sur le sens du mot « par suite » de blessure ou de maladie employé par le texte. Cela pourrait supposer que du fait de la maladie

[53] Voir l'article 168 et 169 du *Dahir* formant Code de Commerce Maritime Marocain de 1919.
[54] Hassania CHERKAOUI, *La protection du marin en droit marocain, op.cit*, p 75.
[55] Art 198 du *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919 dispose que : « sont des motifs légitimes de congédiement ; le fait par le marin de se trouver dans l'impossibilité de reprendre son service pour le départ du navire, par suite de blessure ou de maladie quelle qu'en soit d'ailleurs la cause ».

et avant la guérison, le marin ne reprend pas son service, comme cela pourrait viser le cas dans lequel les suites de la maladie ou des blessures, leurs séquelles, empêcheraient le marin de reprendre son service. Mais cela pourrait encore viser simplement le cas dans lequel le marin guéri, avec une incapacité partielle permanente, ne reprend pas son service à bord, alors que l'on sait que cette incapacité peut ne pas le rendre définitivement inapte au service.

Dans la première hypothèse, le texte peut conduire le capitaine à congédier tout marin blessé ou malade et sans attendre que l'incapacité définitive de l'intéressé ne soit constatée. Dans le second cas, le texte conduirait à une rupture simple, dont on ignore si elle a été voulue par le législateur.

Dans tous les cas, le marin hospitalisé suite à une maladie grave, ou suite à une blessure subie à bord du navire, perd souvent ses droits à l'expiration du délai de prescription fixée à six mois, sachant qu'il est très difficile pour lui de se déplacer pour formuler une demande d'indemnités journalières de maladie auprès de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS).

Cette continuité d'emploi semble également être menacée lors du congé du marin dans la mesure où ce dernier et pendant toute la durée de son congé est interdit de travailler selon le *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919[56], à moins que l'autorité maritime locale ne l'y ait autorisé exceptionnellement. Cette interdiction s'explique évidement par le souci de protéger la santé du marin et sa disponibilité jusqu'à la fin de sa période de congé, époque à laquelle il devra reprendre son emploi. Or, c'est à ce niveau que l'incertitude s'installe du fait de l'absence d'un texte qui dispose ou organise la réintégration du marin après son congé. En présence de ce vide juridique et au silence du législateur, l'armateur se trouve dispensé de reprendre le marin à son service après la période de congé, dès lors on peut imaginer le sort de celui-ci après cette période.

[56] Abdellah BOUDAHRAIN, *Droit maritime marocain, op.cit,* «…Tout dépend de l'efficacité de ce contrôle et de l'attitude des marins vis-à-vis du congé payé car ces derniers sont souvent tentés de travailler pendant cette période en percevant un salaire double. Dans ce cas, ce ne serait pas eux qui informeraient l'autorité maritime locale…», p 116.

Généralement, le congédiement d'un marin peut intervenir à l'initiative de l'armateur, la résiliation unilatérale du contrat d'engagement maritime est le mode le plus courant comme c'est le cas en droit terrestre.

La nécessité d'un contrôle de l'autorité maritime locale à cette étape semble motivée, tant que le marin congédié reste en droit de contester le motif de licenciement. De sa part le capitaine peut congédier le marin en tant que représentant de l'armateur, il lui est également permis de mettre fin au contrat d'engagement en usant de ses pouvoirs de police et des exigences de la vie à bord dont il est sans doute le maître, là aussi le contrôle de l'autorité maritime locale semble justifiée, d'autant plus nécessaire lorsque le marin est un délégué du personnel à bord. Mais ce qu'on reproche au législateur à ce stade c'est qu'il n'a pas fourni assez d'efforts pour faire face à ce genre de situations dans un but de garantir la continuité d'engagement de ces marins, étant donné que le *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919 a adopté, à cet effet, des solutions d'ordre général qui se rapprochent de celles du droit terrestre, sans pour autant garantir la stabilité de l'emploi maritime en prenant en compte la spécificité de la profession maritime.

Par ailleurs et à l'instar de l'armateur ou du capitaine, le marin peut mettre fin au contrat d'engagement avec ou sans motifs légitimes, mais il faut signaler qu'on assiste rarement à ce genre de résiliation étant donné les conditions difficiles dans lesquelles vivent de nombreux marins pêcheurs qui se trouvent dans l'obligation de conserver toute source de revenu.

La stabilité de l'emploi et sa continuité semblent également menacées, dans les autres cas de cessation du contrat d'engagement maritime, à savoir la rupture de ce dernier par le fait des chargeurs ou des affréteurs ou à la suite d'un cas de force majeur[57].

Ces mesures particulières à la cessation du contrat d'engagement maritime montrent non seulement la prédominance de la notion civiliste du droit de résiliation unilatérale de ce genre de contrat, au détriment d'une conception institutionnelle d'un véritable droit de licenciement, mais encore et surtout la précarité de la stabilité

[57] Abdellah BOUDAHRAIN, *Droit maritime marocain, op.cit*, «… On ne rencontre cependant aucune définition de la (force majeure), aussi convient-il de se rabattre sur le droit commun… », p 126.

de l'emploi des gens de mer, qui demeure fragile et menacée pendant toutes les phases de leur engagement.

En outre, l'incertitude du pouvoir de l'autorité maritime et de son rôle se manifeste également lors de la tentative de conciliation à laquelle doit procéder cette autorité pour régler les conflits individuels et notamment les contestations qui portent sur le salaire et qui nécessitent, pour être réglées, une information permanente de cette autorité, une information presque absente dans les textes.

Par ailleurs, il est à signaler que la fragilité de l'engagement du marin pêcheurs et l'incertitude de ses droits, se manifestent dans toutes les branches de cette activité.

Ainsi, dans la pêche hauturière les marins ont, en principe, la possibilité de signer un contrat d'engagement maritime rédigé en langue française, toutefois et après visa de la délégation des pêches maritimes, il arrive qu'on leur délivre pas une copie de leurs contrats, alors que le *Dahir* formant code de commerce du 31 mars 1919 prévoit expressément dans son article 172 bis que le texte des conditions du contrat, comme le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement maritime, doit se trouver à bord pour être communiqué aux marins, notamment par l'affichage de ceci dans les locaux réservés à l'équipage à bord des navires.

Parmi les questions qui s'imposent également figure celle de la compréhension des termes du contrat, sachant que la majorité des pêcheurs en possession du contrat d'engagement maritime, n'est pas apte à vérifier le contenu de ce dernier à cause du taux très élevé de l'analphabétisme entre ces marins pêcheurs non scolarisés. En conséquence ces derniers ont du mal à comprendre et saisir les clauses de leurs contrats, même si le code de commerce maritime du 31 mars 1919 prévoit dans son article 170 (de l'annexe I, titre quatrième, chapitre I) la lecture à haute voix de toutes les clauses du contrat d'engagement maritime pour qu'elles soient compréhensibles et claires pour les deux parties, mais malheureusement cette démarche n'est pas respectée dans la pratique et même si elle est respectée , elle ne donnera sans doute pas les résultats attendus étant donné que l'écrasante majorité des marins ne sait ni lire ni écrire leur langue maternelle et encore moins une langue étrangère que les marins sont obligés de respecter dans toutes leurs démarches administratives auprès

des employeurs mais aussi auprès des services de tutelle, ce qui ouvre la porte aux différentes formes de dol, de manipulation et de lésions dont les marins pêcheurs sont souvent victimes.

Dès lors l'on ne peut que s'interroger sur le rôle de l'autorité maritime locale qui devrait en principe s'assurer que le marin au moment de son inscription sur le registre d'équipage, a pris connaissance des conditions de son engagement. C'est pour cette raison qu'il est de plus en plus important et nécessaire de prévoir des dispositions adéquates pour avoir l'assurance que les pêcheurs comprennent bien le sens du contrat.

Et dans les cas les plus extrêmes, il arrive fréquemment que les marins pêcheurs par ignorance ou par besoin signent des contrats d'engagement à blanc ce qui ouvre la porte aux armateurs de procéder unilatéralement au remplissage des clauses de ces contrats avec la façon dont ils voient bénéfique pour défendre leurs propres intérêts, situation tant encouragée et concrétisée par l'incompatibilité du volume des obligations de chacune des parties en matière de l'engagement maritime, à travers la recommandation de plusieurs sanctions à l'égard des marins en matière d'obéissance, d'assiduité, de dévouement, de comportement et par la prescription de tous ces devoirs sur les contrats d'engagement, en allant jusqu'à consacrer tout un régime disciplinaire et pénal pour les marins[58] au sein du *Dahir* formant code de commerce maritime du 31 mars 1919, alors qu'on a pas fait autant pour les armateurs que leurs obligations qui sont inscrites dans ce *Dahir* et les sanctions qui leur correspondent et qui doivent en principe être précisées aussi dans les contrats d'engagement maritime, restent limités et restreintes.

Par ailleurs, les orientations du législateur dans la formation des contrats d'engagement maritime, ne peuvent qu'alourdir le bilan, compte tenu du champ de liberté qui a été attribué aux parties afin de rajouter des clauses supplémentaires aux dispositions minimums légales, que les contrats d'engagement maritime doivent nécessairement comprendre. En effet, la réalité montre que les armateurs ont bien profité de cette liberté pour imposer leurs conditions et leurs exigences aux marins dans le cadre d'un rapport d'adhésion quasiment déséquilibré, ce qui nous amène à

[58] B.O. DU 26 Mai 1919, Régime disciplinaire et pénal de la marine marchande, annexe II du *Dahir* du 28 *Joumada* II 1337 (31 Mars 1919), portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

s'interroger sur le rôle de l'autorité maritime en matière de constatation des contrats d'engagement maritime, sachant que la loi dispose que ces derniers ne peuvent être avalisés par l'autorité maritime s'ils sont contraires aux dispositions d'ordre public[59].

Ce genre de relation ne peut qu'influencer négativement sur la stabilité de l'emploi de ces marins pêcheurs, puisqu'elle crée des défaillances dans le cadre d'un rapport de force entre les parties, dont les marins constituent souvent et dans la plupart des cas la partie faible et qui n'ont pas en réalité le choix de contester le contenu de leurs contrats vue les conditions dans lesquelles ils vivent chaque jour, caractérisées surtout par la nécessité et la crainte de perdre une source de revenue, ce qui ouvre la porte aux différents sortes d'abus envers cette catégorie de travailleurs.

S'agissant des marins de la pêche côtière, il est à noter qu'ils ne disposent pas de contrats d'engagement maritime mais ils sont inscrits sur des registres spéciaux tenus au niveau des délégations de pêche maritime qui se trouvent dans chaque port marocain.

Certes, ces registres représentent pour ces marins côtiers une valeur justificative importante étant donné qu'ils constituent un témoin essentiel sur les conditions dans lesquelles se déroule leur engagement, notamment en ce qui concerne le temps de travail, les périodes de repos, les modes de rémunération, la fixation des parts ainsi que les éléments comptables qui servent à déterminer le calcul de ces parts, les dispositions concernant l'affiliation à la sécurité sociale et les assurances contre les accidents de travail etc. Néanmoins, on constate que le climat général qui règne dans ce secteur de la pêche côtière est soumis toujours au principe de liberté qui caractérise surtout les conditions d'accès à ce métier de marin côtiers et le cadre relationnel qui en résulte.

C'est dans ce contexte que le ministère chargé des pêches maritimes et dans un objectif de moderniser les rapports de travail dans ce secteur de la pêche côtière et de clarifier les relations entre l'armateur, le capitaine et le marin par le biais de règles écrites, a multiplié les efforts pour faire face à cette situation, notamment à travers la proposition qui a été faite aux différentes délégations des pêches maritimes dans tout

[59] Article 172 du *Dahir* formant Code de Commerce Maritime Marocain de 1919.

le territoire marocain, afin d'adopter le principe du contrat d'engagement maritime dans ce secteur

Cette proposition a été faite selon deux modèles, le premier a été destiné à l'ensemble de l'équipage sous forme d'un contrat d'engagement collectif, annexé au rôle d'équipage et le second a concerné le recrutement du patron et du chef mécanicien éventuellement sur la base d'un contrat individuel et nominatif.

Seulement, cette démarche n'a pas pu aboutir à des résultats probants, les principales difficultés rencontrées sont liées essentiellement aux périodes de travail effectuées par les marins de la pêche côtière qui sont souvent des périodes assez courtes par rapport à celles de la pêche hauturière, mais aussi à la nature instable de l'engagement maritime dans ce domaine caractérisé par le changement permanant de postes sur le même navire ou le changement répétitif des compagnies de navigation, ce qui rend la mise en œuvre de cette démarche extrêmement difficile dans de telles conditions.

L'activité de la pêche artisanale étant, une activité à caractère hautement sociale, fait travailler directement quelques 63 000 pêcheurs et fait vivre environ deux millions de personnes si on compte les emplois indirects et les ménages[60].

Par ailleurs, ce secteur reste de très faible productivité, en raison de l'absence des infrastructures d'accueil et de commercialisation et au faible rendement des techniques et des moyens de pêche utilisés.

Dans l'absence de dispositions législatives qui obligent les parties à contracter un engagement maritime à l'occasion d'un service à accomplir à bord d'un navire de mer, cette activité est caractérisée toujours par l'absence d'un cadre réglementaire capable de mieux organiser les relations de travail entre les employeurs et les marins, jusqu'alors soumises aux usages professionnels.

En conséquence et malgré les tentatives du ministère de tutelle qui visent à mieux intégrer ce segment de la pêche artisanale dans le tissu socio-économique national, et en général, dans le circuit formel, l'absence de normes écrites régissant

[60] Abdelkadouss MORCHID, Ministère des Pêches Maritimes, La Gestion des Villages De Pêcheurs (VDP) et des Points de Débarquement Aménagé (PDA) et le développement local, 2008, p 2.

l'organisation de cette activité, est une lacune portant préjudice à l'engagement des artisans pêcheurs et à la protection de leurs droits.

En définitive, avec ou sans contrat d'engagement maritime, les marins marocains notamment ceux qui exercent dans les deux branches de la pêche ; artisanale et côtière, continuent de travailler et de vivre dans des conditions difficiles caractérisées surtout par l'instabilité de leur engagement, ce dernier ne semble pas bénéficier de la protection instituée par le législateur. De ce fait, le contrat d'engagement maritime présente une certaine fragilité.

De son côté, l'autorité maritime locale doit s'assurer que le marin a pris connaissance des conditions de son engagement[61]. Son intervention dans la volonté des parties est ici des plus indiquées afin de veiller à l'équilibre contractuel et à la sauvegarde des droits du marin pêcheur. D'autres domaines méritent également une attention particulière de la part cette autorité maritime, à savoir, le domaine de l'inscription maritime.

Section 3 – Les défaillances de l'inscription maritime

L'inscription maritime constitue pour l'Etat non seulement un moyen pour contrôler ses marins et vérifier leur appartenance à la profession maritime, mais aussi pour veiller au respect de leurs droits et au bon déroulement de leurs conditions de vie et de travail.

Plusieurs conditions sont ainsi requises pour qu'un marin pêcheur soit inscrit sur les registres maritimes et dès lors, en possession des documents nécessaires pour accéder à son métier. Toutefois, le non respect dans la pratique de ces conditions remet en cause non seulement l'efficacité du cadre légal qui organise cette institution (Paragraphe 1), mais aussi l'intervention de l'autorité maritime, censée être efficace et déterminante à cette phase de l'engagement (Paragraphe 2).

[61] Article 170 du *Dahir* formant Code de commerce Maritime dispose que « L'autorité chargée de la police de la navigation doit s'assurer, par l'interpellation des parties et, s'il y a lieu, par la lecture à haute voix des clauses et conditions du contrat, que celles-ci sont connues et comprises des parties ».

Paragraphe 1- Le cadre légal, une application en manque de rigueur

Chaque navire doit exprimer son appartenance à un Etat indépendant, souverain et reconnu mondialement et dès lors se placer sous sa juridiction, afin que son équipage bénéficie de la protection nécessaire ainsi que toutes les prérogatives garanties par l'Etat dans les domaines ; social, administratif et économique.

Pour y parvenir, les gens de mer doivent remplir un certain nombre de conditions lors de leur inscription, au niveau de la formation initiale ainsi qu'au cours du recrutement[62]. La tenue des registres maritimes s'avère très importante dans ces conditions, elle permet d'une part la délivrance aux marins qui remplissent les conditions nécessaires les documents requis pour accéder au métier de marin et d'autre part l'exercice du contrôle par l'Etat des conditions de sécurité de vie et de travail de ses propres marins.

Ainsi, l'inscription maritime constitue un procédé administratif obligatoire qui a pour but essentiel le contrôle et la protection des gens de mer et la sauvegarde de leurs droits.

L'enregistrement des marins s'effectue ainsi de manière individuelle. Cette opération s'avère fondamentale étant donné qu'elle donne au marin le droit à la possession d'un livret maritime individuel considéré comme un carnet d'identité qui l'accompagne pendant toute sa carrière.

Les origines historiques de cette institution remontent au 16 et jusqu'à la fin du 17 siècle, l'époque où les armateurs bénéficiaient d'une liberté absolue de choisir et de recruter les membres d'équipage nécessaire à l'expédition maritime, sans être vraiment soumis à un contrôle de la part des autorités publics par rapport à la nationalité de ces membres d'équipage, leur qualifications et à leurs antécédents judiciaires, une situation qui va se prolonger pendant une longue période et jusqu'à la promulgation de l'ordonnance royale en 1681, l'acte qui va donner naissance à une nouvelle institution maritime, celle de l'inscription administrative des gens de mer.

[62] Recommandation N° 108 Organisation Internationale de Travail OIT, 1958.

A l'issue de cette révolution, des instructions ont été ordonnées pour former une liste instantanée des gens de mer. Une démarche qui avait comme principal objectif la création de bases solides d'un contrôle effectif et rigoureux, mais aussi l'instauration d'une protection juridique en faveur des marins inscrits qui servaient à cette époque pour la flotte militaire en contrepartie de nombreuses prérogatives sociales administratives et économiques.

Sur le plan national, l'institution d'inscription maritime n'a vu le jour qu'en vertu de la loi du 31 Mars 1919 formant code de commerce maritime. Le ministère de tutelle de sa part va jouer un rôle important dans l'instauration de cette institution au sein du corps social maritime à travers de nombreuses circulaires qui se sont intéressés de très prés à cet instrument ainsi qu'aux différentes conditions de son application.

Néanmoins, il est nécessaire ici de faire la distinction, pour ne pas confondre l'inscription maritime qui représente l'outil indispensable de l'Etat pour contrôler les aptitudes du marin à exercer la profession maritime avec l'inscription du marin sur le rôle d'équipage qui permet de contrôler les clauses de l'engagement.

Ainsi, les conditions de l'inscription maritime sont des exigences mises à la charge du marin du fait qu'elles visent un certain nombre d'aptitudes de sa part, tandis que les conditions de l'inscription du marin sur le rôle d'équipage sont des exigences mises à la charge des armateurs qui doivent en principe mettre l'autorité maritime compétente au courant des conditions dans lesquelles se déroule l'engagement de leurs marins.

Sur le plan juridique et si le code de commerce maritime de 1919 donne une définition du marin[63] il ne semble pas préciser les conditions et les modalités de son immatriculation, par contre, le *Dahir* du 21 janvier 1922 a rendu seulement obligatoire pour les marins marocains la possession d'un livret maritime individuel. Son article 1er dispose que « Tout marocain naviguant effectivement ou se destinant à une profession maritime est tenu de se pourvoir d'un livret maritime du modèle déposé dans les bureaux des agents du service de la marine marchande, chefs des quartiers maritimes du Maroc. ».

[63] Paragraphe1 de l'article 166 du *Dahir* formant Code de commerce maritime marocain de 1919 « Est considéré comme marin pour l'application du présent code, toute personne de l'un ou de l'autre sexe, servant à bord d'un navire de mer ».

Le législateur a essayé de combler cette lacune lors de la préparation des projets de code maritime, en s'inspirant du modèle français[64] et ce à travers l'exigence de plusieurs conditions pour l'inscription des marins, à savoir, l'âge minimum, l'aptitude physique, la formation professionnelle et l'absence de certaines condamnations.

Actuellement, la loi 16.07 modifiant et complétant le *Dahir* du 31 mars 1919 formant code de commerce maritime, exige des marins d'avoir été reconnues aptes physiquement pour l'exercice de la fonction de marin à bord des navires et avoir suivi une formation de base en matière de sécurité et des règles de survie en mer.

L'exigence de ces différentes conditions est motivée par l'organisation de la profession de marin dont la portée est loin d'être négligeable au niveau de la qualité de « marin professionnel », malgré les orientations du ministère de tutelle en matière d'inscription maritime qui visent en principe le maintien de l'emploi des marins à travers l'instauration de plusieurs mesures qui portent essentiellement sur l'idée de la limitation de l'accès à la profession maritime que le ministère souhaite être réservé exclusivement aux candidats ayant suivi une qualification ou une formation maritime assurée par l'un des établissements de formation maritime, à tel point qu'il ne peut y avoir aucune dérogation à ce principe qu'en cas de besoin approuvé par l'administration, ainsi que pour les postes de mousses et de gardiens que selon les orientations du ministère ne peuvent être occupés que par des marins déjà inscrits,

En dépit des efforts déployés pour « professionnaliser » l'accès au métier du marin en mettant en relation les questions de l'emploi aux exigences de la formation et l'aptitude physique, la réalité de la navigation maritime montre que le principe de liberté règne toujours sur les modalités de recrutement du personnel naviguant, ce qui donne la possibilité aux armateurs d'engager leurs salariés sans être soumis à un contrôle administratif rigoureux et peut importe que ces salariés sont pourvus ou non d'une qualification professionnelle. D'autant plus, les armateurs se considèrent libres en matière de détermination des effectifs et des compétences nécessaires à l'armement de leurs navires, alors que c'est l'autorité maritime qui est habilitée à

[64] Jean-Pierre BEURIER (dir), *Droits maritimes*, Edition Dalloz, 2006/2007, « Les conditions d'accès à la profession de marin sont fixées par le décret n° 67-690 du 7 août 1967 : aptitude physique, moralité, formation professionnelle, nationalité… », Patrick CHAUMETTE, Le droit social des gens de mer, Titre 41, p 443.

proposer les candidats à l'embarquement, mais elle n'use pas de ce pouvoir bien que les textes soient formels sur l'étendue de son contrôle.

Dès lors et à défaut d'une application rigoureuse de la réglementation relative à l'inscription et à l'accès en général à la profession maritime et en l'absence de critères scientifiques de recrutement dans ce domaine, on peut légitimement se poser la question sur le rôle de l'autorité maritime dans cet environnement.

Paragraphe 2- L'autorité maritime, un rôle limité

Généralement, la qualité de marin professionnel est attestée par l'inscription de cette qualité sur le matricule des gens de mer et par la délivrance d'un livret professionnel maritime. Toutefois, la liberté qui règne toujours sur le processus d'accès à la profession de marin a crée une situation exceptionnelle caractérisée surtout par la possession d'un grand nombre de pêcheurs uniquement de documents d'inscription provisoire qui n'ont pas une valeur justificative solide et qui, sans doute, ne facilitent pas vraiment la stabilité d'emploi de ces marins, ainsi que leurs relations avec l'autorité maritime compétente, une situation qui a donné naissance à une série de manœuvres frauduleuses et des agissements malhonnêtes, à savoir le faux et son usage, la falsification de certains documents et la corruption dans le but d'avoir certaines pièces justificatives qui permettent, en principe, d'exercer la profession de marin[65].

C'est dans ce contexte que le ministère chargé des pêches maritimes, a donné ses instructions aux différentes délégations pour la mise en œuvre d'une mesure qui vise essentiellement l'assainissement du fichier des gens de mer, à travers le remplacement de tous les documents d'inscription provisoire par un livret professionnel maritime et la date du 1er juin 2006 a été arrêtée comme date limite à cette opération.

Cependant, cette mesure n'a pas connu une application rigoureuse et aujourd'hui encore, le nombre des inscrits provisoires est toujours en progression, la raison pour laquelle le ministère de tutelle a demandé plus de fermeté et de rigueur dans le but de faire réussir cette opération, a tel point d'accorder aux délégations un délai

[65] Ce qui justifie le nombre d'inscrits officiels, à l'exemple de l'année 2007 « Cf. Annexe n° 7 ».

supplémentaire afin de faire respecter cette démarche et d'interdire tout embarquement sans documents d'inscription officiels.

Certes, ces efforts s'inscrivent dans le cadre d'une organisation et d'une réglementation des inscriptions et par conséquent de l'accès à la profession maritime, mais cela ne peut pas cacher l'aspect négatif de ce procédé notamment en ce qui concerne la limitation et la restriction des embarquements.

En effet, ce projet a démontré ses faiblesses et ses fragilités du moment où il ne s'applique qu'aux marins actifs justifiant d'au moins 180 jours d'activités, déclarés à la CNSS, pendant les 12 derniers mois ou 360 jours pendant les trois dernières années, en excluant toute une partie de marins qui n'arrivent pas d'une manière ou d'une autre à satisfaire les conditions nécessaires et qui constituent une grande partie de la population maritime.

De ce fait, les dispositions que comporte ce projet ne garantissent pas clairement une protection suffisante du marin, du moment où plusieurs milliers de marins pêcheurs risquent d'être réduits au chômage. Tandis que, les autres qui se trouvent en mesure de satisfaire les conditions requises, doivent affronter toute la complexité des procédures et des formalités administratives[66], pour avoir les documents nécessaires à la navigation et notamment le livret maritime, donc un allégement de la procédure se justifie voire aussi s'impose.

Cependant et vue sa grande importance, le livret maritime permet à l'administration de suivre et de contrôler la situation du marin durant sa carrière. Ce même livret présente, également, une utilité traditionnelle, qui est de fournir au marin une preuve pratique de son appartenance à la profession maritime.

Mais malgré cela, seuls les marins de la pêche hauturière et la pêche côtière, sont en possession d'un livret maritime, ce qui n'est pas le cas malheureusement pour les

66 Circulaire n° 98/02 du 6 février 1998. Les pièces demandées pour les inscriptions définitives sont :
Une attestation de fin d'étude délivrée par un institut ou un centre des pêches ;
Un acte de naissance.
Un certificat médical.
Une copie légalisée de la carte d'identité nationale.
Deux photos.
Une attestation de bonne conduite.
Une taxe afférente à la procédure (un timbre de 20 Dirhams).

artisans pêcheurs qui travaillent encore et jusqu'à présent sans document d'identification.

L'autorité maritime compétente et dans une tentative de réglementer le secteur de la pêche artisanale et de le placer sous son contrôle, à déjà procédé à l'inscription et au suivi des marins canotiers opérant dans les petits centres de pêche auxquels il a été attribué de cartes professionnelles sous forme des cartes de marins canotiers, en liant la délivrance de ces cartes au nombre de barques existantes dans chaque centre de pêche, afin de connaître les capacités d'accueil en marins par site en vue d'identifier ces marins artisans pêcheurs d'une façon précise et régulière, mais surtout pour gérer cette population de canotiers au même titre que les marins de la pêche côtière et hauturière.

Toutefois, cette action n'a pas abouti aux résultats attendus à savoir la possibilité pour ces artisans pêcheurs d'accéder au régime de couverture sociale et bénéficier des prestations notamment celle de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS), au même titre que les marins opérant au niveau de la pêche côtière et hauturière, ou au moins bénéficier d'un système de couverture sociale adéquat qui peut prendre en considération les aléas de la conjoncture de l'emploi dans ce domaine. Cette situation a provoqué la colère de ces travailleurs qui considèrent que leurs conditions de vie et de travail ne cessent de se dégrader, par conséquent ces pêcheurs n'ont pas hésité a exprimer leur insatisfaction et leur mécontentement vis-à-vis le ministère de tutelle que selon eux n'a pas tenu ses promesses à leur égard, ce mécontentement s'est exprimé à travers un refus et un rejet total de ces cartes par ces pêcheurs artisans qui se sentent de plus en plus négligés et marginalisés par rapport à leurs confrères dans d'autres segments de la profession.

Dès lors, on ne peut que s'interroger sur l'utilité de cette action menée par le ministère et qui a nécessité la mobilisation de moyens importants pour sa mise en œuvre, sachant que l'autorité maritime a mis l'amélioration des conditions de vie et de travail de cette catégorie de travailleurs parmi ses préoccupations majeures[67], dans le cadre de la mise en œuvre de cette opération.

[67] Ministère des pêches maritime, Note N°187/99 adressée aux délégations des pêches maritime au sujet de la gestion des gens de mer : « cette action permettra aux marins artisans, à cours terme

En définitive et malgré la volonté de l'administration maritime d'améliorer la gestion des gens de mer, notamment en matière d'inscription maritime, en introduisant la notion de professionnalisation du métier de pêcheur, nous assistons toujours dans cette profession, plus particulièrement dans sa branche artisanale, à une embauche libre et directe sans recours stricte aux critères scientifiques de recrutement, face à une diminution du rôle de l'autorité maritime en matière de sélectivité des marins.

Par ailleurs et étant donné que de nombreux pêcheurs marocains travaillent toujours avec des documents d'inscription provisoires et sans un livret maritime professionnel, on ne peut qu'évoquer la question de la conformité aux directives de la convention internationale N° 108 de l'OIT relative aux pièces d'identité des gens de mer[68], et qui a été ratifiée par le Maroc le 15 octobre 2001, la convention qui prévoit dans son article premier qu'elle «s'applique à tout marin employé, à quelque titre que ce soit, à bord de tout navire autre qu'un navire de guerre, qui est immatriculé dans un territoire pour lequel la convention est en vigueur, et qui est normalement affecté à la navigation maritime»[69].

Ainsi, la non possession d'un livret maritime professionnel ne peut qu'accentuer les difficultés auxquels se heurtent les marins et par conséquent cette situation ne remet pas en cause seulement l'appartenance du marin à l'équipage, mais aussi son appartenance à la profession maritime.

d'accéder au régime de couverture sociale…Elle vise également l'amélioration des conditions de vie et de sécurité maritime de cette population… ».

[68] Adoptée par l'OIT en 1958.

[69] Bureau International du Travail BIT, Conférence Internationale du Travail, *Conditions de travail dans le secteur de la pêche, op.cit*, p 52.

Section 4 - L'âge et la profession maritime, quelques exemples de vulnérabilité

Du fait que de nombreuses opérations de pêche sont dangereuses, la question de l'âge, notamment pour les jeunes marins qui travaillent à bord des navires de pêche est d'une grande importance.

L'analyse des textes législatifs qui régissent cette question montre qu'ils organisent une protection au profit de ces jeunes marins, contre les risques et les aléas de cette activité de pêche (Paragraphe 1), pourtant dans la pratique, cette protection demeure fragile et menacée, compte tenu de la dangerosité de certaines tâches confiées à ces jeunes marins (Paragraphe 2).

Paragraphe 1- A la quête d'un encadrement spécifique

Juridiquement, le législateur considère dans son article 166 du *Dahir* formant Code de Commerce Maritime (DCCM), comme marin, toute personne de l'un ou de l'autre sexe, servant à bord d'un navire de mer, il distingue en outre et dans le même article dans ces deux derniers paragraphes, le « mousse » qui est un marin âgé de moins de 16 ans et le « novice » qui est un marin âgé de plus de 16 ans et de moins de 18 ans[70].

Toutefois, l'actuel code n'évoque pas le cas des « apprentis » qui sont affectés aux machines ou au service général, ni celui des « pilotins »[71] qui sont des marins âgés de moins de vingt cinq ans, élèves d'un établissement de formation maritime qui embarquent sur un navire marocain en vue de se préparer aux fonctions d'officier.

A cet égard, l'étude des textes législatifs permet de relever qu'ils sont en faveur d'une protection de cette catégorie de travailleurs à travers l'instauration de plusieurs dispositions visant essentiellement à protéger les jeunes marins et plus particulièrement les mousses et les novices contre les travaux pénibles et dangereux qui ne correspondent pas avec leur possibilité physique et leur expérience professionnelle.

[70] Jean-Pierre BEURIER (dir), *Droits maritimes*, *op.cit*, En France, «… la loi n° 97-1051 du 18 Novembre 1997 a fait disparaitre les notions de mousse et de novice, devenues obsolètes depuis l'allongement des formations maritimes initiales… », pp 444-445.

[71] Le dernier projet du code maritime de 2004 a évoqué le cas des « pilotins » dans son livre troisième sur les gens de mer et exactement dans son article 420.

Ainsi, l'embarquement à titre professionnel sur un navire est interdit aux enfants de moins de 15 ans et par conséquent ils ne peuvent disposer d'un livret maritime professionnel, tandis que les candidats âgés de moins de 21 ans doivent justifier auprès de l'autorité maritime locale, du consentement de la personne chargée de leur protection légale ou, à défaut, par le juge compétent.

Il est à signaler également que le Maroc a ratifié la convention de l'OIT n° 138[72] sur l'âge minimum. La promotion de cette convention fait partie des travaux lancés par l'organisation internationale pour le but d'abolir le travail des enfants.

Par ailleurs, il paraît nécessaire ici d'évoquer le rôle du capitaine du navire dans l'instauration d'une protection efficace au profit des jeunes marins, à travers l'exercice d'une surveillance attentive sur les marins mineurs, de manière à ce qu'ils ne soient pas employés à des travaux et services non compatibles avec leur aptitude physique et leur profession, tels que le travail de chauffeurs et de soutes.

Pourtant, sur le plan pratique cette règle générale de protection vis-à-vis de cette catégorie de travailleurs et qui ne trouve pas d'ailleurs, ses origines exclusivement dans la législation sociale maritime, mais aussi dans la législation générale[73], n'échappe pas à la dérogation.

72 Bureau International du Travail BIT, Conférence internationale du travail, *Conditions de travail dans le secteur de la pêche, op.cit*, «…En 1973 l'OIT a adopté la convention (n°138) sur l'âge minimum En vertu de cet instrument, l'âge minimum, pour tous les secteurs économiques, ne devra pas être inférieur à l'âge auquel cesse la scolarité obligatoire, ni en tout cas à 15 ans… Au 15 octobre 2002, elle avait été ratifiée par 120 pays… », p 27.

73 Le législateur marocain se base aussi pour traiter la question de l'âge de travail des marins et la protection des adolescents dans ce secteur sur le code de travail général et la charte de l'éducation nationale.

Paragraphe 2- Une protection menacée dans la pratique

En dépit de la protection instituée par le législateur au profit des jeunes marins, plusieurs formes interdites de travail des enfants ont été relevées dans le secteur de la pêche et plus particulièrement, dans ses deux branches côtière et artisanale.

Un tel recours à cette catégorie de travailleurs se manifeste par l'emploi des jeunes marins de moins de quinze ans à quai ou clandestinement à bord des navires de pêche pour effectuer des travaux considérés comme pénibles par rapport à leur âge et leur aptitude physique, tel que la garde des navires qui s'effectue pendant de longues heures et souvent la nuit, la réparation de ceux-ci à travers l'utilisation du matériel ou des outils dangereux, la décharge des captures qui s'effectue dans un milieu malsain et souvent dans des espaces confinés et encore plus, les travaux à domicile sous formes des taches ménagères au profit de leurs employeurs[74].

Cependant et dans l'absence d'une politique qui vise essentiellement à mettre en application les mesures de protection spéciales pour les jeunes pêcheurs qui ont l'âge minimum légal et plus particulièrement ceux dont l'âge est inférieur au minimum prévu, à travers l'établissement d'un contrôle rigoureux de la part des autorités maritimes dans les enceintes portuaires ou directement à bord des navires, ces jeunes personnes continuent à travailler dans un milieu hostile sans la moindre protection, un travail qui ne peut que nuire à leur santé, à leur développement normal et porter préjudice à leur droit de scolarité.

Dès lors, on ne peut que s'interroger sur l'utilité de la ratification par le Maroc de la convention de l'OIT n° 138 et sur les critères sur lesquels se base le législateur marocain pour qualifier une activité de pêche d'occupation « dangereuse », tant pour le personnel navigant que pour les mineurs et les adolescents, dont on ignore leur pourcentage parmi les effectifs travaillant à bord des navires de pêche.

En France, le législateur et dans le cadre de la mise en application de cette convention n°138 et dans le but de veiller à son harmonisation avec le code de travail maritime, a exigé un certain nombre de mesures qui visent essentiellement a assurer une protection spéciale et exceptionnelle en faveur de ces jeunes travailleurs qui ont

[74] Mohamed BOUHRIST, secrétaire général du syndicat des marins de la pêche côtière Agadir Maroc, (*étude de terrain*), Agadir 2008.

entre quinze et seize ans et qui ne peuvent d'une part prendre qu'occasionnellement part aux activités à bord et exclusivement pendant les vacances scolaires et dans le cadre d'une autorisation administrative, sur présentation d'un certificat médical d'aptitude physique, sachant que ces activités occasionnelles ne peuvent porter que sur des travaux légers.

D'autre part, ces jeunes âgés de moins de seize ans ne peuvent être admis ou employés sur un navire que durant les deux dernières années de leur scolarité obligatoire et dans le cadre d'un enseignement alterné ou d'un enseignement professionnel afin de suivre des stages d'initiation, d'application ou des périodes de formation en milieu professionnel. Une convention de stage conclue entre l'armement et l'établissement dont relève l'élève est requise dans ce but[75].

Encore faut-il insister sur l'importance d'enseigner les pratiques du métier, ainsi que l'exigence d'un apprentissage à bord au profit de ces jeunes gens tout en préservant la sécurité et la santé de l'adolescent aussi raisonnablement que possible.

Concurremment à la protection des jeunes marins contre les travaux pénibles et dangereux, il est également nécessaire d'évoquer la question de l'âge maximum pour exercer le métier de marin à bord des navires et c'est bien évidemment le cas des séniors qui ont atteint un certain âge et qui travaillent encore à bord des différents types d'embarcations.

Cette catégorie de travailleurs nécessite une protection exceptionnelle vue les conditions difficiles dans lesquelles ils travaillent et ils vivent caractérisées souvent par la marginalisation et l'exploitation au profit des propriétaires des embarcations.

En effet la plupart de ces travailleurs continuent de travailler même après l'âge de soixante ans, une telle situation se justifie par la crainte de cette catégorie de perdre une source de revenu, devenu primordial pour faire face aux aléas de la conjoncture sociale en tenant compte de la non admissibilité de la plupart d'entre eux à une pension de retraite qui doit être versée par le régime général de la sécurité sociale, un régime qui connaît un vrai problème de généralisation de la couverture sociale aux

[75] Article 111 de la loi du 13 décembre 1926 portant Code de Travail Maritime français, Titre 6 Dispositions spéciales applicables à certaines catégories de marins, Chapitre 2 Dispositions spéciales applicables aux marins âgés de moins de dix-huit ans.

différentes populations de pêcheurs même pour ceux qui sont considérées comme les plus actives.

Il ressort des informations susmentionnées, que la question d'âge peut soulever des difficultés majeures. Pour faire face à ces difficultés, l'administration maritime devrait prendre des mesures urgentes visant à mieux protéger ces catégories des travailleurs. L'interdiction de toute activité qui par sa nature ou les conditions dans lesquelles elle s'exerce est susceptible de compromettre la santé, la sécurité ou la moralité des intéressés pourrait être l'une des solutions.

Dans ce sens, des programmes d'action visant à éradiquer les formes interdites de travail devraient comporter les modalités d'aide aux communautés de pêcheurs.

En définitive et si l'intervention de l'administration dans l'accès à la profession maritime est ici des plus indiquées afin de s'assurer du respect des différentes conditions de l'engagement, son intervention lors de l'exercice de celui-ci, n'est pas non plus à ignorer, puisque l'approbation de cette administration est nécessaire également pour éviter toute atteinte à la stabilité de l'engagement du marin pêcheur et les différents droits qui en résultent.

Ce contrôle semble être motivé par la protection des marins pêcheurs, toutefois, cela dépend en grande partie de la transparence des dispositions législatifs qui organisent l'exécution de cet engagement maritime mais aussi de la volonté de l'administration et des moyens en personnel consciencieux dont elle dispose pour faire respecter la loi.

Chapitre II – L'incertitude et la fragilité des droits lors de l'exécution de l'engagement maritime

Le contrat d'engagement maritime, fait naître un rapport d'obligations entre le marin et l'armateur. A côté des obligations des marins pêcheurs (discipline, disponibilité, sauvetage…), l'armateur s'engage à plusieurs obligations envers ses salariés[76]. Ces obligations que déclenche l'exécution du contrat et qui donnent en réalité naissance à plusieurs droits au profit des marins pêcheurs, permettent à l'administration maritime d'intervenir pour assurer leur respect.

L'objectif est de garantir une protection au profit de ces travailleurs et de s'assurer qu'ils ont pris connaissance des conditions de leur engagement, à tel point que l'administration maritime est tenue de refuser tout contrat d'engagement dont les clauses peuvent porter atteinte à l'ordre public du code maritime ou tout simplement d'éviter que ce contrat ne soit trop défavorable au marin. Il n'en demeure pas moins que cette administration doit aussi encourager la création d'un climat propice au respect de tous les droits sociaux et même prévoir des dispositions plus favorables aux règles légales.

Néanmoins, l'imprécision de certaines dispositions législatives et réglementaires qui régissent l'exercice de l'engagement maritime et l'intervention de l'administration dans la sauvegarde des droits qui en résultent, fait que la protection recherchée apparaît fragile mais aussi menacée lors de l'exécution de cet engagement. Cette situation ne peut qu'affecter la concrétisation des droits de ces travailleurs. Une concrétisation qui demeure incertaine et peu sûre, concerne le temps de travail qui soulève plusieurs questions relatives notamment à sa limite (Section 1), la rémunération qui ne donne pas aux marins pêcheurs des vraies garanties de revenus stables (Section 2), l'habitabilité des navires de pêche et ses conditions insatisfaisantes (Section 3), mais aussi la sécurité à terre et à mer des marins pêcheurs qui demeure fragile et éphémère (Section 4).

[76] Ces obligations sont prescrites par les articles 177 à 194 du *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919.

Section 1 - Le temps de travail, une organisation non maîtrisable

Le temps de travail dans la pêche correspond, en principe, à la période durant laquelle le marin pêcheur est au travail, à la disposition du capitaine et dans l'exercice de son activité ou de ses fonctions, conformément à la législation nationale et aux pratiques en vigueur.

Cependant et malgré les restrictions juridiques dans ce contexte, la durée du travail à bord des navires de pêche ne cesse de subir des dérogations sous une forme ou une autre. Cela n'est pas sans conséquences sur les marins pêcheurs, notamment en ce qui concerne la protection de leur santé physique et morale et de leur sécurité en général (Paragraphe 1), d'où la nécessité que leur droit au repos soit préservé, effectif et à l'abri de toute atteinte, encore faut-il garantir son respect dans la pratique (Paragraphe 2).

Paragraphe 1- La durée de travail, dérogations et conséquences

Tout d'abord et d'un point de vue réglementaire, il convient de préciser que seuls sont réglementées l'organisation et la durée du travail des équipages de commerce et de la grande pêche. Cette organisation ne semble pas être présente dans les autres types de navigation, notamment dans la pêche artisanale, où les marins ne sont régis par aucune réglementation dans ce domaine.

D'une manière générale, le travail à bord des navires est organisé par le capitaine, sur une base de huit heures par jour pendant six jours ou de quarante huit heures par semaine[77], une durée qui paraît similaire à celle du travail terrestre, mais en réalité seulement au niveau des horaires réglementaires, puisque l'organisation de la durée du travail à bord ne cesse de subir des dérogations.

[77] *Dahir* formant Code de commerce maritime marocain de 1919, Article 176 bis, Chapitre II, Des obligations du marin envers l'armateur, de la composition des équipages et de la réglementation du travail à bord.

En effet, le capitaine est en droit d'organiser le travail à bord de son navire de manière équivalente sur une période autre que la semaine[78]. Des heures supplémentaires peuvent éventuellement être ajoutées, voire imposées pour tenir compte des nécessités de l'exploitation du navire. Seulement, le souci de protéger la santé physique et mentale des marins contre tout excès d'effort dû à un allongement excessif du temps de travail, exige que la durée de ce dernier ne puisse dépasser seize heures pour les navires de pêche. Il n'en irait autrement qu'en cas de force majeure, notamment en cas de sauvetage du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison.

Par ailleurs, la dérogation aux horaires normaux de travail sur les navires de pêche devra être déterminée par l'autorité maritime compétente qui doit en principe jouer pleinement son rôle de contrôle au respect des prescriptions spécifiques au travail maritime tant au niveau de l'organisation qu'à celui du temps de travail. Mais en général cette organisation du travail maritime paraît assez souple.

Une telle souplesse trouve ses origines dans l'article 173 du DCCM qui oblige le marin à obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire, tant au port qu'en mer, ainsi que l'article 176 du même code qui n'exclue pas certaines dérogations aux dispositions réglementaires du temps de travail ainsi que son organisation et fait référence aux arrêtés ministériels pour traiter ces exceptions.

En effet, les pêcheurs n'ont généralement pas d'horaires de travail réguliers et, une fois que la pêche a commencé, les pauses sont rares avant que le patron n'estime suffisantes les quantités capturées et entreposées. Lorsqu'ils retournent au port, les membres de l'équipage doivent nettoyer le pont et assurer le quart. Une fois au port, il faut débarquer les prises et préparer le bateau pour le prochain voyage, ce qui ne laisse guère de temps pour le repos et la récupération.

Plusieurs facteurs expliquent qu'il est difficile de gérer le temps de travail. La nature des opérations fait, par exemple, que les pêcheurs ne peuvent prévoir l'endroit ni le moment où le poisson se présentera, de sorte qu'ils ont tendance à pêcher tant qu'il y a de la prise et qu'il reste de la place dans les cales.

[78] Abdellah BOUDAHRAIN, *Droit maritime marocain*, *op.cit*, « …le travail par équipe ou roulement,… », p 115.

D'autre part, le système de partage des prises pousse à limiter le plus possible les effectifs à bord pour offrir à l'équipage une rémunération maximale, donc un allongement excessif du temps de travail peut s'imposer pour réaliser cet objectif.

L'organisation du temps de travail à bord des navires dépend, en réalité, du type de pêche pratiquée, du genre de navigation et de la technique utilisée, mais d'une façon générale, les marins peuvent travailler de jour comme de nuit, au rythme des manœuvres, par conséquent une dérogation aux horaires normaux du travail semble plus présente et plus nette notamment à bord des navires qui sont affectés à la pêche côtière et artisanale, du moment qu'on fait recours au mode de partage des prises, qui est le mode de rémunération le plus fréquent sur ce genre d'embarcations. Cet aspect entraîne nécessairement une extension du temps de travail pour les marins dont la plupart d'entre eux, par nécessité, finissent par céder à la règle suivante : travailler plus pour gagner plus.

Par ailleurs, la durée de travail quotidienne à bord des navires de pêche pratiquant un système mensuel fixe de rémunération subit également et fréquemment des prolongations. Les armateurs ont trouvé l'astuce et l'autorité maritime l'a avalisée. Ils proposent qu'à bord des navires de pêche qui utilisent exclusivement un mode de rémunération mensuel fixe, le travail soit organisé sur la base de huit heures par jour pendant six jours consécutifs... Autrement dit, il suffirait que le contrat d'engagement prévoie une prime sur les captures (généralement de quelques dirhams la tonne) pour que la durée de travail soit prolongée selon les désirs de l'armateur.

Ainsi, les conditions dans lesquelles le temps de travail dépasse les quarante huit heures par semaine sont en réalité difficiles mais aussi de pénibles pour les marins pêcheurs. Des conditions caractérisées souvent par la fatigue et le manque de vigilance, ce qui met en danger la santé, le milieu de travail et la sécurité à bord. En effet, travailler en mer c'est travailler dans un environnement physique parfois dangereux, souvent contraignant et source de fatigue. Si cet environnement est responsable de nombreux accidents maritimes, on oublie souvent le travail des marins et les conditions dans lesquelles ils l'exécutent[79].

79 Ghislaine TIRILLY, Horaires de travail, sommeil et vigilance chez les marins : quelles incidences sur les risques d'accidents en mer?, Laboratoire de Psychologie de la Conduite (LPC), février 2005, p 2.

S'agissant des marins de la pêche hauturière, on ne peut évoquer la question de leur temps de travail, sans se remémorer ce lieu particulier de travail qu'est un navire en cours de navigation, un navire qui ressemble à une usine qui fonctionne constamment, jour et nuit, se déplace à une certaine distance de son lieu d'origine, et que son personnel ne peut quitter en dehors des heures de travail[80].

En effet, la majorité d'entre eux prennent le large pour une période communément désignée sous le terme «marée», qui peut atteindre selon les cas et les conditions météorologiques la durée de trois mois. Les systèmes d'horaires pratiqués lors de ces sorties en mer sont caractérisés par un fractionnement des 24 heures en plusieurs épisodes d'activité et de repos, mais toutefois, les marins sont tenus de rester au service du navire de jour comme de nuit, ce qui implique une présence obligatoire et un engagement effectif et permanent du marin tout au long l'expédition maritime.

Un tel constat nous amène à s'interroger sur la notion de « travail effectif » qui est en réalité le temps pendant lequel le personnel embarqué est à la disposition du capitaine au service du bord par suite d'un ordre donné[81].

Selon cette définition, la simple présence du marin à bord alors que celui-ci est au service du capitaine ne semble avoir aucune importance. Aussi a-t-il été précisé que chaque temps de présence à bord est considéré comme heure de travail effectif, mais seulement dans le service au port et lorsque cette présence est ordonnée par le capitaine. L'arbitraire de ce dernier n'est donc pas à exclure, d'autant plus que c'est un moyen détourné pour limiter les salaires à percevoir par les marins.

Par ailleurs et dans le cadre de la question du temps de travail, il est nécessaire d'évoquer le cas des jeunes marins qui doivent en principe bénéficier d'une protection particulière contre les travaux pénibles, mais surtout contre les allongements excessifs du temps de travail qui ne peuvent que nuire aux capacités physiques et mentales de ces jeunes gens, ainsi il est prévu que les mousses et novices ne peuvent accomplir plus de huit heures de travail au cours d'une même journée, sauf s'il s'agit de manœuvres d'entrée et de sortie des ports ou en cas de circonstances de force majeure, d'où la nécessité d'un contrôle rigoureux, transparent et efficace, capable de préserver les droits de cette catégorie de travailleurs. Le

80 Roger JAMBU MERLIN, *Réflexions sur le droit social maritime*, *op.cit*, p 131.
81 Abdellah BOUDAHRAIN, *Droit maritime marocain*, *op.cit*, p 115.

contrôle de l'autorité maritime doit se prolonger également pendant les repos des marins pêcheurs.

Paragraphe 2- Le droit au repos effectif, quelles garanties ?

Les marins pêcheurs ont le droit de bénéficier du repos hebdomadaire, du congé payé mais aussi du repos relatif aux jours légalement fériés.

S'agissant du repos hebdomadaire, le marin a, en principe, le droit à une journée complète de repos qui s'entend de vingt quatre heures consécutives, dès que la durée de son engagement maritime dépasse les six jours.

Le souci de protéger la santé physique et mentale du marin est encore présent dans ce contexte, lorsque le repos hebdomadaire ne peut être accordé à l'intéressé au jour fixé par le capitaine. Dans ce cas, un repos de vingt quatre heures doit être accordé au marin soit au cours du voyage, soit à l'issus de ce dernier, sachant que la loi exige une rémunération du repos hebdomadaire au cas où ce dernier n'a pas pu être remplacé. Même en respectant les délais légaux de ces repos, le marin pendant ces périodes doit être pris en charge financièrement par les armateurs car il va de soi que le repos hebdomadaire est rémunéré comme tout autre congé payé, dès lors tout marin qui pendant le repos hebdomadaire, n'est pas nourri par l'armateur a en principe droit à une indemnité représentative de nourriture. Néanmoins, l'armateur risque d'imposer au marin l'exclusion de cette allocation et ce, en insérant une clause expresse dans le contrat d'engagement.

Généralement et dans la plupart des cas, le droit du marin à un repos hebdomadaire ne cesse de subir des atteintes sous une forme ou une autre. Les circonstances et les conditions du travail maritime ne peuvent que contribuer remarquablement à la violation de ce droit, des conditions caractérisées souvent par un rythme de travail très élevé et non interrompu de jour comme de nuit, ce qui oblige les marins de rester au service du navire et ses dirigeants tout au long la période du voyage, même dans les périodes ou les marins ont vraiment besoin d'un repos. Sachant que même en dehors de ses heures de service, le marin doit accomplir des travaux de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste, de ces objets de couchage et des ustensiles de plat, sans que ce travail puisse donner lieu à allocation supplémentaire.

Poussés par le but de tirer un maximum possible de profit et de bénéfices, les armateurs, quant à eux, ne dissimulent aucun effort pour garder en bonne forme la productivité et le rendement de leurs unités, même au détriment de la santé physique et mentale de leurs employés on leurs imposant des allongements du temps de travail, souvent excessifs moyennant une contrepartie financière souvent dérisoire, que le marin fini par l'acceptée même en sacrifiant son temps légal de repos.

Des dérogations au repos hebdomadaire sont, d'autre part, prescrites et même obligatoires et sans compensation de la part de l'armateur, en cas de travaux nécessités par les circonstances de force majeure et en cas de sauvetage du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison. Là encore le capitaine est seul juge à l'instar de ses mêmes pouvoirs en matière d'organisation du temps de travail.

Pour ce qui est de congés payés, il convient de rappeler que seuls sont les marins de la pêche hauturière qui sont concernés par ce privilège, en revanche on constate toujours l'inexistence de ce droit dans les autres filières de pêche et plus particulièrement dans la pêche côtière, vue que la plus part des marins qui exercent dans ce genre de navigation sont embauchés selon des contrats à durée déterminée, souvent conclus pour des voyages limités dans le temps.

Concernant les artisans pêcheurs il est nécessaire de rappeler qu'ils sont soumis à aucune réglementation en matière des relations sociales, ce qui influe négativement sur la question de l'organisation de travail, ainsi ils sont souvent exposés aux différents sortes d'abus de la part de leurs recruteurs qu'ils les exploitent à l'abri du regard de l'autorité maritime qui devrait être en principe présente et au cœur des problèmes dont elle soufre cette flotte artisanale[82].

D'une manière générale et pour avoir droit à un congé payé, les marins doivent réunir au moins un mois de service continu. L'indemnisation des congés payés est calculée d'après le salaire principal et, s'il y a lieu, les accessoires et compléments de salaires présentant un caractère permanant.

[82] Abdelkadouss MORCHID, Ministère de l'agriculture et de la pêche maritime, département de la pêche maritime, Document d'information, Décembre, 2007, «… La flotte artisanale en activité le long du littoral compte environ 18000 barques, faisant ainsi travailler directement quelques 63000 pêcheurs et fait vivre environ 2, 000,000 de personnes si on compte les emplois indirects et les ménages…», p 2/19.

Excepté le cas où il bénéficie d'une autorisation exceptionnelle de la part de l'autorité maritime locale, le marin ne doit pas travailler au cours de la période de son congé payé. Un tel contrôle s'explique certainement par le souci de protéger et préserver les capacités physiques et morales de marins, pour la prochaine montée à bord après l'expiration du congé.

Néanmoins, tout dépend de l'efficacité de ce contrôle et de l'attitude des marins vis-à-vis des congés payés, car ces derniers et dans l'absence d'un revenu stable, sont souvent tentés de travailler pendant ces périodes. Dans ce cas, ce ne serait pas eux qui informeraient l'autorité maritime locale, d'où l'importance et la nécessité d'un contrôle vigoureux.

En revanche, l'interdiction par le code de commerce maritime de 1919 au marin de travailler pendant la période du congé payé, ne peut que créer une situation exceptionnelle, car l'utilité d'un tel contrôle est justifiée par le désir de conserver le marin disponible jusqu'à la fin de sa période de congé, époque à laquelle il devra reprendre son emploi.

Or, c'est à ce niveau que l'incertitude est le plus manifeste, puisque aucun texte ne dispose, ni organise la réintégration du marin après l'expiration de son congé.

Dès lors, on ne peut que s'interroger sur la raison pour laquelle il est interdit au marin de contracter un autre engagement maritime pendant la période de son congé, et pour qui exactement, armateur ou marin ?

De ce fait et devant le silence des textes et du mode de recrutement, l'armateur n'est pas obligé de reprendre le marin à son service après l'expiration de son congé, dès lors, on peut imaginer le sort de celui-ci après cette période.

En outre, l'insuffisance des textes et le non respect de ceux-ci d'une part, et la spécificité de la profession maritime, d'autre part ne peut qu'accentuer certaines pratiques abusives que les marins subissent de la part de leurs recruteurs qui procèdent parfois à une imputation de la charge qui résulte des congés payés sur les frais communs de navire, alors que la rémunération des congés payés est entièrement à la charge des recruteurs, de tels abus usuels mettraient sans doute en danger l'avenir de la rémunération.

S’ajoutent aux congés payés, les repos des jours légalement fériés et chômés que les marins ont droit de bénéficier. Il s’agit là de jours fériés prévus par la législation générale de travail, seulement le non respect de ces dispositions légales est tellement fréquent dans cette profession.

Dès lors et face à certaines pratiques inquiétantes qui touchent les aspects d’organisation du temps de travail maritime, on ne peut que s’interroger sur le rôle effectif des autorités maritimes en matière de veille au respect de différentes dispositions légales concernant cette institution ainsi que les autres aspects de la profession maritime et leur organisation.

En réalité et d’un point de vue pratique, l’engagement du marin ne semble pas bénéficier de la protection instituée par le législateur, la preuve est palpable, les marins continuent de percevoir des salaires très bas pour des durées de travail quotidiennes qui dépassent souvent le nombre légal des heures de travail, sachant que rien ne peut compenser le fait que le marin soit sur un navire 24 heures sur 24, soumis même en dehors de ses huit heures par jour, à l’autorité de ses chefs et à la discipline du bord, alors que le salarié terrestre, quitte l’usine après son travail et redevient entièrement maître de sa vie personnelle et familiale.

Cependant et à coté des obligations des marins (discipline, temps de travail, sauvetage,…), des dispositions du droit de travail maritime régissent les salaires et les autres droits et indemnités des marins et d’une façon générale, les obligations des armateurs, ces derniers contractent trois obligations principales envers leurs salariés, la plus importante c’est la contrepartie de leur travail à savoir le salaire.

Section 2 – Des revenus incertains

Si le législateur marocain a doté les revenus des marins pêcheurs et leur liquidation de dispositions législatives et réglementaires spécifiques (Paragraphe 1), cette catégorie de travailleurs ne semble pas pour autant bénéficier, dans la pratique, d’une protection suffisante à la rémunération qui s’avère instable et menacée, quel que soit le mode, à salaires fixes (Paragraphe 2), ou sous forme de partage des prises (Paragraphe 3).

Paragraphe 1 - Spécificité du cadre légal

Le législateur marocain à traité la question du salaire dans le titre quatrième du *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919 et plus exactement dans le chapitre troisième qui traite les obligations de l'armateur. L'obligation du payer est ainsi prescrite par les articles 177 à 188 dudit *Dahir*.

On distingue deux modes de rémunération: à salaires fixes, au mois ou au voyage, celle aux profits éventuels, c'est-à-dire une part de bénéfice, ou une combinaison des deux systèmes. Cependant, il faut signaler que la rémunération aux profits est le système le plus fréquent dans ce secteur de la pêche. Il est présent dans les deux branches côtière et artisanale.

D'autre part, on relève l'existence de règles particulières par rapport à celles du droit de travail général, des règles dues probablement à la spécificité de la profession maritime qui accorde aux marins le droit de percevoir des avances, des acomptes et des délégations ou d'autres versements provisionnels comme cela est accordé aux soldats[83]. Sachant que l'armateur est en mesure de restituer ces avances en cas de rupture de l'engagement par le fait du marin, déduction faite du salaire échu. En revanche ces avances, acomptes, délégations et versements provisionnels ne sont pas restitués en cas de rupture du contrat d'engagement par le fait de l'armateur ou du capitaine. Il en est de même en cas de rupture du contrat pour force majeure.

Une autre spécificité, le règlement des salaires peut être fait, lorsque les circonstances le permettent, et dans tous les cas, où il y a contestation devant l'autorité maritime locale.

La liquidation des salaires, quand à elle est effectuée lorsque le navire arrive au port où il termine son voyage, lors du débarquement du marin ou du désarmement administratif du navire.

En général et pour les marins qui sont payés mensuellement, le montant de leurs salaires doit correspondre à la durée effective du service auquel ils sont appelés à exercer peu importe que le voyage soit prolongé ou raccourci (Article 178 du DCCM). Alors qu'en droit français, le législateur relie le montant du salaire à la

[83] Abdellah BOUDAHRAIN, *Droit maritime marocain, op.cit*, « …ceci s'explique notamment par la longueur du temps passé hors de chez soi par les marins et parfois assez loin du pays… », p 118.

durée effective du travail[84] mais aussi aux fonctions exercées par le salarié et de la nature de l'emploi occupé par ce dernier, dès lors, il n'est pas tenu, sauf convention contraire, d'accomplir un travail incombant à une autre catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il a été embauché, ou en cas de force majeure ou au cas où le salut du navire, de ses passagers ou de sa cargaison est en jeu, des circonstances dont le capitaine est seul juge (code de travail français, article 18)[85].

Cela n'empêche pas le législateur marocain d'admettre, à l'instar de son homologue français, que le marin qui est appelé provisoirement à effectuer un travail avec un salaire plus élevé que celui pour lequel il est engagé, a le droit à une augmentation de salaire correspondant à la fonction temporairement remplie (Article 180 Bis du DCCM).

Concernant les marins qui sont payés au voyage, le législateur marocain précise que les abréviations volontaires du voyage n'entraînent aucune diminution de salaire pour ces marins, en revanche ces derniers ont légalement le droit d'avoir une augmentation de salaire en cas de prolongation ou de retardement volontaire du voyage, une augmentation proportionnelle à la durée d'allongement (Article 179 du DCCM).

S'agissant, des marins rémunérés au profit ou au fret, il ne leur est dû aucun dédommagement pour le retardement, la prolongation ou abréviation du voyage, occasionné par force majeure. Il en est autrement, en cas où ces événements du fait des chargeurs, d'un tiers ou du fait de l'armateur ou du capitaine. Dans le cas où si ces événements sont dommageables aux marins, ces derniers ont droit, outre leur part sur le profit réalisé, à une indemnité fixée en prenant en considération les circonstances et les conditions dans lesquelles s'exerce la profession maritime (Article 180 du DCCM).

Il convient de signaler que pour ces marins dont leur rémunération consiste à une part sur le profit, que c'est leur contrats d'engagement maritime qui déterminent les

[84] Thérèse AUBERT-MONPEYSSEN, *Principe « à travail égal, salaire égal » Quels éléments objectifs justifient une différence de rémunération ?* La semaine juridique – Editions entreprise et affaires, N° 30, 26 Juillet 2007, « …à travail égal, salaire égal, cette règle était comprise dans le corpus de normes de l'OIT de 1919, elle en disparaitra ensuite. Elle est inscrite dans d'autres textes comme la charte arabe des droits fondamentaux (art. 3)…en 1948 par la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme… », p 45.

[85] Jean-Pierre BEURIER (dir), *Droits maritimes*, op.cit, p 475.

dépenses et charges à déduire du produit net, c'est-à-dire les frais communs, ou les autres éléments pris en compte pour former le produit net, ainsi que le nombre de parts revenant à chacun.

Seulement, le non respect des dispositions législatives et réglementaires concernant la rémunération des marins constitue une partie intégrante du vécu et du quotidien de ces derniers. En effet, on constate que les textes législatifs qui régissent le salaire et son paiement ont été plus au moins délaissés, ainsi, un fossé ne cesse de se creuser considérablement entre la législation et la pratique. Il en résulte que l'engagement maritime ne donne pas suffisamment de garanties pour un revenu stable, quel que soit le mode de rémunération.

Paragraphe 2 – Les salaires fixes, quelle protection de la rémunération?

Les marins opérant dans le secteur de la pêche hauturière sont rémunérés à salaires fixes, ils sont soumis, en principe, aux règles relatives au salaire minimum interprofessionnel de croissance (SMIC). Toutefois, ces marins se trouvent confrontés à énormément de difficultés, lorsque pour une raison quelconque, ils ne sont pas payés, ou qu'ils sont payés tardivement.

En général, ces marins perçoivent un salaire minimum[86] de base pour des durées de travail quotidiennes dépassant souvent les douze heures, néanmoins, ces marins ne bénéficient pas en réalité d'une protection à la rémunération. C'est souvent que les conditions spécifiques qui caractérisent les modes de paiement des salaires ainsi que la liquidation de ceux-ci au profit des marins, remettent en cause la garantie et la stabilité de leurs revenus ainsi que le respect des règles relatives au (SMIC), c'est ainsi que les créances relatives à leurs salaires et autres sommes dues au titre de leur emploi ne sont pas protégés en cas d'insolvabilité de leurs employeurs ou de liquidation de l'entreprise maritime.

[86] Bureau International du Travail BIT, Conférence internationale du travail, *Conditions de travail dans le secteur de la pêche, op.cit*, «…On peut entendre par «salaire minimum» la somme minimum qui doit être versée au travailleur pour un travail effectué ou les services rendus au cours d'un laps de temps déterminé, quel que soit son mode de calcul, à l'heure ou au rendement, au-dessous de laquelle il est interdit de descendre, tant dans un contrat individuel que dans une convention collective, qui est garantie par la loi et qui peut être fixée de manière à permettre au travailleur et à sa famille de subvenir à leurs besoins essentiels compte tenu de la situation économique et sociale du pays… », p 66.

En outre, la succession des périodes de repos biologiques décrétés par le ministère de tutelle, qui se poursuivent de plus en plus, ainsi que les conditions météorologiques non profitables aux marins, ne peut qu'alourdir le bilan et par conséquent limiter le nombre des sorties en mer, c'est ainsi que la grande partie des marins restent sans activité pendant de longes périodes, mais pire sans indemnisation sur ces mois d'inactivité.

Faute de garder un rythme d'activité stable et permanent tout au long de l'année, les marins finissent par accumuler une période d'activité qui ne dépasse pas, dans les meilleurs cas, la durée de six mois par an.

Dès lors, les salaires perçus pendant cette période d'activité vraiment réduite, ne permettront sans doute pas aux marins ni à leurs familles de subvenir à leurs besoins essentiels, compte tenu de la faiblesse de ces revenus.

Rappelons, qu'un marin perçoit lorsque c'est respecté un salaire moyen de 2.000 DH par mois et uniquement en période d'activité, et un second capitaine entre 7.000 et 8.000 DH. La rémunération du capitaine pour sa part est environ 15.000 DH sans compter le pourcentage sur les captures.

Il en résulte, que ces travailleurs finiront par toucher des salaires bien au dessous du minimum légal garanti par la loi, en prenant en considération la division de leurs salaires perçus lors des périodes d'activité sur les douze mois de l'année.

Au-delà de l'insuffisance des salaires, les marins se trouvent confrontés un autre problème sérieux, celui du non paiement des salaires ou le paiement partiel de ceux-ci. En effet, le paiement de ces salaires, s'il est fait régulièrement dans certaines entreprises, il n'est pas respecté dans d'autres, plusieurs entreprises maritimes ne respectent pas les dates ni les échéances du paiement.

Dans certaines unités, il faut attendre longtemps et demander son dû à plusieurs reprises avant de l'obtenir et dans d'autres cas les marins perçoivent uniquement des avances sur leurs salaires des mois passés en mer, alors que le législateur marocain précise dans son article 182 bis du DCCM que la liquidation des salaires est effectuée lorsque le navire arrive au port où il termine son voyage.

Par conséquent, un nombre plus au moins considérable de marins perçoivent leurs salaires parfois incomplets après deux ou même trois mois de la date légale du paiement, ce qui affecte énormément les conditions de vie de ces marins, que la plupart d'entre eux n'ont pas vraiment le courage de contester le non paiement de leurs salaires ou le paiement partiel ou tardif de ceux-ci, que ce soit au niveau de l'autorité maritime locale ou directement chez leurs employeurs par crainte de perdre leur emploi, ou même devant les tribunaux à cause de la complexité de la procédure qui est souvent couteuse et dépasse les moyens financiers de ces marins en manque de moyens financiers, puisqu'elle nécessite des dépenses parfois plus élevées que leurs salaires en question.

De plus, les marins rémunérés au voyage sont souvent victimes des prolongations anormales du voyage. Dans ce cas ils ont droit à une augmentation proportionnelle du salaire, cumulée avec une indemnité de retardement (Article 179 du DCCM), seulement dans la pratique ce droit est rarement respecté, du moment où la majorité des marins dans le secteur de la pêche hauturière mais aussi dans la pêche côtière, travaillent au-delà du nombre légal des heures de travail sur des navires qui fonctionnent continuellement et souvent dans des conditions difficiles et pourtant leur rémunération ne correspond pas à la durée effective de leurs services.

Par rapport aux compléments de salaire, à savoir les primes, telle que la prime dite de production en matière de pêche et qui est fixée à quelques dizaines de dirhams la tonne, une prime malgré sa valeur dérisoire, elle est rarement respectée dans la pratique, alors que la production augmente de plus en plus.

Quant à la prime d'assiduité et de bonne conduite, il est nécessaire de rappeler que la décision de son octroi est soumise à l'estimation du capitaine, qui reste toutefois l'allié et le partenaire principal de l'armateur au sein de son exploitation, dès lors, une bonne rationalisation des dépenses de sa part serait appréciable et notable de la part de son employeur.

Pour ce qui est du système de partage des prises, le système appliqué dans la pêche côtière et la pêche artisanale, il ne cesse de dévoiler lui aussi des lacunes, dont les conséquences sont considérables sur les marins pêcheurs et la stabilité de leur rémunération.

Paragraphe 3 - Le partage des prises, un système lacunaire

La rémunération dans le système de partage des prises, impose que le contrat écrit d'engagement maritime, détermine les dépenses et charges à déduire du produit brut, c'est-à-dire les frais communs ou les charges communes, ainsi que les autres éléments pris en compte pour former le produit net.

Aucune déduction autre que celles stipulées ne peut être admise au détriment du marin. Rappelons que les indemnités payées au navire pour rupture, abréviation, retardement ou prolongation du voyage, perte du profit ou du fret, sont considérées comme entrant dans le profit brut.

En revanche, certaines dépenses et charges ne sont pas déductibles du produit brut, à savoir : les contributions, cotisations et taxes dues en application des dispositions législatives et réglementaires ou de stipulations conventionnelles, à raison des traitements et salaires versés aux marins, les frais et charges résultant des accidents ou blessures du marin au service du navire, les frais du couchage et de nourriture, les taxes à caractère parafiscal perçues au profit de l'office national de pêche ONP.

Reste à signaler que l'article 21 du protocole du 18 avril 1952 fixe le partage des parts entre l'armateur et l'équipage après déduction des frais communs[87]. La répartition du produit net, c'est-à-dire les parts de chacun, doit être précisée également dans le contrat écrit d'engagement maritime.

L'article 25 du même protocole définit la méthode de répartition par laquelle les sommes revenant à l'équipage seront effectuées conformément aux usages établis ou accords conclus dans chaque port[88]. Toutefois, cet arrangement tolère, en fonction des coutumes locales, des ajustements au niveau de la répartition et non pas sur la nature.

Pourtant, il convient de souligner que ce système de partage des prises ne cesse de dévoiler des défaillances dont les conséquences sont négatives et remarquables à l'égard des marins pêcheurs, à savoir le manque de transparence due à l'inexistence d'une volonté politique au sein du ministère de tutelle, pour déterminer une liste standard, uniforme et identique des charges communes applicable obligatoirement à

[87] Cf. Annexe N°8 (Répartition des parts entre armateurs et équipage dans la pêche côtière).
[88] Cf. Annexe N°8 bis.

toutes les entreprises maritimes et dans tous les ports du royaume, pour éviter toute fraude et tout acte de mauvaise foi.

Malheureusement ce vide juridique est tellement exploité par les armateurs qui continuent de procéder toutefois à toute sorte d'abus à l'égard de leurs équipages, à travers la déduction de certaines dépenses et charges illégalement du produit brut, telles que les cotisations d'assurance souscrite au profit des marins, les charges représentant la part patronale en matière de cotisation à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale CNSS et d'autres dépenses et charges non déductibles du produit brut.

Aussi, en matière de répartition du produit net, ce système de rémunération à la part ne semble pas profitable aux marins pêcheurs, du moment où les armateurs s'emparent parfois de la grande partie du profit, après la déduction des charges communes du produit brut.

En effet les dérogations qui touchent ce système de rémunération ne peuvent qu'à servir les intérêts des armateurs qui arrivent en fin de compte à obtenir très facilement la grande partie des gains au détriment des autres membres de l'équipage qui doivent partager le reste du bénéfice entre eux, sachant que le nombre de ces marins est parfois non négligeable et peut atteindre parfois et surtout à bord des sardiniers quarante marins par voyage.

En outre, la répartition du produit net entre marins ne cesse d'engendrer quelques difficultés de discrimination, relatives à l'égalité professionnelle[89] et la nécessité d'un traitement similaire en matière de rémunération pour tout membre d'équipage concernant un travail de même valeur.

En effet et dans la pratique, cette règle n'est pas respectée dans certaines entreprises maritimes, du moment qu'on relève sur les feuilles de décompte des parts de pêche, des inégalités en matière de rémunération pour des marins qui sont affectés pour le même poste de travail. Dès lors, on ne peut qu'insister sur l'importance du rôle des

[89] Jean-Pierre BEURIER (dir), *Droits maritimes, op.cit*, en France : « … L'interdiction d'une telle discrimination a été prévue par la loi du 22 décembre 1972, au sein du code du travail (C. travail, art. L. 140-2) … », p 477.

inspecteurs du travail ou autres fonctionnaires habilités, en matière de veille au respect de ce principe d'égalité de traitement.

Reste à signaler que ce mode de rémunération applicable à la pêche côtière, encourage manifestement les allongements excessifs du temps de travail, un mode qui oblige souvent les marins à travailler plus dans un but de réaliser un maximum de profit, ce qui peut nuire à leur santé morale et physique.

En effet, ces travailleurs sont souvent obligés de rester au service de leurs unités et de travailler sans relâche de jour comme de nuit sans vraiment être rémunérés par rapport à la totalité de la durée effective de leurs services. Aussi le travail de nuit à bord des unités de la pêche, qu'il s'agisse de la grande pêche ou la pêche côtière et plus particulièrement à bord des sardiniers est récompensé de la même façon que le travail ordinaire, sachant qu'il s'agit d'un travail dans lequel le marin fournit un effort extraordinaire, mais malheureusement, non gratifié comme il le faut.

En France, la rémunération à la part impose que le contrat écrit d'engagement maritime détermine les dépenses et charges à déduire du produit brut, c'est-à-dire les frais communs, ou les autres éléments pris en compte pour former le produit net, dont la répartition doit être précisée également dans le contrat d'engagement[90].

Le produit net est ensuite divisé entre l'équipage et l'armateur. Les frais courants sont pris en compte dans le calcul du salaire au prorata des captures. Ils ne doivent pas inclure certaines dépenses dont les suivantes: cotisations et impôts sur le salaire du pêcheur, primes d'assurance salaire, instruments, outils et machines de pêche, location ou achat de matériel. En revanche, ils peuvent inclure la nourriture, le carburant et les taxes de pêche nationales ou régionales[91].

Reste à signaler qu'en cas de litige, l'armateur est tenu selon le code d travail maritime français de communiquer au juge le détail du calcul de la rémunération,

[90] Le code du travail maritime français de 1926, définit dans ses articles 31 à 71 le régime des salaires des marins.

[91] Patrick CHAUMETTE, *Une grande première à la pêche artisanale. L'accord collectif national du 6 juillet 2000 relatif à la rémunération minimale garantie, aux frais communs et à la réduction du temps de travail*, DMF, 2000, pp 1093-1101.

avec les pièces justificatives. Ces éléments doivent également être communiqués à l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime sur sa demande écrite[92].

Quant à la pêche artisanale au Maroc, il est à préciser que les marins dans ce secteur ne bénéficient d'aucune réglementation de la part du législateur en matière de rémunération. La répartition du produit net au sein de cette branche peu organisée de la pêche, affaiblie considérablement les revenus nets de ces travailleurs, étant donné que la grande partie du profit net revienne aux propriétaires des barques ainsi qu'à l'entretien de celles-ci.

En France, la rémunération des artisans pêcheurs est nettement organisée, même si elle a engendré auparavant des problèmes liés au respect du SMIC en raison du mode de rémunération à la part appliqué à cette catégorie des travailleurs, mais en général, les règles relatives au SMIC en France sont applicables à tous les marins, y compris ceux de la pêche artisanale, rémunérés à la part.
Cette profession a bénéficié d'une initiative de négociation collective nationale. En effet, le 6 juillet 2000 un accord national complété le 28 Mai 2002, a prévoyait pour l'année 2001, une rémunération annuelle minimale garantie pour une période de 250 jours de mer, sachant que les jours de mer entre 250 et 275 font l'objet d'une rémunération majorée de 25% pour les 10 premiers jours supplémentaires, 50% du 11^{e} jour au 20^{e}, 100% ensuite de 271 à 275. Si le pêcheur gagne moins que ce salaire minimum, l'employeur s'engage à lui verser un complément pour que le total annuel soit équivalent au salaire minimum. Avant de réduire le nombre de jour en mer le 1er janvier 2002, soit une durée normale de 225 jours de mer par an et une durée maximale de 250 jours de mer par an, une réévaluation du minimum garanti a été conséquemment envisagée[93].

Il convient de signaler qu'en France, les marins bénéficient traditionnellement de privilèges liés aux créances maritimes. Bien plus que ceci, une obligation annuelle a été créée en vertu de la loi du 13 Novembre 1982 pour but de négocier les salaires effectifs et leur répartition au niveau des entreprises employant habituellement plus de cinquante salariés, en obligeant l'employeur à ouvrir la porte aux négociations pour remédier à toute différence qui peut toucher le salaire ainsi que sa liquidation.

[92] Article 33 du Code du travail maritime français.
[93] Jean-Pierre BEURIER (dir), *Droits maritimes, op.cit*, p 477.

En définitive, le non respect des règles législatives et règlementaires qui régissent la rémunération, ne peut en réalité que renforcer et avantager la position des armateurs au détriment de leurs salariés, cette situation risque de s'aggraver encore plus avec l'absence d'une politique clairement affirmée dans un sens, capable d'instaurer un maximum possible de transparence en matière de salaire et sa liquidation. Le résultat, plus d'inégalités, bien plus de légitimité à ces pratiques, dont seuls les marins connaissent l'impact. Cependant, le non respect des droits des marins pourrait s'étendre à leur confort et à leur approvisionnement à bord.

Section 3- Des conditions insatisfaisantes à bord

Le logement et la nourriture des équipages est une question qui revêt une extrême importance pour les équipages, puisqu'elle touche le marin dans son quotidien.

Toutefois on constate que le législateur marocain ne traite pas cette question dans sa globalité et pratique une certaine sélectivité, du moment où les dispositions juridiques en matière de nourriture et du couchage ne s'appliquent pas sur toutes les branches de navigation, ce qui peut avoir des conséquences négatives sur les conditions du confort et du bien être des équipages dans certains types d'embarcations (Paragraphe 1).

La responsabilité de satisfaire des conditions convenables à bord est partagée, en réalité, entre plusieurs parties, à savoir le capitaine, l'armateur et l'autorité maritime, encore faut-il que chacune de ces parties joue pleinement son rôle dans ce sens (Paragraphe 2).

Paragraphe 1- Un encadrement juridique incomplet

Le temps passé par un navire de pêche en mer peut varier de quelques heures à plusieurs mois. Le logement et la nourriture sont des questions importantes pour les marins travaillant à bord des navires de pêche.

D'un point de vue juridique, seuls sont concernés les marins engagés sur des navires armés au long cours, au cabotage ou au bornage, par les dispositions du législateur en matière de la nourriture et du couchage[94].

D'autre part, il faut préciser, que les marins qui travaillent sur des navires de pêche et surtout ceux qui sont affectés à la pêche côtière ne bénéficient en réalité d'aucune exigence réglementaire dans ce sens, du moment que le législateur marocain ne met pas l'accent sur ce genre d'embarcation à travers des instruments pertinents, mais en même temps, il n'élimine pas la possibilité d'étendre les dispositions de l'article 188 bis en matière de nourriture et du couchage à certaines catégories d'armements à la pêche, par voie d'arrêtés ministériels et surtout dans le domaine de l'industrie de la pêche.

Il est à signaler également que les navires de moindre dimension, opérant notamment dans le secteur de la pêche artisanale, sont exclus également de toute organisation juridique en matière de logement et approvisionnement à bord des navires et ne bénéficient, ainsi, d'aucune exigence réglementaire dans ce sens, alors que c'est à bord de ces embarcations qu'on assiste le plus souvent à des manquements en matière du respect des droits des travailleurs.

En outre, il n'est pas rare aujourd'hui que ces navires de faibles dimensions restent longtemps en mer et s'éloignent de la côte pour diverses raisons économiques, opérationnelles ou liées à la gestion des pêcheries.

Il en résulte, que le législateur ne traite pas la question du logement et d'approvisionnement des équipages dans son ensemble, étant donné que les embarcations ne sont pas toutes visées par les prescriptions concernant le logement et l'approvisionnement.

[94] *Dahir* formant Code de commerce maritime marocain de 1919, Chapitre III, « les obligations de l'armateur », section III, « de la nourriture et du couchage » Articles 188 bis à 188 quinquies.

En outre, ces prescriptions ainsi que les modalités d'application de ces dispositions ne sont pas détailler a tel point de toucher l'ensemble des conditions de vie et de travail à bord de ces navires, à savoir les aspects relatifs à l'emplacement, les matériaux de construction, le système d'écoulement, la ventilation, le chauffage, l'éclairage, les dimensions des dortoirs, les réfectoires, les installations sanitaires, l'infirmerie, les armoires à pharmacie et la cuisine.

Ainsi, le problème de logement et approvisionnement est plus présent à bord des navires de pêche côtière, qu'à bord des navires opérant dans le domaine de la grande pêche. En effet et dans la plus part des cas, les conditions de vie des équipages à bord de ces navires est souvent difficiles mais aussi pénibles, des conditions caractérisées souvent par l'insalubrité et la médiocrité des espaces intérieurs de ces navires.

En effet et s'il est vrai qu'un navire opère normalement dans des espaces infinis, l'espace intérieur d'un navire de pêche peut être, en revanche, extrêmement limité par la nécessité d'utiliser la moindre place disponible pour la capture, la transformation et le stockage du poisson et d'autres produits de la mer. Faute de restrictions appropriées, cette exigence peut se traduire par l'exiguïté des locaux d'habitation et le manque d'hygiène, qui favorisent la propagation de maladies.

On comprend alors que le confort de ces marins n'est pas le seul qui est en jeu, mais aussi leur santé. Certes, des progrès ont été accomplis dans le secteur de la pêche hauturière pour fournir des locaux raisonnablement spacieux, propres, correctement aérés, isolés contre les bruits ou vibrations excessifs..., mais beaucoup de nos navires dans les autres secteurs de la pêche, offrent encore des conditions de vie inconfortables et malsaines. Le manque de confort peut être un facteur de fatigue important, ce qui peut causer des accidents dont les marins constituent les premières victimes.

Le problème se pose avec d'autant plus d'acuité qu'un navire reste longtemps en mer, il concerne aussi les navires qui reviennent fréquemment au port mais qui font office de domicile temporaire pour l'équipage, notamment lorsqu'il se compose en totalité ou en partie de pêcheurs qui n'ont pas de logement à terre.

Par ailleurs et face à cette insuffisance qui affecte les conditions de vie à bord de navires de pêche, plusieurs parties risquent de voir leur responsabilité engagée.

Paragraphe 2- Le bien être à bord, une responsabilité partagée

L'établissement d'un niveau satisfaisant d'alimentation et de service de table pour les équipages des navires de pêche, constitue un élément essentiel des conditions de vie en mer. Ce qui n'est pas toujours garanti dans le quotidien d'un marin, qui doit faire face à des problèmes vitaux, relatifs à l'insuffisance de l'approvisionnement en nourriture et en eau potable, que ca soit au niveau de la quantité ou de la qualité.

La responsabilité dans ce sens est partagée entre plusieurs parties, à savoir ; le capitaine, l'armateur et l'autorité maritime. S'agissant du capitaine, il est seul juge à bord et témoin du déroulement des conditions de vie et de travail de ses hommes. Ainsi, il est tenu de leur garantir des conditions satisfaisantes à bord, en veillant à ce qu'ils bénéficient, et sans distinction, d'un minimum décent de confort, une alimentation équilibrée, de bonne qualité et en quantités suffisantes.

En outre, le capitaine peut jouer un rôle d'information très décisif auprès de ses responsables et de l'autorité maritime compétente, en transmettant une image détaillée sur toutes les insuffisances relevées à bord, en matière de nourriture de couchage et de bien en général, ce qui peut contribuer à l'élimination ou au moins, à la réduction de ces manquements.

Par ailleurs, les armateurs sont responsables également de satisfaire les besoins de leurs équipages dans ce sens, à travers l'établissement d'un approvisionnement au minimum suffisant en nourriture et en eau potable à bord de leurs embarcations, ce qui n'est pas malheureusement toujours le cas, du moment qu'on trouve des marins et surtout dans le domaine de la pêche côtière qui contribuent à une dépense commune, après le versement par chacun d'un montant dans le cadre d'une cotisation, pour le seul but de se nourrir et de se procurer des moyens d'existence à bord de leurs unités, alors que c'est un engagement, voire une obligation envers les armateurs de pourvoir à la nourriture et au couchage de leurs marins engagés[95]. Et même si cet engagement est respecté, on ne peut en aucun cas écarter les agissements malhonnêtes, qui manquent à la probité de certains employeurs, qui procèdent des fois à l'introduction des frais du couchage et de nourriture consacrés à leurs équipages dans la liste des charges communes, ce qui est contraire à la loi.

[95] Abderrahman EL YAZIDI, secrétaire général du syndicat national des officiers et marins de la pêche hauturière, (Etude de terrain), Agadir 2008.

Il est à signaler, en outre, que le mode de gestion de certaines entreprises maritimes va parfois en contre sens d'une éventuelle amélioration des conditions de vie et de travail des marins à bord, du moment où de nombreux armateurs dirigent de loin leurs activités et leurs entreprises, dès lors, les conditions dans lesquelles est exécuté le métier du marin, restent malheureusement méconnues aux yeux de ces employeurs.

Par ailleurs, on ne peut qu'insister, dans ces conditions, sur l'importance du contrôle que l'autorité maritime compétente doit fermement exercer à bord de tout type de navire, un contrôle malheureusement insuffisant, voire inexistant dans la pratique, incapable de mettre le point sur la réalité des conditions dans lesquelles se déroule le métier du marin.

En définitive, le navire et pour de nombreux pêcheurs, est à la fois l'endroit où ils travaillent et celui où ils vivent durant de longues périodes, non seulement lorsqu'ils sont en mer, mais aussi lorsque le navire est au port. Les pressions exercées en vue de réduire l'espace de vie, bien souvent, pour répondre à la nécessité de transporter autant d'équipement et de stocks de poissons que peut contenir le navire, peuvent se traduire par des conditions de vie à bord insupportables et, partant, avoir des répercussions sur le recrutement et surtout sur les possibilités de sauvegarder le métier de pêcheur.

Le souci de protection apparaît à d'autres égards, c'est ainsi que le marin qui se blesse ou tombe malade au service du navire, est pris en charge par l'armateur, qui a, à son égard, une obligation de soins, sachant que le marin et à l'instar du travailleur terrestre à droit aux différentes prestations qui découlent des systèmes de protection sociale en vigueur. Cela explique l'importance attachée au respect des normes et des règles de sécurité qui se justifient par les risques de la profession.

Section 4 - Sécurité maritime, quel accompagnement ?

La sécurité des marins pêcheurs est présente dans leur environnement sur plusieurs niveaux, à savoir : en mer sur le lieu de travail (Paragraphe 1), en cas d'accident ou maladie qui requièrent des soins ou un rapatriement (Paragraphe 2), lors de la mise en place des dispositifs de sauvetage des vies humaines en mer (Paragraphe 3), ou même dans la relation du marin pêcheur avec l'organisme social de sécurité (Paragraphe 4).

Paragraphe 1 – La sécurité à bord

La profession maritime et surtout celle qui se pratique dans des zones de pêche, comporte un risque qui normalement n'existe pas à terre. Certaines activités peuvent être dangereuses voire mortelles et en particulier en cas de mauvais temps.

De ce fait, la sécurité et la santé professionnelle des équipages à bord et la sécurité du navire et de ses équipements doivent être indissociable, ainsi le concept de sécurité doit englober à la fois la sécurité du navire et celle de la navigation, mais aussi la sauvegarde de vie humaine en mer[96]. Néanmoins, certains de nos navires, notamment dans la pêche côtière et artisanale, continuent d'offrir à leurs équipages des conditions de navigation et dès lors de travail peu sûres, étant donné l'état de ces navires qui représentent un danger réel pour les marins et leur sécurité.

Dès lors, on en est à se demander d'une part si les armateurs jouent pleinement leur rôle en matière de pourvoir le navire en matériel nécessaire à la sécurité de l'équipage (A) et quel contrôle attendons-nous des autorités maritimes locales pour veiller à ce que des conditions de vie et de travail sûres, soient établies à bord des navires de pêche (B).

A- Un engagement insuffisant des armateurs en matière de sécurité

L'examen et l'analyse des textes législatifs en matière de sécurité permet de relever qu'ils sont en faveur d'instaurer un dispositif complet et collectif de sécurité à bord des navires en général, à travers l'exigence de possession d'un certificat de sécurité comme condition obligatoire parmi d'autres, que les navires doivent justifier.

[96] Philippe BOISSON, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, Paris, 1998, p 669.

A cet effet, il incombe à l'armateur, en général, de veiller à ce que le navire soit correctement pourvu en équipements techniques pour garantir la sécurité du travail à bord, pour que chaque membre d'équipage dispose d'un équipement de travail et de protection personnel (outils et matériel de protection, dispositifs de sécurité) et pour assurer de bonnes conditions de travail et de vie à bord.

En outre, les armateurs sont chargés de prendre toutes les mesures possibles pour s'assurer que ces équipements sont placés, conçus, fabriqués et entretenus de telle manière que les marins peuvent s'en servir sans risque.

L'utilisation et la fourniture de ces équipements de protection individuelle ainsi que l'apprentissage de leur mode d'emploi, s'avère extrêmement importante lorsqu'il est impossible d'éliminer ou de limiter suffisamment un risque par des mesures de protection courantes à caractère technique ou par des mesures, méthodes ou procédures liées à l'organisation du travail.

Seulement et sur le plan pratique, la situation est loin d'être rassurante, étant donné le manque de dispositifs de sécurité dans certains secteurs de la pêche et l'insuffisance du contrôle de ceux-ci, ce qui représente les principales causes qui peuvent affecter la fiabilité de la navigation et, dès lors, provoquer des accidents.

En effet, l'insuffisance des dispositifs de sécurité et les moyens de sauvetage et de survie utilisés à bord de unités de la pêche, à savoir ; les vêtements de protection, les gilets et les radeaux de sauvetage, extincteurs contre les incendies, coffrés médicaux, moyens pour l'administration des premiers soins… ne peut qu'augmenter et, d'une manière considérable, le nombre de décès et d'accidents dans ce secteur[97].

Cependant, les populations maritimes les plus touchées par les accidents et les événements de mer, sont ceux qui travaillent sur des navires destinés à la pêche côtière et artisanale[98], ceci explique que la majorité des embarcations des deux branches inférieurs de la pêche ne sont pas dotés d'un matériel suffisant et nécessaire à la sécurité de navigation, car plus le bateau est petit, moins il est probable que les

[97] Cf. Annexe N°9 (Evolution du nombre de décès et d'accidents de travail maritimes).
[98] Ahmed ELKOUHEN, *Accidents professionnels en milieu pêche maritime : cas du Maroc*, Département de la pêches maritime, journées de médecine des gens de mer, Marseille 30 septembre et 1er octobre 2010, p 4.

conditions de sécurité et de santé à son bord soient réglementées; c'est notamment le cas des navires de moins de 15 mètres.

En effet, le problème se pose avec d'autant plus d'acuité quant aux navires de moindre dimension, à l'image des petites barques, dont le nombre ne cesse d'augmenter et qui échappent à l'heure actuelle à toute organisation et aménagement normatif.

L'état du navire peut compromettre également la sécurité des équipages à bord, du moment où la plupart des ports du royaume continuent d'abriter des navires en mauvais état de fonctionnement. Il s'agit principalement des embarcations fragiles, vulnérables et rouillées, que l'on a du mal à l'imaginer affrontant la mer avec toutes ses éventualités, mais malgré ça, continuent de naviguer chaque jour à la merci d'une voie d'eau ou d'une tempête, et par conséquent, continuent d'offrir des conditions de travail, pour le moins déplorables à des centaines voire des milliers de marins pêcheurs.

Nous constatons également que les actions établies directement sur le milieu de travail demeurent toutefois insuffisantes, notamment en matière d'évaluation des risques et de l'examen de l'organisation, des postes et des méthodes de travail, pour but d'identifier et d'évaluer les nuisances qui peuvent affecter la sécurité à bord.

En effet, nombreuses sont les entreprises marocaines d'armement maritime, qui ne donne pas suffisamment d'importance à l'élaboration des procédures de prévention et de sécurité pour répondre aux situations d'urgence dans l'exercice de leurs activités.

En France et à titre comparatif, le législateur a, en revanche, étendu aux entreprises d'armement maritime l'application des dispositions du code du travail relatives à l'obligation générale de prévention[99], dont les employeurs sont obligés d'évaluer les risques professionnels, planifier la prévention, assurer l'information et la formation des salariés, prendre en considération les capacités individuelles en matière de prévention.

[99] Jean-Pierre BEURIER (dir), *Droits maritimes*, *op.cit*, (Ancien Code de travail, Article. L. 742-5, en conformité avec la directive cadre 98/391 du 12 Mars 1989, la Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997), p 607.

En définitive la part de responsabilité des employeurs dans ce cadre est évidente, puisque c'est sur eux qu'incombe l'obligation de fournir à bord du navire les installations nécessaires à la sécurité et de s'assurer l'entretien technique du navire, des installations et des dispositifs et de l'élimination la plus rapide possible des défectuosités constatées. Par ailleurs, l'autorité maritime à aussi sa part de responsabilité, mais dans quelles conditions ?

B- L'autorité maritime : une implication limitée

Tout navire est soumis en principe à un contrôle qui a pour objet de constater que le navire se trouve, d'une manière générale, dans de bonnes conditions de navigabilité et que les mesures conformes aux dispositions législatives en matière de sécurité et des textes réglementaires intervenus pour leur application, sont prises pour assurer la sécurité du navire et de l'équipage.

Ces questions et celles de prévention et de gestion des risques en général, sont aujourd'hui au cœur des préoccupations des responsables. Les besoins sont importants, que ce soit en termes de méthodologies, d'outils techniques ou de stratégies de communications.

L'autorité maritime est chargée ici de veiller au respect de l'application des dispositions concernant la sécurité à bord, néanmoins, on considère que le contrôle exercé, reste tout de même insuffisant et incapable parfois de répertorier tous les facteurs qui influent sur la sécurité et la santé des travailleurs, vue la fréquence et la cadence de ce contrôle, effectué annuellement et rarement à travers des visite inopinées et qui ne procède pas réellement à des vérifications régulières et permanentes tout au long l'année, et vue aussi la qualité de ces vérifications jugée souvent de superficielles et non approfondies[100].

Par ailleurs, nous constatons que les marins pêcheurs ne sont pas assez consultés et associés lors de l'élaboration des programmes de protection et de sécurité, ce qui remet en cause l'efficacité de ces initiatives.

[100] Abderrahim ELHARRAS, Capitaine (pêche hauturière), Société United fishing, Agadir Maroc, (*étude de terrain*), « …En général ces vérifications sont superficielles à l'exemple de la vérification des coffrés à médicaments qui touche uniquement la date da validité de ceux-ci peu importe s'ils se trouvent en quantité suffisante ou pas à bord du navire… », Agadir 2008.

Ainsi, des efforts soutenus fournis par toutes les parties sont nécessaires à tous les niveaux en vue d'améliorer la protection des marins pêcheurs au travail et de promouvoir une culture de sécurité à bord des navires de pêche.

Cet objectif est réalisable à travers la mise en œuvre de mesures de prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles, ainsi que par le renforcement du rôle de la formation et l'information dans le quotidien des marins.

C'est ainsi que l'enregistrement et la déclaration des décès, accidents et maladies par l'autorité maritime, jouent un rôle décisif dans la réduction de ces incidents. En effet, des données et statistiques fiables sont nécessaires pour identifier les problèmes de sécurité et de santé des marins et pour orienter efficacement les réponses et les ressources.

Cependant, la tendance à sous-déclarer les accidents du travail et les maladies professionnelles des pêcheurs pose un problème très grave. Ainsi, l'autorité maritime locale, les armateurs et les organisations de travailleurs, sont tenus d'élaborer et mettre en œuvre des systèmes communs de déclaration. L'autorité maritime locale est invitée également à s'adresser aux courtiers en assurance pour échanger des informations, si besoin, sur les accidents, les lésions et les maladies.

La collecte de données sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans le secteur des pêches maritimes et leur harmonisation, peut être améliorée par le recours à des formulaires normalisés. Les statistiques et l'expérience vécue devraient être largement diffusées, notamment auprès des employeurs et des marins.

En conséquence, la question de la sécurité doit faire l'objet d'un vaste examen afin de recenser et d'atténuer, s'il n'est pas possible de les éliminer les causes sous-jacentes des accidents et maladies existant dans ce secteur. Il convient également de tenir compte de la grande diversité qui caractérise ce secteur en ce qui concerne la taille des navires, le type de pêche et d'équipement, la zone d'activité, etc.

L'autorité maritime locale est amenée à jouer un rôle positive et instructif en matière de contrôle, en vue de maintenir une discipline rigoureuse à bord de tous les navires et de veiller à ce que l'armateur :

- équipe le navire de ce qui est nécessaire en matière de sécurité.

- offre la garantie que les travailleurs et leurs représentants bénéficient d'une formation et d'une information adéquates concernant la sécurité et la santé à bord.

- prenne des mesures afin que soit assuré le nettoyage régulier des navires et de l'ensemble des installations et des dispositifs pour maintenir des conditions d'hygiène adéquates.

- tienne compte des prescriptions minimales de sécurité et de santé énoncées dans la législation en vigueur.

- tienne compte des spécifications en matière d'équipements de protection individuelle.

- fournisse au capitaine les moyens dont celui-ci a besoin pour satisfaire aux obligations qui lui sont imposées en matière de sécurité.

L'objectif est de garantir continuellement aux marins pêcheurs, un navire sûr et en état de naviguer, ainsi qu'un milieu de travail sans risque, ce qui n'est pas malheureusement toujours garanti.

En définitive, on ne peut qu'insister sur l'importance du renforcement et de la modernisation des moyens de sécurité et d'assistance à bord des navires, dans un but de protéger les marins pêcheurs et d'améliorer encore plus leurs conditions de vie et de travail.

Le souci de protection peut apparaître à d'autres égards. En effet, le marin qui est blessé ou tombe malade au service du navire, est pris en charge par l'armateur, qui a, à son égard, une obligation de soin, mais aussi de rapatriement si le marin se trouve encore à bord de son navire.

Paragraphe 2- Le soin et le rapatriement, entre textes et application

Les obligations des armateurs en cas des maladies, des blessures et du rapatriement des marins sont fixées par les articles 189 à 194 du *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919.

L'étude de ces textes permet de relever que le droit maritime, tout en ayant subi l'influence apparente du droit terrestre, a prévu néanmoins, dès l'origine des obligations particulières incombant à l'armateur, notamment dans le cas où le marin pêcheur tombe victime d'un accident ou d'une blessure au cours de l'exercice de ses fonctions (A). Seulement, il arrive que pour une raison ou une autre, les parties concernées ne s'investissent pas pleinement dans ce processus, dès lors, ne respectent pas leurs engagements. Cela peut arriver dans le cas où la situation du marin nécessite un rapatriement (B).

A- Le droit aux soins

Généralement, il incombe à l'armateur de respecter les obligations générales de prévention, cela est réalisable en passant par l'évaluation des risques professionnels, la planification de la prévention en prenant en considération les capacités individuelles et l'assurance d'une formation au profit de ses marins. De leur part, ces derniers sont tenus de prendre soin en fonction de leur formation et selon leurs possibilités de leur sécurité, de leur santé, ainsi que de celles des autres personnes concernées du fait de leurs actes ou de leurs omissions au travail.

Néanmoins et malgré les précautions qui peuvent être prises à ce propos, le milieu du travail dans ce domaine maritime, n'est jamais à l'abri des dangers. Ainsi, les conséquences peuvent être inquiétantes pour les personnes les plus exposées aux aléas et aux périls de la mer, c'est-à-dire les marins, qui encourent en permanence des risques sérieux d'atteinte à leur intégrité physique, résultant de l'inobservation des dispositions de prévention, d'où l'importance de leur accorder un droit aux soins en cas d'incidents résultant de l'exercice de leurs fonctions.

Concernant ce droit aux soins, les textes permettent de distinguer la blessure, l'accident et la maladie[101].

[101] Article 189 du *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919 dispose que : « Sous réserve des dispositions prévues à l'article 190 ter ci-dessous, le marin est soigné aux frais du navire s'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement. ».
« Les dispositions de l'alinéa précédent sont applicables au marin qui tombe malade postérieurement à la date de son débarquement et avant tout autre embarquement, lorsqu'il est établi que la maladie a été contractée au service du navire. »
Article 192 bis Al 2 du *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919 dispose que : « Cependant, ces dispositions sont applicables en cas d'accident du travail même s'il est vérifié que cet accident est dû à une faute inexcusable de la victime ».

Selon l'article 189 tel qu'il a été modifié par le *Dahir* du 30 décembre 1961[102], il faut distinguer d'abord la blessure au service du navire, qui est celle subie à bord ou à terre, pour quelque cause que ce soit, même en dehors de la mission assignée au marin. Cela suppose la couverture des blessures survenues alors que le navire est encore au port.

La question de l'accident de trajet survenu entre la résidence de l'intéressé et le lieu de l'embarquement, est cependant posée. La prise en charge par l'armateur dans ce cas résulte de la législation du 9 juillet 1945[103], tandis qu'en France, cette catégorie d'accident est à la charge de l'armateur au titre de l'article 79 du code de travail maritime français.

A la blessure, s'ajoute la maladie contractée pendant le cours de l'embarquement, c'est-à-dire, entre le moment de l'inscription au rôle d'équipage et le service à bord du navire[104].

Dans ce contexte, l'article 189 du *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919 semble présumer l'existence du lien entre la maladie et le service. Ainsi, il n'ya aucune preuve à apporter de la part du marin si ce n'est la preuve des faits. Seulement, la preuve contraire est envisageable[105], mais c'est souvent difficile pour l'armateur de prouver que la maladie est antérieure à l'embarquement.

D'ailleurs, le texte semble adopter un raisonnement ouvert, qui n'empêche pas d'imposer à l'armateur la prise en charge de la maladie dont l'origine est antérieure à l'embarquement et qui se manifeste en cours de voyage.

---

[102] *Dahir* n° 1-61-360 Du 30 Décembre 1961, modifiant les articles 189 et 190 ter et de l'annexe I du *Dahir* du 31 Mars formant Code de commerce Maritime de 1919, B O n° 2568 du 12 janvier 1962.

[103] Mhamed EL FEKKAK, *Répertoire de la législation du travai*l, librairie Al Wahda Al Arabia, Casablanca, 1994, « *Dahir* du 9 juillet 1945 portant extension à certaines catégories de marins de la législation sur les accidents du travail, (tel que modifié en dernier lieu par le *Dahir* du 19 juin 1950)», pp 156-158.

[104] Hassania CHERKAOUI, *Protection du marin en droit marocain, op.cit,* «… Il faut noter que les termes embarquement et débarquement peuvent avoir, en matière maritime, deux acceptions ; juridique et matérielle. Il s'agit soit des faits administratifs d'inscription et de radiation sur le rôle, soit des faits matériels de l'embarquement et débarquement. Il semble que la définition administrative soit seule acceptable. Tbl civ. Du Havre 2 décembre 1932 rec. Gaz. Du P, 1933. I. 378 a jugé « que le marin malade entre la date de son embarquement et celle de son débarquement, administratif bénéficie d'une présomption en vertu de laquelle il est réputé avoir été atteint au service du navire…», p 41.

[105] Hassania CHERKAOUI, *Protection du marin en droit marocain, op.cit,* « Note de l'arrêt de Cass. Civ. du 24 novembre 1936 D.P 1938. I. 51 « quand la maladie apparaît en cours d'embarquement, le marin est présumé être tombé malade au service du navire et l'armateur est tenu des soins sauf son droit d'apporter, s'il le peut, la preuve contraire » », p 42.

C’est le cas du marin dont l’état n’est pas de nature à mettre lors de son engagement, obstacle au service, mais que les fatigues du voyage rendent plus tard le service impossible. Dès lors, l’armateur ne sera pas autorisé à prétendre que les origines lointaines de la maladie le dispensent de son obligation.

En revanche, la faute inexcusable ou le fait intentionnel du marin[106], tempère cette responsabilité et dégage l’armateur de ses responsabilités.

Reste à signaler que la maladie peut apparaître après la date de débarquement et avant tout embarquement. Encore faut-il que le marin prouve que la maladie a été contractée au service du navire.

En effet, si la maladie peut avoir des origines lointaines, le marin n’a pas à établir un lien entre le service et la maladie, il suffit alors de démontrer que la maladie a été contractée lors de son embarquement, mais il est souvent difficile pour le marin de prouver cette liaison et dès lors, faire valoir son droit aux soins.

Par ailleurs, lorsque l’état de santé du marin nécessite des soins alors qu’il se trouve à bord du navire, l’article 190 bis[107] précise que sa mise à terre et son hospitalisation sont subordonnées à l’avis du médecin de bord et à défaut, du médecin agréé par l’autorité maritime.

Dès lors et d’après le texte, la mise à terre du marin pour cause de maladie ou blessure contractées à bord, n’est pas automatique, mais elle semble être soumise à la condition que son état nécessite hospitalisation.

Il en résulte, que l’hospitalisation du marin met à la charge de l’armateur l’obligation de payer les frais de soins jusqu’à la sortie d’hôpital du marin. Et pendant tout le temps où le marin a droit aux soins, l’armateur est tenu également de lui payer ses salaires. Il est tenu également, dans les cas précisés par la législation en vigueur, de

[106] Article 192 bis du code de commerce maritime de 1919 dispose que : « Les dispositions des articles 189 à 192 ci-dessus ne sont pas applicables si la maladie ou la blessure a été déterminée par un fait intentionnel ou par une faute inexcusable du marin ou encore si elle a été contractée par lui sous l'influence de l'ivresse ou si elle résulte d'un acte d'indiscipline de sa part… ».

[107] Article 190 bis du code de commerce maritime de 1919 dispose que : « Le marin qui a dû cesser son travail pour blessure ou maladie est laissé à terre et hospitalisé au port où se trouve le navire ou au premier port touché par le navire. La mise à terre et l'hospitalisation sont prononcées après avis du médecin du bord ou de tout autre médecin agréé par l'autorité maritime déclarant que l'état du malade exige son débarquement. ».

rapatrier le marin qui se trouve encore à bord de son navire, encore faut-il que l'armateur respecte cette obligation.

B- Le rapatriement, une assistance fragile

La question du rapatriement est particulièrement importante pour les marins et plus spécialement aux pêcheurs travaillant à bord de bateaux qui ne rentrent pas fréquemment à leur port d'attache.

Le rapatriement peut être dû à plusieurs raisons: urgence médicale, à savoir maladie ou blessure, fin de contrat d'engagement ou dans certains cas, immobilisation ou abandon du navire dans un port étranger.

Par « rapatriement », on entend le retour du marin au Maroc ou, plus exactement, son acheminement à son quartier d'immatriculation. Cette obligation, constitue également une charge financière pour l'armateur puisque le marin est rapatrié à ses frais qui comprennent le transport, le logement et la nourriture du marin rapatrié.

Ainsi, le rapatriement doit s'effectuer, soit à la sortie d'hôpital, soit au débarquement du marin dans le port étranger.

Dans certains cas, où le marin est débarqué pour cause de maladie ou de blessure dans un port étranger, l'autorité maritime ou consulaire peut exiger de l'armateur le dépôt d'une somme nécessaire pour acquitter les dépenses occasionnées par l'hospitalisation et le rapatriement[108]. Ce qui va permettre à l'autorité consulaire de prendre en charge le marin débarqué à l'étranger et jusqu'à son acheminement à son port d'attache.

Certes, l'étude de ces textes permet de relever qu'ils sont en faveur d'une protection établie au profit des marins victimes des accidents ou maladies professionnelles, mais dans la pratique, ces travailleurs ne semblent pas vraiment bénéficier d'un niveau satisfaisant de cette protection instituée par le législateur. De ce fait, on constate que les textes législatifs qui régissent les obligations des armateurs en

[108] Article 192 du code de commerce maritime de 1919 dispose que : « Lorsque le marin est débarqué pour cause de blessure ou de maladie dans un port français ou dans un port étranger, l'autorité maritime ou consulaire française peut exiger le dépôt par le capitaine à telle caisse qui lui sera assignée, et sous réserve de régularisation ultérieure, de la somme présumée nécessaire au traitement et au rapatriement du marin. ».

matière des maladies, des blessures et du rapatriement des marins, ont été plus au moins abandonnés.

C'est ainsi que certaines pratiques de mauvaise augure remettent en cause non seulement le respect de ces dispositions législatives, mais aussi l'étendue des prestations qui sont en principe à la charge de l'armateur en matière de soins et de rapatriement.

Il est vrai qu'il existe une catégorie d'armateurs qui prouvent leur exactitude à remplir leurs engagements concernant le rapatriement des marins et la définition de ses conditions, à l'instar de ce qui est prévu dans les dispositions pertinentes du *Dahir* formant code de commerce maritime. Une satisfaction tantôt de bonne foi, tantôt par obligation et par crainte de subir des sanctions qui peuvent perturber la marche du service et entrainer parfois des retombées financières importantes pour les entreprises d'armements, ou tout simplement dans un but d'épargner les marins blessés ou malades de toutes les retombées négatives voire fatales sur leur santé[109].

Seulement dans le secteur de la pêche, un nombre non négligeable d'armateurs continuent de faire preuve d'un manquement grave aux obligations qui sont à leur charge en matière de soins et de rapatriement, étant donné qu'une grande partie de la main d'œuvre de ce secteur éprouve encore des difficultés à se faire rapatrier et se faire valoir de ses droits en matière de soin, suite à un incident quelconque.

C'est ainsi que les marins blessés ou malades lors de l'accomplissement de leur travail, doivent, en principe, bénéficier d'un droit aux soins médicaux d'urgence ou dans les cas de nécessité d'un droit au rapatriement à destination du port d'origine ou le cas échéant, le port le plus proche, seulement il arrive que certains armateurs peu scrupuleux, poussés surtout par le gain et la rentabilité, préfèrent ne pas perturber la marche de leur service en quittant les lieux d'exploitation et décident, ainsi, de confier leurs marins blessés ou malades à des sociétés d'approvisionnement ou tout simplement à des intermédiaires souvent peu équipés, possédant uniquement des

[109] AFTIS, Chef de service des gens de mer, Délégation des Pêche Maritimes, Kénitra, Maroc, 2008, (*étude de terrain*), *op.cit*, « …Certains armateurs se trouvent dans l'obligation de répondre aux conditions de rapatriement par crainte d'être sanctionnés ou pour éviter la mort ou la dégradation de l'état de leurs marins blessés… », 2008.

vedettes ou des embarcations rapides, dans l'intention de les transporter dans des lieux sûrs, dont ils peuvent recevoir des soins adéquats.

Seulement, il arrive que ces marins sinistrés n'atteignent pas cet objectif, vu que la plus d'entre eux sont déposés parfois dans des endroits lointains de leur port d'attache, sans moyen pour vivre, ni aucun moyen pour rentrés chez eux, délaissés en possession de sommes d'argent souvent dérisoires, censées être utiles pour procurer les soins nécessaires à ces marins blessés ou malades, mais aussi pour faciliter leur acheminement au port d'origine.

Or, c'est à ce niveau que l'incertitude commence à régner sur le sort de ces marins sinistrés et livrés à eux même, étant donné, la médiocrité de ces sommes d'argent versées en leur faveur et qui ne couvrent pas en réalité la totalité de leurs besoins, à moins qu'elles couvrent uniquement les frais d'hospitalisation sans ceux du rapatriement. Par ailleurs, il nous paraît nécessaire d'évoquer le rôle des autorités maritimes dans ce sens. Un rôle censé être décisif afin de préserver et garantir aux marins victimes d'incidents de mer tous leurs droits en matière de soins mais aussi de rapatriement.

En effet et après chaque accident dont les marins sont victimes lors de l'accomplissement de leur service, l'autorité maritime locale appelle à la constitution d'une commission d'enquête, composée de chef de service des gens de mer, assisté par ces adjoints. Une commission chargée principalement d'enquêter sur l'accident et de constater les circonstances dans lesquelles il a été survenu, dès lors, rédiger un rapport, avant d'appeler les services de protection civile pour venir en aide au marin en question.

Néanmoins, l'installation de certaines pratiques peu scrupuleuses dans cette atmosphère, remet en cause non seulement la transparence dans laquelle devraient s'effectuer ces procédures d'inspection, mais aussi, l'étendue des obligations qui sont à la charge des armateurs.

En effet, souvent le silence des autorités maritimes face à certaines pratiques, un silence parfois aménagé, entrave le cours normal de ces formalités de dédommagement. Ce qui ouvre la porte aux différentes formes d'arbitraire exercées à l'égard de ces marins en détresse, à savoir, le prélèvement des frais

d'hospitalisation ou de retour sur leurs salaires, ou l'exigence de leur participation aux frais de rapatriement alors que le législateur à prévu une procédure spécifique à cet égard, la déduction du temps passé dans l'attente du rapatriement et la durée du voyage, des congés payés que le marin a acquis.

Il est à souligner également que les différends survenus en matière de soins et rapatriement sont rarement portés devant les tribunaux, en raison de ce qui est souvent des arrangements conclus entre armateurs et marins dans l'intention de faire enterrer toute sorte de poursuite éventuelle, qui peut être exercer à l'égard des armateurs, en cas d'un non respect de leurs engagements constaté dans ce sens.

Certes, les travailleurs à terre sont, en cas d'accident de travail, soit conduis chez eux soit à l'hôpital. En revanche, en ce qui concerne les marins accidentés ou malades à bord d'un navire, la situation est différente, aussi l'armateur est tenu de les soigner à partir du moment où le navire quitte le port où ils ont été embarqués et si nécessaire de les rapatrier en cas d'urgence.

Seulement, un nombre non négligeable des armateurs ne respecte pas les engagements et les obligations à l'égard des travailleurs qui sont à leur charge. Un non respect accentué surtout par des textes, qui dans leur généralité, ne peuvent prendre en considération un certain nombre de questions spécifiques aux circonstances propres à cette profession. D'où la nécessité et l'intérêt d'une intervention étatique plus efficace dans ce sens, à travers l'exercice d'un contrôle fiable et vigoureux, capable d'assurer la stabilité de l'engagement et de sauvegarder les droits qui en découlent.

En définitive, on ne peut qu'insister sur l'importance du respect par l'armateur de ses obligations en matière de rapatriement et l'acheminement de ses marins malades ou blessés à leur quartier d'immatriculation. Cette obligation s'avère non seulement comme une mesure de protection du marin victime d'un incident de mer, mais aussi une disposition d'intérêt général, dans la mesure où l'Etat marocain ayant intérêt à récupérer ses ressortissants qualifiés. D'où la nécessité de renforcer les mesures de protection et de sauvetage des marins en danger.

Paragraphe 3 - Le sauvetage des vies humaines en mer, en quête d'une protection meilleure

Face à un navire en difficulté, la première responsabilité de l'Etat côtier concerne la sauvegarde de la vie humaine. A cet effet, le Maroc s'est engagé dans la voie du développement de son dispositif de recherche et de sauvetage en mer, dans un objectif de renforcer la sécurité dans les lieux de travail (A). Toutefois, on remarque qu'il subsiste encore plusieurs contraintes et difficultés qui constituent un frein à l'aboutissement des efforts dans ce domaine (B).

A- Le dispositif en vigueur

Les fondements juridiques du sauvetage des vies humaines en mer, sont fixés sur le plan international par plusieurs textes[110], dont la convention sur la Recherche et le Sauvetage Maritimes (Convention SAR 79) est le plus pertinent.

Cette convention recommande aux états côtiers la mise en place d'installations opérationnelles pour assurer une veille côtière permanente dans l'hypothèse de l'organisation de services performants de recherche et de sauvetage sur la base d'un plan national répondant aux exigences du sauvetage des personnes en détresse en mer.

C'est à cette préoccupation que le royaume du Maroc s'est engagé dans la voie du développement de ses structures de recherche et de sauvetage en mer, couvrant une zone maritime stratégique de plus d'un million de km2 où opère une importante flotte nationale de pêche, composée d'unités de pêche hauturière, côtière et artisanale et étant donné aussi que les eaux marocaines servent de routes maritimes à un grand nombre de navires étrangers comprenant des unités présentant des risques majeurs pour la sécurité et l'environnement marin.

[110] Voir le site du Ministère chargé des pêches maritimes : www.mpm.gov.ma, Département des Pêches Maritimes, (dispositif national de recherche et de sauvetage des vies humaines en mer), Les textes internationaux sont :

- Convention SOLAS 74 et protocole 78 CH : V règles 10 ,15 et 16.
- Convention SAR de 1979.
- Convention sur la haute mer de 1958 Art 12.
- Convention des nations unies sur le droit de la mer de 1982, Partie VII Section I Article 98.
- Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime, Art 9 et 11.
- Convention Internationale sur l'assistance de 1989, CH II Article 10 et 11.

(Consulté le 21 janvier 2012).

Aussi, la densité des mouvements de ces navires et l'intensité de l'activité des navigants au large des côtes marocaines rendent les questions de la sécurité maritime des plus cruciales pour des raisons évidentes de sauvegarde des vies humaines en mer, dans la mesure où les risques potentiels de la navigation sont nombreux et fréquents.

Ce sont autant de facteurs qui rendent nécessaire un dispositif national de recherche et de sauvetage développé en terme de moyens, de ressources humaines compétentes, de planification et de coordination des interventions en mer.

Ainsi, la mise en place de ce dispositif national de recherche et de sauvetage, a pour principal objectif d'effectuer avec le maximum de célérité et d'efficacité les opérations de recherche et de sauvetage en mer, quel que soit le lieu de l'accident. Toutefois, son efficacité dépend presque entièrement des moyens humains et matériels[111] dont il dispose, ainsi du sérieux avec lequel les opérations de recherche et de sauvetage sont effectuées.

En effet, au cours des quelques dernières années, des efforts considérables ont été déployés pour améliorer la mise en œuvre de ce programme, à travers l'établissement d'un système de formation en faveur de quelques membres d'équipage dont certains d'entre eux font partie de la catégorie du personnel qualifié, l'acquisition de plusieurs vedettes et canots de sauvetage dans des différents ports du royaume, ainsi qu'à travers la modernisation et le renforcement des système de communication par radio et par satellite, mais aussi les systèmes de positionnement et de suivi des navires de pêche.

Par ailleurs et sur le plan organisationnel et dans le cadre de la mise en œuvre de la convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (convention

[111] Voir le site du Ministère chargé des pêches maritimes, www.mpm.gov.ma, Département des Pêches Maritimes, (dispositif national de recherche et de sauvetage des vies humaines en mer), les moyens humains et matériels sont ;

- 129 membres d'équipage dont 70 officiers
- Dix neuf vedettes de sauvetage
- Dix canots semi-rigides de sauvetage
- Un système de communication par satellite
- Un système de communication radio conforme aux normes GMDSS
- Un système de positionnement et de suivi des navires de pêche

(Consulté le 21 Janvier 2012).

SAR) de 1979[112], entrée en vigueur au Maroc le 09 juin 1999[113], en matière des mesures préliminaires à prendre, le Maroc s'est engagé dans la création de plusieurs organismes qui s'intéressent de très près à ce phénomène, notamment des organes de coordination, des centres de sauvetage et des centre secondaires de recherche et de sauvetage également ; à l'image de la commission nationale de coordination de la recherche et du sauvetage des vies humaines en mer, qui contienne parmi ces membres[114], un mélange d'intervenants représentant une coordination interministérielle des administrations, qui peuvent contribuer efficacement dans la limite de leurs attributions à la mise en place d'un service performant de recherche et de sauvetage.

A cette fin, une éventuelle coopération peut être sollicitée auprès de plusieurs centres régionaux de recherche et de sauvetage basés aux ports marocains suivants : AL HOCEIMA, TANGER, AGADIR et DAKHLA. Ainsi qu'après de sous-centres de recherche et de sauvetage, basés aux ports suivants : NADOR, M'DIQ, LARACHE, CASABLANCA, SAFI, ESSAOUIRA, TANTAN, LAAYOUNE.

Du surcroît, plusieurs délégations de pêches maritimes dans certains ports du royaume disposent des postes d'intervention et d'alerte, dans un souci de faciliter

[112] La Convention SAR, adoptée à Hambourg en 1979, est entrée en vigueur en 1985. Elle définit une approche internationale de la recherche et du sauvetage en mer. Son objectif est la mise au point d'un plan international dans le cadre duquel les opérations de sauvetage des personnes en détresse en mer seront coordonnées sans tenir compte des frontières.

[113] BO n° 4732 du 07 Octobre 1999, *Dahir* n° 1-99-21 du 21 *Rabii I* 1420, 05 juillet 1999.

[114]Ministère chargé des pêches maritimes, www.mpm.gov.ma, Département des Pêches Maritimes, (dispositif national de recherche et de sauvetage des vies humaines en mer), les membres de la commission sont :

Le Ministère charge des pêches Maritimes;

La Marine Royale;

- Les Forces Royales Air;
- Le Ministère du Transport et de la Marine Marchande;
- La Gendarmerie Royale;
- Le Ministère de la Santé;
- La Direction de la Protection Civile;
- Le Ministère de l'Equipement;
- L'Office d'Exploitation des Ports;
- Le Ministère de l'intérieur;
- Le Ministère de l'économie et des Finances;
- Le Ministère de l'environnement;
- La Direction Générale de la Sûreté Nationale;
- L'Administration des Douanes et Impôts Indirects;
- Le Ministère charge des Télécommunications;
- La Direction de la Météorologie Nationale.

(Consulté le 21 janvier 2012).

encore plus les opérations de recherche et de sauvetage au profit des navires en détresse.

Néanmoins et en dépit de tous ces moyens humains et matériels dont elles disposent les autorités maritimes en matière de recherche et de sauvetage, certains problèmes entravent l'aboutissement des efforts déployés dans ce sens.

B- Les contraintes

Plusieurs difficultés peuvent constituer un obstacle majeur au renforcement de la sécurité et du sauvetage des vies humaines dans les zones côtières. Parmi ces difficultés figure l'aspect technique. Ainsi et à titre d'exemple, la transmission des alertes, en cas d'accident ou d'incident quelconque, de et à destination de quelques types d'embarcations, constitue un obstacle qui empêche la généralisation des opérations de recherche et de sauvetage, destinées, en principe, au profit d'un grand nombre d'usagers de la mer.

En effet, certaines embarcations et notamment celles opérant dans le secteur de la pêche artisanale, éprouvent, de plus en plus, des difficultés pour faire diffuser des alertes en cas d'urgence, étant donné qu'elles ne disposent jusqu'à présent d'aucun moyen de communication avec les postes d'intervention, ce qui contribue d'une manière remarquable au retardement des interventions, mais aussi à l'augmentation du niveau du risque quotidien, pour cette catégorie de travailleurs de plus en plus vulnérable.

Le choix des équipements de communication adaptés aux populations de pêcheurs les plus enclavés, mais encore les plus isolés dont les artisans pêcheurs constituent la grande partie, constitue lui aussi un aspect important du problème.

Plusieurs études ont été réalisées à cet effet dans l'objectif de réussir une meilleure adaptation des moyens de communication à cette catégorie de travailleurs, mais sans succès.

Dans ce contexte et en partenariat avec l'un des leaders des télécommunications au Maroc, il a été convenu de confectionner un téléphone portable spécifique à cette activité artisanale. Seulement cette solution a été abandonnée du fait que cet équipement reste impraticable, étant donné les conditions d'utilisation, parfois

compliquées, aggravées par des problèmes d'autonomie de batteries, et la nature des zones ciblées, souvent périlleuses et risquées, s'ajoute à cela, les communications à sens unique.

En outre, il a été convenu en vertu d'un accord avec une société de télécommunication, l'utilisation d'une VHF portable[115], qui a été retenue comme un moyen adapté et approprié. Les pêcheurs quant à eux, ont montré leur volonté pour son acquisition. Mais lors des essais, il s'est avéré que du point de vue technique, cet équipement ne peut avoir une portée de plus de 02 nautiques. Or, la zone d'activité des embarcations de la pêche artisanale dépasse dans bien des cas les 40 milles marins.

Actuellement, le département des pêches maritimes est en cours d'examiner un projet, qui consiste à utiliser à bord des différentes unités de pêche, une balise de localisation des sinistres. Cet équipement qui présente tous les avantages d'être d'une utilisation facile et pouvant alerter les sauveteurs dans un délai record. Seulement, ce projet demeure toujours en phase d'étude, étant donné, les obstacles qui entravent sa mise en œuvre, notamment ceux qui concerne la planification et la coordination, mais aussi le montage financier nécessaire à la réalisation de cette opération.

Par ailleurs, nous constatons que plusieurs techniques qui ont été adoptées à l'échelle internationale et qui ont prouvé leur efficacité, ne sont pas suffisamment adoptées et encouragées au niveau national, notamment en matière d'établissement des systèmes de comptes rendus dans le cadre desquels les navires signalent leur position à une station radio-côtière.

L'utilisation de ces systèmes s'avère extrêmement importante, étant donné qu'elle permet de réduire l'intervalle entre le moment où l'on a perdu contact avec un navire et celui où les opérations de recherche et de sauvetage sont déclenchées et aide à identifier rapidement les navires auxquels on pourrait demander assistance, y compris, le cas échéant, une aide médicale.

[115] Le VHF (very high frequency) portable est un des équipements indispensables à bord lorsqu'il s'agit d'assurer la sécurité des marins en plein mer ou près des côtes, il permet de communiquer, d'obtenir des informations météo ou d'appeler au secours si nécessaire.

De plus, la diffusion des informations de sécurité maritime à savoir les informations nautiques et prévisions météorologiques à l'usage des navigateurs et auprès des différentes populations maritimes et notamment celles les plus enclavées, semble d'une importance déterminante, seulement cette technique, n'est pas vraiment encouragée dans la pratique.

Outre le problème technique, les responsables du secteur maritime se trouvent parfois confrontés à un défi d'un autre genre, celui de la nature et la présence de certaines zones d'ombres ; (montages, caps, zone rocheuses…etc.), dispersées tout au long du littoral marocain, qui nécessitent des moyens de recherche et de sauvetage parfois plus sophistiqués mais encore plus adaptées à ce genre de parages, dans un but d'assurer plus d'accessibilité à ces endroits, dès lors, garantir le désenclavement d'un maximum possible de marins opérant dans ces sites, ce qui n'est pas toujours réalisable.

Des difficultés d'ordre organisationnel sont présentes également dans ce contexte. En effet, les plans nationaux en matière de recherche et de sauvetage qui ont été élaborés et adoptés au sein de la commission nationale de sauvetage, se trouvent parfois, orientés et dirigés selon des schémas différents, vu la composition de cette commission qui représente une diversité administrative. La disparité de ces plans et l'absence de procédures approuvées et normalisées à l'échelle nationale pouvaient engendrer des difficultés, en particulier au stade initial d'une alerte.

Si certaines régions bénéficient d'une organisation bien établie à même d'apporter une aide rapide et efficace, dans d'autres, l'insuffisance est manifeste.

En effet et dans certains cas, il pouvait en résulter un emploi peu rationnel des moyens de recherche et de sauvetage et un inutile chevauchement des efforts. D'où la nécessité de renforcer le système institutionnel, à travers l'unification et l'harmonisation des efforts.

De ce fait et sur le plan organisationnel, il est recommandé la création d'un centre national pour assurer la coordination de recherche et de sauvetage, une création qui rimera, sans doute, avec les directives de la convention internationale sur la recherche et le sauvetage en mer, (convention SAR) de 1979. Seulement ce projet

demeure toujours en phase d'étude, après presque dix ans passés de la ratification par le Maroc de cette convention.

Aussi, faut-il préciser qu'il est nécessaire de donner plus d'ampleur à la conclusion des accords régionaux avec les États voisins en matière de sauvetage et la création des zones de recherche et de sauvetage maritimes, conformément aux directives et aux recommandations de la convention SAR de 1979, qui incitent à la mise en commun des moyens, l'élaboration des procédures communes, la formation et les liaisons.

C'est dans cette optique que le Maroc à signé en 1996 un accord de coopération avec l'Espagne, relatif à la lutte contre la pollution et au sauvetage en mer[116], dans le cadre d'une coordination des efforts et des moyens dont les deux pays disposent, pour la lutte contre la pollution et pour le sauvetage en mer. Encore faut-il que cet accord soit plus général et touche l'ensemble des usagers de la mer, notamment les marins pêcheurs, étant donné que ses dispositions se sont focalisées principalement sur les flux de trafic maritimes relatifs au transport des passagers, et vu aussi que l'organisation des moyens et des efforts en vertu de cet accord est établie selon une étroite coordination entre les administrations compétentes des deux pays, qui sont les administrations de la marine marchande des deux parties, au détriment des autres structures administratives, en particulier celles chargées de la gestion des gens de mer, que leur contribution dans ce processus, aurait un impact très positif sur le déroulement de l'ensemble des opérations.

En définitive, les efforts en matière de recherche et de sauvetage des vies humaines en mer, doivent s'organiser dans le cadre d'une approche globale. La divergence des plans de recherche et de sauvetage ainsi que l'absence d'une activité cohérente et homogène ne peut qu'engendrer des difficultés dont le marin et le seul perdant. Les politiques de sécurité maritime doivent ainsi obéir à une grande diversité autour d'un facteur commun qui est le navire pris dans son acception la plus large.

[116] *Dahir* n° 1-99-193 du 27 Septembre 1999 portant publication de l'accord de coopération en matière de lutte contre la pollution et de sauvetage en mer, fait à Rabat le 6 février 1996, entre le Royaume du Maroc et le gouvernement d'Espagne. BO 4744 du 18 novembre 1999.

La mise en œuvre de cette approche globale, constitue également une condition nécessaire pour le renforcement de la protection sociale en faveur des marins et notamment les plus démunis.

Paragraphe 4 - L'insuffisance de la sécurité sociale dans le secteur des pêches maritimes

La sécurité sociale est instituée dans le secteur des pêches maritimes et les autres secteurs privés par le *Dahir* portant loi n° 1-72-184 du 27 Juillet 1972, relatif au régime de sécurité sociale tel qu'il a été modifié et complété ultérieurement.

Il faut cependant préciser que la sécurité sociale en vigueur dans ce secteur des pêches maritimes, qui est d'ailleurs la même que celle des autres secteurs d'activité avec une différence au niveau des modalités de cotisation dans le secteur de la pêche côtière, reste insuffisante et incapable de répondre aux attentes des marins pêcheurs et dès lors garantir une protection sociale efficace et durable en leur faveur. Il est encore nécessaire ici, de faire la distinction entre les trois segments de la pêche, c'est-à-dire, la pêche hauturière (A), côtière (B) et artisanale (C).

Ainsi et devant l'insuffisance des droits sociaux des marins pêcheurs et la difficulté d'accès aux prestations sociales allouées par l'organisme compétent, un régime social complémentaire a été mis en place en 2005, Il s'agit du régime d'Assurance Maladie Obligatoire (AMO) qui vise à élargir l'accès des populations défavorisées aux soins de santé de base, ainsi qu'à renforcer la protection sociale par la mise en place d'un régime d'assistance médicale aux économiquement faibles, toutefois, la mise en application de ce régime révèle encore des difficultés qui méritent d'être exposées (D).

A- L'instabilité des droits sociaux dans la pêche hauturière

Dans la pêche hauturière, les marins sont en principe considérés comme des salariés, leur rémunération est basée sur un salaire fixe augmenté dans certains cas d'un supplément, lié à la production réalisée. Cette catégorie de travailleurs est soumise au régime général de couverture sociale, à l'instar des autres secteurs, tels que le secteur d'industrie, de commerce et de service, etc.

Dans cette branche d'activité, les marins sont, en principe, déclarés à la CNSS[117] par l'armateur à l'instar des sociétés commerciales et industrielles. Sachant que les cotisations sont déterminées au même titre que pour les travailleurs des autres secteurs d'activité.

Généralement, ce système actuel de couverture sociale dans son ensemble est plus au moins adapté à cette catégorie de travailleurs, mais bien souvent, l'insuffisance est manifeste et l'on peut prendre pour exemple, la multiplication des arrêts de travail dus essentiellement aux repos biologiques[118] qui ne cessent de s'accroitre, ce qui influe négativement sur les revenus des marins et par conséquent sur les prestations qui leurs sont allouées par le régime.

En effet et dans la majorité des cas, les cotisations sont déterminées et basées simultanément sur des périodes où les marins étaient sans activité. Par ailleurs, ces derniers se voient pénalisés sur le nombre de jours de travail ce qui allongera l'âge de départ à la retraite.

Aussi et dans l'optique du renforcement du système de couverture sociale et à l'instar de son obligation de déclarer son personnel auprès de l'organisme de tutelle qui est la CNSS, l'armateur est tenu également de contacter une assurance au profit de l'ensemble de son équipage. Une assurance qui englobe les accidents de travail et les maladies professionnelles contractées à bord.

[117] Rapport de mission d'évaluation de la couverture sociale des Marins Pêcheurs à la Part, (étude réalisée par une équipe composée de cadres relevant du Département des Pêches Maritimes, de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale CNSS, et l'Office Nationale des Pêches ONP, « … Le nombre d'affiliés est de 270 entreprises déclarant plus de 13 000 salariés avec une masse salariale globale de l'ordre de 520 millions de Dirhams, soit un salaire annuel moyen de 40 000 Dirhams… », Juillet 2006, p 6.

[118] Brahim BOUDINAR, *Diagnostic du secteur de la pêche maritime au Maroc*, (collaboration externe avec l'OIT), *op.cit*, «… L'institution d'une période de repos biologique représentait une politique prudente et précautionneuse de l'État, inaugurée au début des années 90. Ce repos biologique d'un mois a progressivement été étendu à 7 mois par an… », p 32.

Seulement, il arrive dans certains cas que le nombre des marins assurés soit moins inférieur par rapport au nombre réel de l'effectif travaillant à bord. Une telle pratique peu scrupuleuse, qui consiste à procéder aux déclarations qui ne son pas nominatives, ne peut qu'engendrer des problèmes à l'égard des équipages, qui se trouvent même parfois incapables de faire valoir leurs droits auprès de l'organisme sociale de base.

Reste à signaler que le système social en vigueur, suscite plusieurs interrogations par rapport à la continuité des prestations qui sont allouées aux marins hauturiers, suite à un incident quelconque qui peut contribuer à l'instabilité de leur engagement, étant donné que ce système actuel ne prévoit aucune sécurité pour les personnes ayant perdu leur emploi à cause d'un licenciement économique ou des arrêts biologiques.

Il est à préciser, par ailleurs, que cette instabilité des droits, émanant de l'application de ce système sociale, est présente non seulement dans la pêche hauturière mais aussi dans la pêche côtière.

B- Complexité de l'application du régime social dans la pêche côtière

La couverture sociale des travailleurs opérant dans le secteur de la pêche côtière, concerne les marins qui sont rémunérés à la part et exerçant leur activité à bord de navires de pêche de types, chalutiers, palangriers et sardiniers.

Le système actuel permet en principe et d'une façon structurelle la couverture sociale de cette population ainsi le recouvrement immédiat et total des cotisations dues au régime.

Cependant, il faut noter que les marins de ce secteur sont considérés comme des travailleurs indépendants associés dont la rémunération est déterminée non pas sur la base d'un salaire mensuel fixé au préalable, mais en fonction de leurs parts qui sont tributaires de la fonction exercée à bord du navire et du montant de la vente brute des captures, diminuée des dépenses et des charges communes de fonctionnement, (charges sociales, gasoil, entretien, etc.).

La couverture sociale pour cette catégorie des marins concerne près de 1 800 navires déclarant plus de 43 000 marins pêcheurs à la part dont le gain annuel moyen déclaré

ne dépasse pas les 18 000 Dirhams, soit moins de la moitié de celui enregistré au niveau de la pêche hauturière[119].

S'agissant de la cotisation, la réglementation prévoit pour cette catégorie de travailleurs, d'asseoir la cotisation, non pas sur l'ensemble des rémunérations perçues, mais sur les recettes brutes du bateau de pêche.

Le décret n° 2-64-025 du 30 janvier 1964 fixe les taux de cotisation due à la CNSS par les marins pêcheurs à la part, soit :

- 4,65% du montant du produit brut de la vente du poisson pour les chalutiers.
- 6% du montant du produit brut de la vente du poisson pour les sardiniers et palangriers.

Cependant, il faut préciser que les cotisations sont prélevées à la source par l'Office Nationale des Pêches (ONP) et versées mensuellement à la CNSS, accompagnées d'un état de prélèvement par navire. Sachant que cet office qui est rétribué pour cette action, perçoit une rémunération de 2% (HT) des cotisations retenues.

Pour ce qui est des prestations servies par la CNSS aux marins pêcheurs à la part, il faut souligner que ces derniers bénéficient des mêmes prestations servies aux salariés du secteur industriel et commercial, c'est-à-dire ; les prestations familiales qui englobent les allocations familiales et les aides sanitaires familiales, ensuite les prestations sociales à court terme, à savoir les indemnités journalières de maladie, les indemnités journalières de maternité, les congés de naissance et les allocations décès, enfin les prestations sociales à long termes, qui comprennent les pensions d'invalidité, les pensions de vieillesse et les pensions du survivant.

Certes, les responsables du secteur considèrent le régime social actuel comme un choix adapté à cette catégorie des marins et permet en conséquent et d'une façon structurelle le recouvrement immédiat et total des cotisations dues au régime. Toutefois, il subsiste des difficultés structurelles caractérisées surtout par une

[119]Rapport de mission d'évaluation de la couverture sociale des Marins Pêcheurs à la Part, (étude réalisée par une équipe composée de cadres relevant du Département des Pêches Maritimes, de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale CNSS, et l'Office Nationale des Pêches ONP, Juillet 2006), *op.cit*, p 6.

complexité au niveau de l'application de ce régime sur le terrain, du fait des difficultés liées principalement au contrôle de l'assiette de cotisation, au contrôle des effectifs et à la diversité des intervenants.

En effet, la complexité du dispositif mis en place pour la gestion de la couverture sociale des marins pêcheurs ne cesse d'engendrer un ensemble de difficultés qui n'ont pas pu être aplanies et ce, malgré les dispositions et les mesures prises par la CNSS et les différents intervenants dans ce sens.

Ces difficultés proviennent essentiellement de la méthode de détermination de l'assiette de cotisation et la gestion des déclarations des revenus, que certaines pratiques, parfois peu scrupuleuses compliquent l'accomplissement de ces procédures.

Il s'agit particulièrement de la non déclaration, dans les délais, par le capitaine des navires, des mouvements des marins aux Délégations des Pêches Maritimes, aggravée surtout par la non actualisation des registres d'équipage à cause des opérations d'embarquement et de débarquement qui peuvent être effectuées à n'importe quel port, autre celui où a eu lieu la visite de sécurité du navire et l'établissement du registre d'équipage initial. Cette situation entraîne souvent une distorsion entre les données du bord et celles détenues par les Délégations des Pêches Maritimes (DPM).

Il en résulte, un contrôle peu rigoureux des équipages embarqués et débarqués des navires de pêche, dès lors, l'impossibilité de s'assurer que les marins déclarés sur la feuille de décompte, on effectivement participé aux opérations de pêche.

De plus, la méthode de détermination des gains individuels, qui est dissociée de la cotisation prélevée, combine deux arguments difficilement contrôlables à savoir la recette brute et les charges du navire.

Ainsi, il faut signaler que sauf en cas de litige entre les membres de l'équipage et l'armateur, les charges figurant sur les feuilles de décompte ne sont pas vraiment contrôlées. Malgré que cette vérification s'avère extrêmement importante pour déterminer les gains des marins pêcheurs.

Il en découle, que dans certains cas, les charges communes peuvent être sous-évaluées pour gonfler les gains des marins en vue de leur permettre de percevoir les allocations familiales[120].

Dans d'autres cas, la déduction des gains (déclarations de salaires individuels) à partir de la recette brute diminuée des charges communes, ne reflète pas la réalité des gains des marins. En effet, celle-ci peut pénaliser l'assuré en lui imputant un gain nul lorsque les charges sont déclarées supérieures aux recettes (gains négatifs) et ce en dépit du prélèvement des cotisations sociales. Par ailleurs, cette méthode permet de générer des droits indus aussi bien pour des marins embarqués (cas de gain réel inférieur à 500 Dirhams) que pour de faux marins (personnes déclarées et non embarquées).

Par ailleurs, la mise en application du régime sociale au profit des travailleurs de cette branche d'activité se trouve souvent confrontée à d'autres difficultés majeures liées au contrôle de la ressource.

Il s'agit notamment de la sous-déclaration par les armateurs, des ventes de poissons, qui est d'ailleurs, reconnue explicitement par l'ensemble des partenaires, voire par les armateurs eux-mêmes[121]. Car il semble pratiquement impossible de mettre en place un système de contrôle efficace du poisson débarqué par les agents de la Délégation des Pêches Maritimes (DPM), du fait de l'inadéquation des structures et des moyens. Egalement pour le contrôle des captures à bord du navire de pêche au moment de son accostage, qui est pratiquement absent, étant donné que les agents de l'ONP ne sont pas habilités à effectuer le contrôle à bord des navires, surtout pour les sardiniers dont les captures sont stockées en vrac dans les cales.

L'on ajoute à cela, la complexité des opérations de contrôle du poisson débarqué sur certains quais (loin des halles aux poissons) ou pendant la nuit à cause du manque de coordination entre les différents intervenants dans ce sens.

---

[120] Rapport de mission d'évaluation de la couverture sociale des Marins Pêcheurs à la Part, (étude réalisée par une équipe composée de cadres relevant du Département des Pêches Maritimes, de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale CNSS, et l'Office Nationale des Pêches ONP, Juillet 2006), *op.cit,* «…En 2005 plus de 56% des navires déclarent des charges inférieures à la norme établie en 1964… », p 14.

[121] Note relative au secteur des marins pêcheurs à la part, établie par la CNSS, 2000, « … ce dysfonctionnement a également été constaté par la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS) lors d'une enquête menée au niveau du port de Casablanca en 1997, qui a révélé pour une période de 15 jours, une sous-déclaration des ventes de poisson estimée à 40%... », p 1.

Il en résulte que ces phénomènes peuvent influencer sur les méthodes de la commercialisation des captures dans ce secteur de pêche, qui n'échappe pas en réalité à des formes de dérogation et d'infraction qui se sont installées progressivement au sein de cette branche d'activité, à savoir les ventes en noir dans l'intention d'échapper aux obligations qui sont à la charge des armateurs, en matière des taxes établies par l'ONP.

De ce fait, seule une partie des captures est commercialisée légalement au sein des halles aux poissons et par conséquent taxée selon les règles en vigueur, ce qui influe négativement sur les cotisations des marins déclarés auprès de la CNSS, car moins de produits commercialisés légalement est synonyme d'une faible prise en charge sociale au profit de ces travailleurs. Pour cette raison, la plupart d'entre eux ne bénéficie pas vraiment d'une couverture sociale qui perdure dans le temps, d'où la nécessité d'établir un système de contrôle fiable et vigoureux au sein des halles aux poissons, capable de toucher l'ensemble des transactions effectuées, dans un but de minimiser, voire éradiquer ces pratiques illégales.

A cette forme d'infraction, s'ajoutent aussi les ventes des captures en dehors de la halle aux poissons (circuit informel) qui ne font l'objet d'aucun prélèvement, encore la non maîtrise des ventes du poisson de transit, ainsi que la multiplication des fausses déclarations que les mesures de répression adoptées à cet égard restent souples et peu efficaces et uniquement dissuasives, ce qui explique les cas de récidive et l'usage abusif de subterfuges dans l'intention de réduire le volume des recettes déclarées.

De plus, le nombre important d'intervenants dans la gestion des ventes de poisson et des déclarations de gains des marins pêcheurs ;(l'armateur, la délégation de la pêche maritime, l'ONP, la CNSS), ne peut qu'engendrer une dilution des responsabilités et la prépondérance de la fraude.

Face à cette situation alarmante, les conséquences sont de plus en plus inquiétantes. C'est ainsi que ces dysfonctionnements contribuent remarquablement à la réduction des gains déclarés à la CNSS, ce qui entraine inéluctablement la diminution du niveau des prestations servies par cette institution au profit des marins pêcheurs à la part.

Il en ressort, un écart structurel négatif très important, entre les cotisations versées et les prestations servies. Ce qui a un impact direct sur le financement du régime social, dont le déficit annuel est estimé à 65 millions de Dirhams.

Cependant et malgré toutes les actions entreprises en vue de remédier à cette situation, notamment de la part de l'organisme social de tutelle (CNSS) pour mettre un terme à cet état de fait, à travers la sensibilisation et l'information, pour but d'attirer l'attention des différents partenaires dans la gestion du secteur des marins pêcheurs, sur les répercussions négatives et néfastes de cette situation, aucune mesure probante et agissante n'a été, jusqu'à présent, prise pour débloquer la situation[122].

Devant ce constat critique, les développements consacrés à l'instauration d'un système social fiable au profit de cette catégorie de marins, devraient être en conséquence assez importants.

A cet effet et dans la perspective d'améliorer davantage la couverture sociale des marins pêcheurs, il est opportun d'adopter un système de gestion plus adéquat, cohérent, viable et mieux adapté aux spécificités du secteur de la pêche, caractérisé surtout par la transparence et la simplification de ses règles d'application, capable de garantir et de préserver les droits entiers des marins pêcheurs, par la déclaration de gains réels et le service de prestations conséquentes. Sauf qu'un tel objectif ne peut désormais se réaliser, que dans le cadre de la responsabilisation individuelle des marins, de la gestion directe de leur déclaration de gains et du paiement des cotisations.

C'est dans ce contexte que la CNSS a proposé en 2000 un projet de couverture sociale destiné aux marins pêcheurs à la part. Un projet selon ses auteurs, constitue une solution qui cadre mieux avec les spécificités de ce secteur, et qui pourrait s'adapter avec les particularités de cette catégorie d'assurés.

[122] Note relative au secteur des marins pêcheurs à la part, établie par la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS), *op.cit*, « …Malgré toutes les correspondances et les notes adressés par la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS) à ce sujet, et les multiples réunions tenues avec les différents partenaires sur le plan national, régional et local, et particulièrement le Ministère des Pêches Maritimes, l'ONP et l'ODEP, pour trouver des solutions adéquates aux problèmes endémiques de la sous-déclaration des ventes, aucune initiative probante et effective n'a été, jusqu'à présent, prise et la situation n'a désormais, pu être assainie… » p 2.

Il s'agit principalement de l'extension du régime de sécurité sociale actuellement en vigueur dans les secteurs industriel et commercial avec la particularité d'appliquer aux marins pêcheurs, un système basé sur la déclaration mensuelle d'un gain forfaitaire de référence ayant pour base le SMIG et qui serait appliqué en fonction des possibilités financières du marin. Seulement et jusqu'à présent, ce projet n'a pas pu être retenu par les responsables au sein du ministère chargé de la gestion des gens de mer.

De ce fait et face à ces difficultés qui perdurent et qui hypothèquent l'avenir du système actuel des marins pêcheurs, lequel a montré manifestement ses limites et pour préserver les droits de ces travailleurs, une simplification des procédures de déclaration et de paiement de cotisations, ainsi que l'instauration d'un système de contrôle cohérent, fiable et vigoureux, se justifient mais aussi s'imposent.

Par ailleurs et si les marins dans les la pêche hauturière et côtière sont, en principe, déclarés à la CNSS, leurs homologues qui exercent dans la pêche artisanale échappent, à l'heure actuelle, à toute forme de régulation sociale, malgré les efforts qui visent l'extension du régime en vigueur à ces travailleurs.

C- Les tentatives de redressement social dans la pêche artisanale

S'agissant de la pêche artisanale, il est important de signaler qu'elle revêt une importance capitale pour une grande partie de la population active vivant dans les localités côtière du Maroc.

Cependant, il nous paraît essentiel de rappeler que cette population ne bénéficie jusqu'à présent d'aucune couverture sociale institutionnelle. En ce sens que le *Dahir* instituant le régime de sécurité sociale et le Décret de 1964 fixant les taux de cotisation du secteur ne prévoient pas explicitement les marins exerçant dans les barques.

De ce fait, l'extension de la couverture sociale au profit de cette catégorie de travailleurs peu structuré et mal organisé, constitue l'obstacle majeur pour les responsables du régime de sécurité sociale, pour le ministère de tutelle chargé de la gestion des gens de mer, ainsi que pour tous les intervenants dans ce domaine.

Toutefois, dans le cadre de la convention conclue en 1999 entre la CNSS et le Département des Pêches Maritimes, il a été convenu d'étendre le régime de la pêche côtière aux artisans pêcheurs qui commercialisent leur production au niveau des halles aux poissons[123].

En revanche, les artisans pêcheurs, dont les captures ne transitent pas par les halles aux poissons, bénéficieraient d'un système de couverture basé sur la déclaration d'un revenu forfaitaire.

La première catégorie des marins, n'a bénéficié de cette couverture qu'en date du 10 Avril 2001 et elle a concerné les marins commercialisant dans les ports de Casablanca, Mohammedia, Larache, Tanger, Kenitra et Safi.

Seulement, en 17 Avril 2003, la CNSS, a procédé à la suspension de la prise en charge des déclarations de salaire de cette population, étant donné que cette extension ne reposait sur aucune disposition juridique ou réglementaire[124].

Actuellement, ces travailleurs et leurs représentants ne cessent de demander à bénéficier, à l'instar des marins de la pêche côtière à la part, des prestations servies par la CNSS.

Certes, il existe des facteurs qui peuvent jouer en faveur de l'extension du régime sociale à cette catégorie de travailleurs, à savoir qu'actuellement toutes les barques sont identifiées par le ministère chargé des pêches maritimes, qui vise aussi dans sa politique d'aménagement du littoral, la création et la généralisation de plusieurs points de débarquement aménagés et des villages de pêcheurs avec implantation des représentations de l'ONP et de la Délégation des Pêches Maritimes, éléments qui peuvent être favorables et encourageants, notamment avec la volonté tant exprimée

[123] La Convention Cadre de Coopération entre le Ministère chargé des Pêches Maritimes et la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS), 24 Mai 1999, dans son Article II dispose que : « la CNSS est favorable à étendre le régime de la couverture sociale au secteur de la pêche artisanale. Elle mènera à cet effet, de concert avec le Ministère chargé des Pêches Maritimes une étude en vue de la mise en place d'un système de couverture adéquat aux marins pêcheurs exerçant dans ce secteur. ».

[124] Rapport de mission d'évaluation de la couverture sociale des Marins Pêcheurs à la Part, (étude réalisée par une équipe composée de cadres relevant du Département des Pêches Maritimes, de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale CNSS, et l'Office Nationale des Pêches ONP, Juillet 2006), *op.cit*,

«… Malgré la suspension de la prise en charge des déclarations de salaires de cette catégorie de marins par la CNSS, les prélèvements des cotisations au titre des canotiers, continuent toujours à être effectués par l'ONP. Le montant global des prélèvements, pour la période 2003/2006, s'établit à hauteur de 4,3 millions de Dirhams dont 3,4 millions ont été virés à la CNSS… », p 8.

par les artisans pêcheurs pour commercialiser leurs captures au niveau des halles aux poissons.

Encore faut-il préciser que certaines difficultés peuvent entraver l'extension du régime sociale aux travailleurs de ce secteur, car non seulement l'inscription maritime n'est pas vraiment généralisée à tous les marins exerçant dans ce secteur, mais encore l'absence d'un mécanisme de suivi à l'exemple des registres d'équipages qui ne sont pas adoptés dans ce secteur, rend le contrôle des mouvements des artisans pêcheurs, pratiquement impossible, de ce fait, les barques trouvent plus de facilité d'accoster dans des différents lieux loin des ports.

De plus, les méthodes de la commercialisation des produits au sein de cette branche d'activité, influent négativement sur cette extension, étant donné qu'une grande partie des captures de la pêche artisanale n'est pas commercialiser d'une manière réglementée au niveau des halles aux poissons, ou même directement au niveau des Points de Débarquements Aménagés (PDA), qui par l'occasion n'existent pas en nombre suffisant pour mieux gérer les ventes au sein de cette branche d'activité, c'est le cas des pêcheurs artisans qui opèrent dans des sites loin des ports ou villages de pêcheurs.

De ce fait et faute d'un fondement réglementaire solide qui pourrait constituer un élément essentiel de base pour le calcul des prélèvements et des cotisations et devant la quasi inexistence de données statistiques fiables et probants[125], notamment en ce qui concerne les effectifs, les données démographiques et socio-économiques (âge, situation, et taille de la famille…), les gains réalisés à partir de la pêche et l'organisation des opérations de vente dans ce secteur… les artisans pêcheurs continuent de travailler sans la moindre organisation, capable de préserver leur

[125] Caisse National de Sécurité Sociale (CNSS), Etude relative à l'activité des marins pêcheurs canotiers exerçant dans la pêche artisanale, (Avril 2000), « … il a été décidé de réaliser une enquête auprès des marins pêcheurs canotiers pour recueillir les information nécessaires. Cette enquête, basée sur deux questionnaires concernant respectivement le canot et le marin pêcheurs canotier a été réaliser, au cours du dernier trimestre 1999, par la CNSS en collaboration avec les quartiers maritimes et a concerné les canotiers opérant dans les sites suivants : Sidi Ifni/ Tifnit/ Imessouane/ M'risa/ Jebha.
D'autres sites ont été retenus mais l'enquête n'a pas pu être réalisée par manque de collaboration de la part des canotiers, consistants dans la réticence, voire l'abstention à communiquer aux agents enquêteurs les informations fiables en ce qui concerne leurs gain réel, état matrimonial, âge, fonction…etc… », p 2.

engagement et les droits qui en découlent et notamment en matière de sécurité sociale.

Il en résulte, que cette catégorie de marins composée souvent de petits travailleurs dont certains d'entre eux sont indépendants exerçant dans le secteur de la petite pêche et la pêche artisanale, ne bénéficient en réalité et jusqu'à présent d'aucune forme de couverture sociale adéquate, y compris certaines mesures urgentes telles que les prestations fournies par des mécanismes d'assurance et notamment la micro-assurance sur des bases volontaires par exemple.

D'ailleurs, il y a lieu de noter que le code de commerce maritime de 1919 contribue en quelques sortes à l'intensification de cette situation en disposant que seuls les marins travaillant à bord des navires de plus de 5 tonneaux de jauge brut, ont le droit de bénéficier d'une assurance, ce que exclut un nombre non négligeable des marins qui travaillent à bord des navires d'une dimension égale ou inférieure.

Généralement et devant l'insuffisance des droits sociaux des marins auprès de la CNSS, vigilante à l'égard des entreprises ayant une activité terrestre, l'est beaucoup moins en matière maritime, un nouveau régime sociale complémentaire a été mis en place en 2005. Il s'agit du régime d'Assurance Maladie Obligatoire (AMO).

D- Le régime d'assurance maladie obligatoire, en quête d'une protection sociale complémentaire

Ce régime vise essentiellement à assurer l'accès à la santé et aux médicaments, au plus grand nombre des citoyens et notamment les travailleurs à faibles revenus, dont les marins font partie[126].

Le panier de soins de l'AMO contient le suivi de la maternité, le suivi de l'enfant de moins de 12 ans, le suivi des affections longues et coûteuses (ALC) et les affections de longues durées (ALD) et les hospitalisations[127].

Cependant et selon la loi 65-00 relative à l'AMO, il faut signaler que dans le secteur de la pêche, seules sont les personnes assujetties au régime de sécurité sociale en vigueur, gérée par la CNSS, qui ont le droit de bénéficier des prestations découlant du nouveau régime complémentaire AMO.

De ce fait et étant donné que les artisans pêcheurs ne bénéficient d'aucune couverture sociale institutionnelle, ils sont par conséquent exclus du champ d'application de ce nouveau régime sociale d'Assurance Maladie Obligatoire (AMO).

S'agissant des marins de la pêche hauturière, il faut signaler que le taux de cotisation en vertu de ce nouveau régime sociale est de 5% de la masse salariale, dont 3% est à la charge de l'armateur et 2% à la charge du marin. Sachant que le nombre de salariés déclarés annuellement à la CNSS, est d'environ 13 000, avec un salaire annuel moyen de 40 000 Dirhams, soit une masse salariale globale de l'ordre de 520 millions de Dirhams.

Les cotisations de la pêche hauturière en vertu du régime de l'AMO, sont de l'ordre de 26 millions de dirhams par an.

Pour ce qui est de la pêche côtière, il faut noter que les cotisations sont prélevées directement et à l'instar du régime général de sécurité sociale, sur les recettes brutes

[126] Voir le site de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale, www.cnss.ma, l'AMO Assurance Maladie Obligatoire, Documents de communication, « …L'AMO s'applique aux :

- Salariés assujettis au régime de sécurité sociale ne disposant pas d'une assurance facultative.
- Titulaires de pensions dont le montant est supérieur ou égal à 910 dirhams (secteur agricole) ou 1.289 dirhams (autres secteurs).
- Assurés volontaires.
- Marins pêcheurs à la part… ».

(Vu le 12 juin 2010).

[127] Cf. Annexe N°10 (Liste des Affections de Longue Durée ALD prises en charge par l'AMO).

du bateau de pêche. Le décret n° 2-05-734 du 18 Juillet 2005 fixe les taux de cotisation due à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale, par les marins pêcheurs à la part soit :

- 1,2% du montant du produit brut de la vente du poisson pêché sur les chalutiers.
- 1,5% du montant du produit brut de la vente du poisson pêché sur les sardiniers et palangriers.

Cette cotisation s'ajoute évidement à la cotisation déjà existante et qui couvre les autres prestations de la CNSS.

Reste à souligner que la couverture sociale de la pêche côtière concerne selon les statistiques des organes de tutelle, près de 1 800 navires déclarant plus de 43 000 marins pêcheurs à la part, dont le gain annuel moyen déclaré ne dépasse pas les 18 000 Dirhams[128].

En ce qui concerne les bénéficiaires de ce régime d'Assurance Maladie Obligatoire, il faut rappeler que ce dernier couvre l'assuré, le(s) conjoint(s) et les enfants à sa charge, âgé de 21 ans au plus. La limite d'âge est prorogée jusqu'à 26 ans pour les enfants non mariés poursuivant des études supérieurs, à condition d'en apporter la justification. En revanche, sans limite d'âge pour les enfants de l'assuré atteints d'un handicap physique ou mental.

Certes, la mise en place de l'AMO a réalisé des avancées, surtout sur le plan quantitatif. Toutefois, sa mise en application révèle encore des dysfonctionnements majeurs : médicaments indisponibles, retard des remboursements, absence de prise en charge préalable.

En effet, de nombreux obstacles vont à l'encontre d'un accès convenable aux traitements et soins médicaux des patients au Maroc dont figurent aussi les marins. Des études actuarielles ont conclu à la difficulté de couvrir dès l'entrée en vigueur de la loi relative à l'AMO l'ensemble des soins et prestations découlant de ce système.

[128] Rapport de mission d'évaluation de la couverture sociale des Marins Pêcheurs à la Part, (étude réalisée par une équipe composée de cadres relevant du Département des Pêches Maritimes, de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale CNSS, et l'Office Nationale des Pêches ONP, Juillet 2006), *op.cit*, p 6.

Cette démarche se traduira par un coût très élevé et insupportable par les entreprises affiliées à la CNSS.

De plus, les marins pêcheurs se trouvent parfois, en cas de problèmes de santé, dans l'obligation de payer préalablement les frais de soins ou d'hospitalisation pour se faire rembourser par la suite, en passant par les assurances privées qui leur imposent un plafond.

Nonobstant, la prise en charge totale et préalable demeure une condition indispensable pour que les malades puissent se soigner et limiter l'aggravation de leurs pathologies. Mais, la CNSS semble ignorer ce droit fondamental.

Du surcroît, le taux de remboursement joue un rôle décisif en matière d'accessibilité aux différentes formes de prestations, mais aussi en ce qui concerne la maîtrise des frais de soins médicaux. Un taux qui varie en fonction des structures de soins, puisqu'il est fixé à 90% si les soins sont effectués dans les établissements publics et à 70% pour les soins effectués auprès des prestataires de santé privé.

Toutefois, il serait souhaitable d'accorder plus d'importance et de considération aux cas des malades à faibles revenus, qui éprouvent des difficultés pour couvrir les frais des soins qui sont à leur charge, étant donné qu'ils n'ont pas les moyens de bénéficier d'un traitement de fond et qui par conséquent se trouvent parfois contraints d'abandonner leur traitement, suite à une maladie rare, chronique ou coûteuse ne figurant pas dans la liste des maladies pouvant être prise en charge par le système d'AMO.

D'une façon générale et face à ces dysfonctionnements qui affectent le système social actuel et qui n'épargnent pas le secteur de la pêche maritime, notamment dans ses deux branches côtière et artisanale, la priorité absolue doit être donnée à la conception de politiques et d'initiatives propres à faire adopter un système de couverture sociale plus adéquat et plus adapté à certaines catégories de travailleurs, mais aussi à faire bénéficier de la sécurité sociale ceux qui ne sont pas couverts par les systèmes en vigueur[129].

[129] Il faut signaler qu'un Régime d'Assistance médicale pour les économiquement démunis (RAMED), a été mis en place afin de permettre à une population économiquement démunie de bénéficier d'une couverture médicale de base qui offre ainsi la gratuité des soins et prestations médicalement

Compte tenu de la situation de certains pêcheurs, notamment ceux rémunérés à la part, qui sont considérés comme des travailleurs indépendants et du fait de la complexité du dispositif mis en place pour la gestion de leur couverture sociale, un dispositif qui engendre un ensemble de difficultés qui n'ont pas pu être aplanies, ces marins par conséquent ne bénéficient pas toujours du même niveau de protection sociale que les travailleurs en général.

Les artisans pêcheurs et les petits pêcheurs, quant à eux, sont dépourvus de protection sociale parce qu'ils exercent leur activité dans un secteur où la plupart des travailleurs des autres secteurs similaires n'en bénéficient pas non plus.

De toute façon, la situation de cette catégorie de travailleurs ne fait que refléter celle de la population mondiale qui, dans sa majorité, n'a pas de protection sociale. Il convient par conséquent de garder à l'esprit que tout effort visant à étendre la sécurité sociale à un secteur s'inscrit dans un contexte où la plupart des travailleurs en sont généralement dépourvus[130].

En définitive, la pêche est une activité dangereuse et il est donc particulièrement important que les pêcheurs et les personnes à leur charge bénéficient de prestations en cas de décès, de maladie ou d'accident.

Tout comme les travailleurs d'autres secteurs, les pêcheurs devraient avoir accès à une couverture de sécurité sociale, notamment pour des questions telles que la maladie, l'invalidité, les lésions professionnelles, les indemnités en cas de maladie, le décès et les régimes de pension.

Dans cette optique, il est nécessaire d'élargir, dans la mesure du possible, le cercle des personnes protégées par le régime de la sécurité sociale nationale, de manière à y englober tous les pêcheurs, y inclus les indépendants et leurs personnes à charge, dans le but d'assurer une justice sociale plus poussée qui devrait s'exprimer sous la forme de conditions égales pour tous.

---

disponibles dans les hôpitaux publics, les centres de santé et les services sanitaires relevant de l'Etat aussi bien en cas d'urgence ou lors de l'hospitalisation. (Décret n° 2-08-177 du 9 septembre 2008 portant application des dispositions du livre III de la loi n° 65-00 relative au régime d'assistance médicale).

[130] Conférence internationale du travail, 92° Session 2004, *op.cit*, p 129.

Les règles ainsi dégagées, concernent les conditions d'exécution de l'engagement maritime, mettent en valeur non seulement l'importance et la nécessité d'établir des dispositions claires et transparentes capables de protéger tous les droits des marins pêcheurs qui découlent de l'exécution de cet engagement, mais aussi l'intervention protectrice de l'administration maritime qui doit être présente également lors de la dissolution du lien d'emploi.

Chapitre III - Dissolution de la relation contractuelle, quelles mesures pour quelle protection ?

Les règles applicables à la cessation du contrat d'engagement maritime sont distinctes selon qu'il s'agit d'un contrat conclu au voyage ou conclu pour une durée indéterminée.

Cependant il est à signaler que la distinction faite n'empêche pas qu'il existe un certain nombre de règles communes à ces deux types de contrats.

Certes, le code de commerce maritime de 1919 donne une liste des évènements qui mettent fin à tout contrat quelle que soit sa nature. Ce sont, le consentement mutuel des parties, le décès du marin, la prise, le naufrage ou l'innavigabilité du navire. Seulement, il est à préciser dans ce cadre que ces cas ne présentent en réalité aucun intérêt car ne peuvent donner lieu à aucune contestation ou opposition de la part du marin en question.

Dès lors, on invoquera ici, seulement les causes qui peuvent provoquer la dissolution du contrat d'engagement (Section 1), nécessitant l'intervention de l'administration maritime à fins de conciliation des parties (Section 2).

Section 1 - Causes de dissolution

Parmi ces causes, certaines peuvent provoquer extinction du contrat (Paragraphe 1), d'autres entrainer sa rupture (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 - Extinction du contrat d'engagement

Les causes d'extinction du contrat d'engagement maritime peuvent résulter des contestations de la part du marin concernant le montant du salaire (A) ou son état de santé (B).

A - Contestation sur le salaire

A l'occasion de l'exécution du contrat d'engagement maritime, de nombreuses contestations sur le salaire peuvent se déclencher et opposer les parties et dès lors, provoquer l'extinction de ce lien contractuel.

L'examen des textes législatifs fait apparaître qu'ils sont en faveur d'une protection de l'engagement. Dans cet objectif et en vue d'éliminer tout obstacle qui peut nuire la continuité de cet engagement, le législateur favorise un contrôle rigoureux de la part de l'administration maritime qui porte aussi bien sur le montant du salaire que sur le mode de règlement de celui-ci.

Dans ce cadre toute contestation pourra faire l'objet d'une tentative de conciliation par l'autorité maritime.

Il en est ainsi lorsque le marin fait appel à cette autorité pour témoigner du montant du salaire convenu entre les parties lors de la conclusion du rôle d'équipage.

A cet effet, l'autorité maritime peut s'assurer, par la lecture à haute voix des clauses et conditions du contrat d'engagement, pour que celles-ci soient connues et comprises par les parties. Seulement, cette méthode à démontré son inefficacité du moment où le marin perçoit dans plusieurs cas un salaire, outre que celui convenu auparavant. Des litiges peuvent résulter également d'un désaccord sur le montant du solde restant dû au marin.

En effet, le paiement des salaires pose un certain nombre de questions généralement propre au droit maritime, tel que le cas où le marin se trouve embarqué pour une période assez longue et ne soit payé qu'à son retour, ce qui a conduit à la constitution d'un régime particulier d'avances, d'acomptes et de délégations de salaires[131].

Toutefois, ce régime particulier peut être source de plusieurs différends du fait des erreurs qui peuvent surgir lors du calcul des salaires, que le marin ne découvre, bien souvent à cause du rythme continu de son activité, que lors de la liquidation des salaires qui n'intervient qu'à la fin du voyage, après le retour du navire[132].

[131] Les payements anticipés ou se qu'on pourrait appeler les avances sont versés au marin avant le départ. L'acompte se distingue de l'avance en ce qu'il est payé en cours de voyage. La délégation de solde est la portion de salaire qui est versée à la famille du marin à la fin de chaque mois. Elle est établie normalement avant l'embarquement.

[132] Code de commerce maritime, Article 182 Bis dispose que : « la liquidation des salaires est effectuée lorsque le navire arrive au port où il termine son voyage. En outre, les salaires sont liquidés : pour les navires armées au long cours et au grand cabotage, annuellement au premier port touché par le bâtiment, pour les navires armés au cabotage marocain, mensuellement au premier port touché par le bâtiment…. ».

Par ailleurs, il est à noter qu'un bon nombre de contestations portent également sur les acomptes, leur montant effectif et la qualité des personnes auxquelles les délégations ont profité[133].

L'intervention de l'autorité maritime dans la solution de ces litiges permet donc d'éviter la détérioration des rapports entre les parties pouvant nuire à la continuité de l'engagement, dès lors, du contrat.

B - Contestation sur l'état de santé du marin

L'état de santé du marin peut être contesté par l'armateur et donner lieu à un contrôle au moyen d'une contre visite dont le résultat commande la prise en charge des frais et soins résultant de la maladie ou de l'accident.

La contestation apparaîtra lorsque ce résultat est différent de celui auquel le médecin traitant du marin a conclu[134].

On peut effectivement imaginer que les conclusions des deux médecins soient contradictoires. Dans ce cas, l'autorité maritime doit être saisie. Elle désigne ainsi un médecin sur-arbitre agréé par l'administration maritime, dont le rapport s'imposera aux parties.

Néanmoins, il reste que cette intervention de la part de l'autorité maritime, n'a que le but d'une tentative de conciliation.

D'autre part, il peut arriver en pratique que l'armateur persiste à considérer comme seules valables les conclusions de son médecin conseil. Dans ce cas, la contestation relative à l'état de santé du marin se soldera par une rupture du contrat d'engagement à l'initiative de l'armateur.

Lorsque celui-ci accepte les conclusions du médecin sur-arbitre, soit parce qu'elles coïncident avec celles de son propre médecin conseil, soit parce qu'il ne désire pas arriver à une solution judiciaire, la conciliation est constatée par l'autorité maritime et le marin, dans les limites de sa capacité restante, et compte tenu de l'importance

[133] La délivrance de l'acompte reste, en tout état de cause, du ressort du capitaine, qui est seul juge de son opportunité. De plus il ne doit pas dépasser les deux tiers des salaires gagnés par le marin au moment où l'acompte est demandé, sous déduction des avances et délégations (Article 184 al 2 et 3).
[134] Il s'agit ici notamment du cas de l'accident ou maladie après débarquement. Il faut rappeler que le marin a le choix de son médecin dans ce cas.

du taux d'incapacité dont il est resté atteint, peut soit retrouver une fonction à bord, soit se voir attribuer un poste à terre.

Dans ce dernier cas, l'état de santé du marin n'aura conduit, ni à une extinction, ni à une rupture du contrat d'engagement, mais à un changement de nature de celui-ci qui, désormais va ressortir du droit social terrestre[135].

Paragraphe 2 - Rupture du contrat d'engagement

Les causes de rupture du contrat d'engagement maritime, résultent des fautes disciplinaires ou pénales du marin.

Les fautes de discipline[136] constituent des motifs légitimes de congédiement par le capitaine ce qui n'écarte pas, évidement, la possibilité pour l'armateur de résilier le contrat.

Par ailleurs, le DCCM a limité les cas ou l'armateur ou le capitaine peut prononcer la résiliation du contrat d'engagement, pour des motifs légitimes, ce qui ne lui permettra d'avoir aucun droit.

Outre cela, il faut noter que le législateur marocain a utilisé le mot « congédiement » car c'est celui qui été utilisé à l'époque, aujourd'hui on parle plutôt de licenciement. Ainsi, sera licencié : le marin qui ne se présente pas à l'embarquement, à la première réquisition de l'armateur ou de son représentant ; le marin inculpé pour un crime ou un délit si le navire est en partance ; la désobéissance ou l'ivresse constituant la faute grave contre la discipline; le marin absent irrégulièrement du bord pendant plus de trois jours; le marin qui se trouver, de son propre fait, dans l'impossibilité de reprendre son service pour le départ du navire, par suite de blessure ou de maladie, quelle qu'en soit d'ailleurs la cause.

Toutefois et dans le cas où le licenciement est prononcé par l'armateur ou le capitaine contre un marin sans motif légitime avant le commencement du voyage, le marin quelque soit son mode d'engagement, conserve à titre d'indemnité les avances reçues, à défaut d'avance, le marin engagé au mois reçoit un mois de salaire tel qu'il été fixé au contrat. Par ailleurs, si le licenciement intervient après le commencement

[135] Hassania CHERKAOUI, *Protection du marin en droit marocain*, *op.cit*, p 52.
[136] Article 13 du code disciplinaire et pénal et 198 du code de commerce maritime.

du voyage, le marin payé au mois reçoit les salaires stipulés pour le temps qu'il a servi et, en outre, à titre d'indemnité, la moitié des salaires tels qu'ils peuvent être évalués, d'après la durée présumée du voyage.

D'une façon générale, le congédiement reste l'œuvre du capitaine en vertu de son pouvoir disciplinaire. Il reste maître à bord, et peut par conséquent, s'opposer à l'embarquement d'un membre de l'équipage.

Cependant, l'examen des textes applicables à cette situation permet de relever qu'ils n'ont pas fourni assez d'efforts pour garantir la stabilité de l'engagement, du moment où le code de commerce maritime de 1919 n'a adopté que des solutions vagues et ambigües, comparables à celles du droit commun, sans chercher vraiment à prendre en considération les conditions difficiles dans lesquelles se déroule le travail d'un marin pêcheur.

Reste à signaler que ce pouvoir accordé au capitaine est limité dans la mesure où c'est l'armateur qui, à terre, dispose du pouvoir de résiliation du contrat.

Mais avant que n'intervienne la décision de l'armateur l'autorité maritime est chargée de procéder à une tentative de conciliation des parties, en vertu de sa tutelle sur le pouvoir disciplinaire du capitaine[137].

Par ailleurs et à l'instar de l'armateur ou du capitaine, le marin peut mettre fin au contrat d'engagement avec ou sans motifs légitimes, mais il faut signaler qu'on assiste rarement à ce genre de résiliation vu la demande d'emploi en progression permanente dans ce secteur et les difficultés rencontrées également par plusieurs candidats pour trouver un métier dans ce domaine.

En ce qui concerne les fautes pénales, l'intervention de l'autorité maritime est déterminante dans l'ouverture de l'action publique.

En effet, en exigeant « des mesures de constatation et d'information de l'autorité compétente », l'article 17 du code disciplinaire et pénal, permet à l'autorité maritime de procéder à son enquête et de transmettre ses conclusions au parquet.

[137] Article 205 Bis du Code de Commerce Maritime et l'article 7 du code disciplinaire et pénal, instituant la tenue obligatoire d'un livre de discipline sous le contrôle de l'état.

Seulement, l'efficacité des constations et des contrôles effectués par l'autorité maritime, dépend avant tout de la transparence des organes et des moyens mis à la disposition de cette autorité pour exercer cette mission, mais aussi de la volonté d'établir ces observations dans des conditions d'égalité.

L'intervention de l'autorité maritime est d'autant plus importante que la perte du navire résultant d'une faute du capitaine (article 20) ne constitue pas une cause de rupture du contrat d'engagement de l'équipage, en raison de l'absence d'une force majeure.

En effet seule cette circonstance permet, aux termes de l'article 204 du code de commerce maritime, la rupture du contrat.

On ne rencontre cependant aucune définition de la force majeure, ce qui peut obliger à se retourner vers les textes du droit commun.

La prédominance de ces textes au détriment de la législation spécifique dans le cadre de ces mesures concernant la cessation du contrat d'engagement maritime et plus particulièrement sa résiliation unilatérale, fait surgir une situation plus ou moins obscure, dominée par l'imbrication des règles des deux sources, ce qui peut influencer négativement sur la stabilité de l'engagement maritime qui reste malgré tout fragile et menacé, encore faut-il compter sur un rôle positif de l'autorité maritime dans le cadre de la procédure de conciliation afin de limiter les dégâts et préserver la continuité de cet engagement.

Section 2 – Le pouvoir de conciliation de l'autorité maritime

La procédure de conciliation a pour objet de mettre les parties d'accord sur un certain nombre de dispositions litigieuses.

Les parties n'abandonnent en rien leur liberté de décision puisqu'elles restent entièrement libres d'aboutir ou de ne pas aboutir à un accord.

L’autorité maritime doit cependant tenter une conciliation amiable à défaut de laquelle le conflit sera porté devant le tribunal compétent.

La procédure est simple, la saisine incombe aux parties par requête écrite à fins de conciliation. Lorsque l’une des parties ne comparait pas, l’autorité maritime la convoque par voie administrative.

En cas de conciliation, l’administrateur dresse un procès verbal des conditions de l’arrangement qui constituent, en ce qui concerne les points relevés, un nouveau contrat. Cet acte est exécutoire immédiatement comme le rôle d’équipage auquel il est annexé.

En cas d’échec de la conciliation, l’administrateur dresse un procès verbal, dont il est remis une copie au demandeur contenant permission de citer devant le tribunal compétent.

Seulement, nous constatons qu’une certaine ambigüité règne tout de même sur le rôle de l’autorité maritime dans le cadre de cette procédure de conciliation, qui demande beaucoup de précisions dans certains types de litiges et dès lors une information continue en faveur de cette autorité et l’ensemble de ses organes, toutefois les textes législatifs n’organisent pas cette méthode d’information qui pourrait être très utile pour cette procédure de conciliation.

Par ailleurs et dans le cas d’échec de cette procédure et malgré que le législateur a prévu des textes spécifiques pour organiser l’engagement maritime, son exécution et même son expiration, on constate que ces textes ont été plus ou moins délaissés tant par les professionnels que par les tribunaux.

En effet, les litiges qui s’élèvent à l’occasion de l’exécution du contrat d’engagement maritime, sont portés devant les tribunaux de première instance où sont appliquées les règles du droit commun, notamment en matière de licenciement, alors que le législateur a prévu un règlement spécial à cet effet.

Titre II – Impact relatif de la politique gouvernementale sur le statut du marin pêcheur

L'absence d'un encadrement législatif clair et transparent mais aussi intransigeant, capable de protéger la stabilité de l'engagement maritime et la fixité de la profession, ainsi que tous les droits qui en découlent, sont autant d'obstacles à une protection juridique efficace.

Compte tenu du statut actuel des marins pêcheurs qui sont en quête d'une protection supplémentaire et d'une organisation plus profitable de leurs activités, les pouvoirs publics seraient plus que jamais appelés à y remédier.

Certes, plusieurs actions ont été menées ces derniers temps par l'administration de tutelle au profit des marins pêcheurs, notamment en matière de la qualification, de la promotion socioprofessionnelle et de l'intégration. Toutefois, la plupart des actions engagées à ce niveau n'ont pas donné les résultats escomptés et dès lors ont manqué d'efficacité (Chapitre I).

En effet, la carence et le manque d'efficacité sont présents également dans de nombreux projets de développement destinés au redressement du secteur de la pêche maritime, étant donné qu'ils ont porté plus sur les aspects économiques que sur la recherche de vraies solutions aux problèmes des marins pêcheurs, ce qui remet en cause, non seulement, l'efficacité de ces projets, mais aussi celle de toute une stratégie gouvernementale orientée principalement vers le renforcement de la compétitivité du secteur maritime et de l'amélioration des conditions de sa main d'œuvre (Chapitre II).

Chapitre I - La qualification et la promotion socioprofessionnelle, des actions louables mais insuffisantes

Dans le cadre de la mise en œuvre de sa stratégie de développement du secteur des pêches maritimes, le ministère de tutelle a développé plusieurs outils nécessaires à l'évolution de l'élément humain, à savoir : l'amélioration des compétences au moyen de la formation (Section 1), le rehaussement du niveau socio-professionnel du personnel opérant dans le secteur des pêches maritimes à travers le développement

de l'alphabétisation, la vulgarisation et la médecine des gens de mer (Section 2), ainsi qu'à travers l'intégration des communautés de pêcheurs, notamment à petite échelle, dans le tissu socioéconomique du Maroc (Section 3).

Ces actions sont certes méritoires, mais insuffisantes au regard d'un grand nombre de marins pêcheurs en quête d'une amélioration effective de leurs conditions de vie et de travail, qui n'ont pas subi de vrais changements, même avec ces actions qui connaissent malgré tout des difficultés de mise en œuvre, à défaut d'un schéma opérationnel simple, efficace et lisible.

Section 1 - La formation maritime, en quête d'une identité professionnelle

Réussir le développement social au Maroc, ainsi qu'une modernisation constante de son économie, dont le secteur maritime joue et jouera sans doute un rôle très important dans son épanouissement et en général, affronter ce nouvel environnement qui d'ici quelques années ouvrira complètement le pays à la concurrence internationale, suppose un investissement efficace dans le potentiel humain et un effort sans précédent d'encadrement, de suivi et d'intégration de ce potentiel dans la vie active et professionnelle.

Dans le cadre de cette politique qui vise à doter le Maroc de structures lui permettant d'accélérer son développement social et économique, le gouvernement a décidé de faire de la formation l'une des priorités de son action[138]. Le domaine maritime n'échappe pas à cette logique. A cet effet, la qualification et la mise à niveau socioprofessionnelle des gens de mer, sont considérées selon les responsables du secteur, comme des priorités dans la politique du développement économique et social du ministère chargé des pêches maritimes.

[138] C'est dans ce contexte que le Maroc s'est engagé le 18 mai 2005 dans un grand projet social, appelé l'Initiative National pour le Développement Humain (INDH). Voir le site www.indh.ma, publications, rencontre sur la gouvernance participative, Ifrane, 18 mai 2011, « …l'INDH se fonde, en effet, sur un système de valeurs ; elle se focalise sur le respect de la dignité de l'homme, la confiance des citoyens, la participation de la population aux processus d'expression de besoins et de prise de décision et la bonne gouvernance dans un cadre d'intervention transparent, ainsi que sur la force d'impact économique et social et la pérennité des projets… », p 9.

Ainsi, la création d'une direction spécialisée dans la formation maritime et la promotion socioprofessionnelle des gens de mer au sein du département chargé des pêches maritimes, constitue en réalité un pas très important dans la mise en œuvre de la stratégie ministérielle en matière de formation au niveau de ce secteur.

Certes, le Royaume du Maroc a essayé de développer toute une stratégie dans le but d'assurer une formation de qualité au profit des marins pêcheurs et aussi pour améliorer les compétences au moyen de la formation continue (Paragraphe 1), mais on constate néanmoins que les efforts déployés à ce niveau, n'ont pas encore abouti à l'efficacité de ce secteur, dont les besoins ne cessent de s'accroître (Paragraphe 2).

Paragraphe 1- Analyse du potentiel et du fonctionnement

La formation maritime en tant qu'élément essentiel et fondamental du développement humain dans le secteur de la pêche maritime, tend essentiellement à mette au service de cette branche d'activité les compétences nécessaires à la conduite, l'exploitation et la maintenance des navires de pêche. Elle vise également l'amélioration de ces compétences par le biais de la formation continue et le rehaussement du niveau socio- professionnel des gens de mer, en général, à travers la mise en œuvre d'actions de vulgarisation, d'alphabétisation fonctionnelle et de promotion sociale.

A - Présentation du système de formation maritime

L'élément humain constitue en réalité le vecteur essentiel et le facteur déterminant de performance des entreprises dans un environnement empreint par une évolution technologique constante et une compétitivité de plus en plus sévère.

L'amélioration de compétences adéquates dans le domaine maritime passe obligatoirement par la promotion d'une formation de qualité, qui serait l'une des priorités du ministère de tutelle et des politiques de bonne gouvernance du secteur en général.

Actuellement, la formation initiale dans ce domaine, appelée aussi formation résidentielle, s'adresse aux jeunes issus de l'enseignement fondamental. C'est une composante fondamentale du développement du secteur de la pêche maritime au Maroc. Elle permet aux futurs navigants à la pêche et aux techniciens des industries

de la pêche la possibilité de décrocher un diplôme professionnel au sein de l'un des 09 établissements de formation maritime.

Ces 09 établissements, d'une capacité d'accueil de 1 000 étudiants, forment des profils pour le niveau qualification, technicien, technicien spécialisé et cadre supérieur[139]. Ces établissements sont :

- Institut supérieur des Pêches Maritimes (ISTPM) d'Agadir;
- Instituts de Technologie des Pêches Maritimes (ITPM) de TanTan, Laayoune, Safi et Alhoceima;
- Centres de Qualification des Pêches Maritimes (CQPM) de Dakhla, Larache, Nador et Casablanca;

Ainsi, cette formation maritime est assurée dans les niveaux spécialisation, qualification, technicien, technicien spécialisé et cadre supérieur. Elle est également organisée en mode résidentiel, par alternance ou par apprentissage.

Cette mission, conduite par les établissements de formation maritime, prépare aux titres suivants :

- Certificat de spécialisation professionnelle maritime ;
- Certificat de qualification professionnelle maritime (option pêche ou machines marines) ;
- Diplôme de patron de pêche et d'officier mécanicien de 3ème classe ;
- Diplôme de lieutenant de pêche et de lieutenant mécanicien ;
- Diplôme en traitement et valorisation des produits de la pêche ;
- Diplôme de contrôle de qualité ;

[139] Brahim BOUDINAR, *Diagnostic du secteur de la pêche maritime au Maroc*, « Collaboration externe avec l'OIT », *op.cit*, p 56.

- Diplôme de capitaine de pêche et d'officier mécanicien de 2ème classe ;
- Diplôme de technologie des pêches ;
- Diplôme de 3ème cycle en gestion des pêches.

Il convient de souligner que les cadres navigants opérant dans le secteur de la pêche hauturière en vue de la conduite, l'exploitation et la maintenance des navires de plus de 150 tonneaux de jauge brute et développant une puissance de 1500 chevaux, sont formés au sein de l'Institut Supérieur de Technologie des pêches maritimes (ISTPM) d'Agadir[140].

La formation au profit de ces cadres navigants est étalée sur deux cycles d'études. Le 1er cycle est d'une durée de 2 années, sanctionnées par le diplôme de lieutenant de pêche ou de lieutenant mécanicien de 2ème classe. Le 2ème cycle est préparé aussi sur deux années pour l'obtention du diplôme de capitaine de pêche et d'officier mécanicien de 2ème classe.

Tandis que la formation des cadres navigants destinés à la pêche côtière est assurée par les Instituts de Technologie des Pêches Maritimes d'Al Hoceima, de Safi, de Tan Tan, et de Laâyoune.

Ils délivrent après deux années de formation en résidentiel, les diplômes de patron de pêche et d'officier mécanicien de 3ème classe pour l'exploitation respectivement des navires de moins de 150 tonneaux de jauge brute et des machines marines développant une puissance comprise entre 300 et 1000 chevaux.

Les Centres de Qualification Professionnelle Maritime (CQPM) de Nador, Larche, Casablanca et Dakhla, quant à eux, délivrent les certificats de qualification professionnelle maritime pont ou machines marines, ainsi que les licences de patron de pêche et les permis de conduire pour les moteurs marins ou moteur hors bord[141].

[140] La formation à l'ISTPM d'Agadir est ouverte sur concours aux bacheliers série mathématique, scientifique ou technique.
[141] Département des Pêches Maritimes, Ministère chargés des pêches maritimes, *Formation Maritime, Promotion socio-Professionnelle, Cap sur le Développement*, USG Edition, 2006, p 7.

D’un autre côté, ces établissements peuvent élaborer des programmes dans le cadre d’une formation continue pouvant comporter des stages de mises à niveau destinés aux marins, cadres navigants à la pêche et la préparation aux modules de spécialisation.

Par ailleurs, plusieurs efforts ont été déployés dans le but d’améliorer la formation pratique, au sein de ces établissements de formation maritime. Une partie de cette formation est dispensée directement à bord des navires nommés *navires écoles*, dont le nombre atteint actuellement sept navires, disponibles au niveau des principaux établissements de formation maritime. Ces navires sont dotés dans leur majorité d’équipements spécifiques tels que : les bassins d’essai, simulateurs de navigation, de pêche, de machines marines et de communication.

L’attention accordée à ce genre de formation, vise principalement le renforcement de l’enseignement théorique par la pratique, ce qui va permettre aux stagiaires de perfectionner leur formation et de se familiariser avec l’environnement naturel, technique et professionnel lié à leur futur métier.

Cet effort de renforcement des structures et équipements de la formation maritime a été poursuivi, dans le but d’élargir le champ d’action et d’améliorer les moyens et les outils de formation et par conséquent la qualité des prestations.

A cette fin, il est à retenir l’adoption de plusieurs conventions visant la réalisation de plusieurs centres de qualification professionnelle maritime dans les années à venir. Aussi, l’acquisition dans le cadre de la coopération avec l’Union Européenne d’une dernière technologie en matière de pêche de navigation et de communication au profit des instituts de technologie de pêche maritime.

En matière d’actions pédagogiques, il faut souligner qu’un intérêt particulier a été accordé à l’amélioration des qualifications des formateurs, à travers l’organisation de sessions visant le plus grand nombre de ces formateurs au sujet des ajustements apportés aux programmes de formation et à la pédagogie de l’alternance et de l’apprentissage.

En vue de compléter et d’améliorer les outils pédagogiques existants et de relever les dysfonctionnements du système, il y a eu recours à la préparation des supports

pédagogiques, ainsi que l'adaptation des programmes aux réalités de la navigation maritime.

Il convient de signaler également que les efforts du ministère de tutelle ne sont pas concentrés uniquement sur le développement d'une formation initiale de qualité au profit des marins pêcheurs, mais également sur l'amélioration des compétences au moyen de la formation continue.

En effet, le perfectionnement et la mise à niveau des cadres et marins opérant dans le secteur des pêches maritimes sont assurés par les programmes de formation continue élaborés par les établissements de formation maritime.

Les stages de mise à niveau destinés aux marins, cadres navigants à la pêche et personnels des industries de pêche et la préparation aux modules de spécialisation, sont les principaux programmes de ce genre de formation.

Ainsi, un plan annuel prévoit des stages de formation destinés à ces catégories de travailleurs. L'arrêté ministériel N° 824-99 du 26 mai 1999 régit la préparation de ces modules et la délivrance des certificats.

Les stages de mise à niveau sont définis annuellement selon les besoins de la profession et arrêtés en commun accord avec les chambres des pêches maritimes et les groupements de professionnels du secteur des pêches maritimes. Ces stages spécifiques touchent aux aspects techniques ou réglementaires, tels que la maintenance des moteurs marins, la réglementation maritime, la sécurité de la navigation, la lutte contre la pollution marine, le traitement et la valorisation des produits de la mer, etc.

Par ailleurs, les modules de spécialisation sont préparés pour les marins en activité souhaitant professionnaliser leur métier par l'acquisition des certificats spécifiques[142].

Il convient de signaler que dans ces dernières années plusieurs sessions en formation continue ont été organisées au profit des marins pêcheurs, officiers navigants et

[142] Département des Pêches Maritimes, Ministère chargés des pêches maritimes, *Formation Maritime, Promotion socio-Professionnelle, Cap sur le Développement, op.cit*, « …Parmi ces certificats, l'on peut citer ce qui suit : Frigoriste – Sauvetage et secourisme -*Maître* d'équipage - Lutte contre l'incendie- Électricien de bord - Sécurité et survie en mer -Maître graisseur- certificat SMDSM(GMDSS) -Ramendeur - Treuilliste -Hygiène et premiers soins-Brevet de plongée - Contrôleur de qualité -Brevet de plongée professionnelle – Classificateur… », p 11.

personnels des industries de la pêche, et à titre d'exemple, l'année 2006 a connu l'organisation de plus de 61 sessions couvrant divers domaines dans le secteur de la pêche avec un effectif qui a dépassé les 2431 bénéficiaires[143].

En outre, le domaine de la formation continue a été marqué par une augmentation remarquable en effectifs des formateurs, grâce à l'intérêt porté à la formation de cette catégorie, à travers des sessions en formation continue organisées à leur profit.

Après l'analyse des systèmes de formation maritime en vigueur et dans l'objectif de mieux comprendre leur fonctionnement, il nous paraît utile d'établir une évaluation de ses structures, d'un point de vue des différents intervenants dans ce secteur.

B - Les systèmes actuels de formation, quelle efficacité ?

Il s'agit principalement d'évaluer l'efficacité et l'utilité des systèmes actuels de formation, à travers l'analyse des opinions exprimées par les différents intervenants dans ce secteur, à savoir les responsables d'entreprises, les responsables de l'administration des pêches, ainsi que par les formateurs et par les stagiaires des établissements de formation maritime.

D'abord il est à préciser que le déroulement des enquêtes effectuées à cet égard s'est trouvé confronter à de nombreuses difficultés, notamment en ce qui concerne la collecte des informations, étant donné que les enquêtes fermées envoyées aux personnes sélectionnées ont rarement permis d'obtenir les informations désirées.

Certaines contraintes sont apparues au cours de l'enquête et ont eu une influence sur le nombre des personnes interviewées[144]. La première contrainte a été liée au climat social qui régnait au cours de la période dans laquelle s'est déroulée l'enquête.

[143] Source : Site du Département des pêches maritimes sur internet www.mpm.gov.ma, 2006.

[144] Lors de mon enquête effectuée dans les principaux ports du Royaume (étude de terrain 2008), j'ai constaté qu'un bon nombre de destinataires des questionnaires ne répondent pas et même ceux qui répondent, le font souvent de façon incomplète et sont quelquefois influencés par les réponses suggérées. Les mouvements successifs de grève que le secteur de la pêche maritime a connu, ont entraîné plusieurs annulations de rendez-vous et de rencontres avec plusieurs intervenants du secteur et dès lors, une réduction importante de la durée des séjours dans les sites programmés. La deuxième contrainte a été due au fait que plusieurs enceintes portuaires étaient bloquées, paralysées ou carrément fermées pour cause de grève.

Pour ce qui est de l'analyse des informations recueillies, l'inconvénient majeur de l'approche adoptée a été celui de la diversité et parfois la disparité des réponses qui n'ont pas facilité leur traitement.

En général et en ce qui concerne les opérateurs du secteur de la pêche maritime et avant d'analyser leurs opinions sur les lauréats des établissements de formation maritime, sur la connaissance des programmes de ces établissements ainsi que sur l'efficacité et l'utilité de la formation maritime en général, il était intéressant de connaître la formation reçue par ces opérateurs et le degré de leur rattachement au milieu marin.

Il ressort que beaucoup d'entre eux n'ont qu'un niveau de formation générale et n'ont pas été formés dans le domaine des pêches ou pratiquent, en parallèle de la navigation maritime, des activités diverses et que seulement un nombre réduit parmi eux a obtenu une formation en la matière (officiers navigants, mécaniciens, océanographes).

L'opinion des opérateurs sur l'efficacité et l'utilité des systèmes actuels de la formation maritime est liée à la connaissance qu'ils ont de ces établissements. Il ressort de l'enquête que nombreux sont les responsables des entreprises qui ne connaissent pas la totalité de la cartographie des établissements de formation maritime et même s'ils connaissent l'existence de ces institutions de formation en pêche, rares sont ceux qui consultent leurs programmes de formation.

En effet, de nombreux responsables d'entreprises ont indiqué ne pas connaître les programmes d'au moins un centre de formation. Ceux qui connaissent l'existence de ces établissements ont souvent indiqué que cette connaissance se limitait aux objectifs généraux de ces institutions, par exemple pour l'Institut Supérieur des Pêches Maritimes d'Agadir - formation des cadres navigants à la pêche hauturière, pour les Instituts de Technologie des Pêches Maritimes - formation des cadres navigant destinés à la pêche côtière.

Pour savoir si les personnes formées dans les différents établissements de formation sont efficaces et performantes pour les entreprises de pêche, l'on a demandé directement aux responsables des entreprises leurs opinions sur ces sortants. La grande majorité des personnes interviewées, dont des responsables de sociétés

industrielles, n'a aucune opinion tandis qu'une fine minorité a une position positive à ce propos.

Le pourcentage élevé de sans opinion s'explique par le fait que les entreprises recrutent très peu de sortants des institutions spécialisées en pêches. Il faudrait également noter que certaines entreprises qui ont émis une opinion positive sur les sortants n'ont pas nécessairement recruté des gens formés par ces institutions. La formation dans ces établissements est perçue en général non comme un apprentissage professionnel mais comme des enseignements quelconques portant sur des connaissances théoriques.

A vrai dire, l'opinion des opérateurs sur l'efficacité et l'utilité du système actuel de formation importe fortement dans toute perspective d'adaptation ou de modification du système actuel en fonction de l'attente de ces opérateurs. Or, un nombre non négligeable d'opérateurs n'émettent aucune opinion sur la question car ils estiment que l'expérience et la pratique des sortants[145] dans le secteur est un facteur déterminant de leur performance dans l'entreprise.

Pour ce qui est du système de formation le mieux adapté selon les personnes interviewées, il ressort d'une première constatation que les entreprises maritimes en général n'affichent pas une grande importance à la formation maritime, mais les grandes entreprises adoptent tout de même des opinions relativement claires sur la question, par rapport aux petites sociétés qui n'ont pas vraiment de projets bien déterminés là dessus.

Parmi les propositions les plus souvent suggérées, on note la nécessité pour les entreprises de la formation continue spécialisée, de courte durée ou de recyclage (2 semaines à 3 mois au maximum), car les entreprises ne peuvent pas libérer leur personnel pour une longue durée. Pour le recrutement des agents extérieurs, les entreprises préfèrent recruter des personnes expérimentées ou ayant reçu une bonne

[145] Parmi les opinions les plus fréquemment avancées par les responsables des entreprises enquêtées, on peut citer que:

- Les établissements offrent un bon niveau de formation mais les sortants manquent d'expérience pratique.
- La formation reste très théorique bien qu'elle soit d'un haut niveau.
- Les établissements de formation ne sont pas effectivement ouverts sur l'ensemble de la population maritime.
- Les étudiants manquent de pratique pendant la formation et ont du mal à s'intégrer dans l'entreprise.

formation technique et pratique. S'agissant des ouvriers, il appartient à l'entreprise de les former sur le tas.

Par ailleurs, les entreprises regrettent de ne pas être suffisamment consultées lors de l'élaboration des programmes de formation et suggèrent que lesdits programmes soient plus adaptés, à l'avenir, aux besoins des entreprises et aux réalités de la navigation maritime au Maroc en renforçant plus le volet pratique dans la formation. Certains opérateurs pensent même qu'il est préférable que les futurs étudiants ou stagiaires travaillent pendant quelques temps dans les entreprises, avant d'entrer dans les écoles spécialisées.

S'agissant des points de vue des cadres de l'administration et pour mieux apprécier leurs opinions sur l'utilité et l'efficacité des systèmes actuels de formation, il convient de regrouper ces opinions en deux grands groupes: opinion générale et opinion spéciale.

Les cadres enquêtés constatent d'une manière générale que pour l'administration, les besoins en cadres moyens et supérieurs ainsi que la modernisation de l'administration à travers le renforcement des processus de déconcentration, constituent en réalité les besoins les plus pressants. Pour ce qui est de la formation maritime, ils affirment que les établissements spécialisés doivent développer leurs méthodes de formation au profit des bénéficiaires, tout en tenant compte de l'offre réelle du marché de l'emploi et de la réalité de la navigation maritime au Maroc, une certaine synergie doit s'instaurer entre l'entreprise et l'établissement de formation.

Par ailleurs, certains cadres rappellent, que la formation dispensée au sein des établissements spécialisés est relativement axée sur la théorie, alors que l'efficacité de toute formation se mesure par la capacité à appréhender les problèmes et à les résoudre sur le terrain en fonction des besoins des opérateurs et de l'administration.

Pour la formation des pêcheurs traditionnels et artisanaux, les cadres enquêtés constatent que cette catégorie de travailleurs devrait bénéficier d'abord d'une prise en charge administrative immédiate, d'un point de vue organisationnel afin de faciliter son insertion dans les différents programmes de formation.

Néanmoins, les opinions ne sont pas partagées sur la conception de cette formation. Certains pensent qu'il est mieux de former les pêcheurs directement dans leurs zones d'activité, en s'appuyant sur des actions d'encadrement de proximité[146] (plus de pêcheurs formés dans leurs propres milieux, plus de possibilité d'application immédiate des techniques acquises), alors que d'autres trouvent que les établissements de formation maritime permanents compte tenu de leurs équipements et de la disponibilité des pêcheurs qui y seraient aussi plus concentrés et avec moins de contraintes familiales.

Il importe de signaler que les personnes ainsi interviewées nous ont fait part du système de formation le mieux adapté à l'avenir, aussi bien pour l'administration que pour les entreprises et pour les pêcheurs. C'est ainsi que le développement des ressources humaines destinées à l'exploitation de la flotte, devrait constituer un objectif stratégique pour l'administration. En effet et selon ces opinions, la formation devrait s'orienter essentiellement sur des aspects techniques et socio-économiques avec plus de pratique, une amélioration qualitative de la formation professionnelle maritime (résidentielle, alternée et par apprentissage), une mise à niveau des structures et des ressources pédagogiques existants et enfin le renforcement des moyens d'intervention des établissements de formation maritime et l'amélioration de leur gouvernance.

Il est sans conteste que cette formation permettra à l'administration de disposer de plus de cadres techniques, capables d'être de vrais partenaires pour les opérateurs, de les conseiller et même de démontrer certaines nouvelles techniques aux petits et moyens opérateurs.

Dans le cadre d'une approche globale qui viserait essentiellement l'accompagnement des grands chantiers de développement dans ce secteur, ces objectifs peuvent être atteints grâce au renforcement et au développement d'une part de ces compétences et d'autre part, des principes du professionnalisme des ressources humaines.

Quant au ministère de tutelle, il est amené à jouer un rôle plus efficace pour accompagner au mieux les efforts déployés en matière de formation et ce, à travers

[146] Unités mobiles et espaces de formation.

notamment la fixation des priorités et l'identification des besoins à cet égard, mais également à travers l'élargissement des chantiers de modernisation au profit de l'administration et l'encouragement des ateliers de travail avec les différentes entités concernées.

Pour ce qui est du point de vue des apprentis ou stagiaires au sein des établissements de formation maritime, il est nécessaire d'abord de signaler que la majorité interviewées ne provient pas forcément des régions côtières, une minorité seulement à une tradition familiale de pêche ou provient de familles de pêcheurs.

Pour l'Institut Supérieur des Pêches Maritimes d'Agadir (ISPM), les stagiaires sont tous titulaires d'un baccalauréat série mathématique, scientifique ou technique, une condition nécessaire et obligatoire pour accéder à la formation au sein de cet établissement. Pour ce qui est des Instituts de Technologie des Pêches Maritimes[147], les stagiaires possèdent soit le niveau de la terminale scientifique, soit le certificat de qualification professionnelle maritime, tandis que la formation au sein des Centres de Qualification Professionnelle Maritime[148] est ouverte à la fois aux candidats ayant le niveau de la 9ème année de l'enseignement fondamental, ainsi qu'aux titulaires de la licence de patron de pêche ou du permis de conduire des moteurs marins, mais également au profit des candidats possédant le niveau de la 6ème année de l'enseignement fondamental ou le certificat d'alphabétisation fonctionnelle[149].

Par ailleurs, l'assurance d'un débouché, le perfectionnement, la spécialisation, l'intérêt pour ce secteur qui est en plein développement, la tradition familiale, la possibilité de prise en charge par l'école (hébergement et nourriture) constituent, en général, les principales motivations qui justifient le choix de ces stagiaires pour ces formations.

[147] Il s'agit des instituts de technologie des pêches maritimes d'Al Hoceima, de Safi, de Tan Tan, et de Laâyoune.
[148] Il s'agit des centres de qualification professionnelle maritime de Nador, Larache, Casablanca et Dakhla.
[149] Département des Pêches Maritimes, Ministère chargés des pêches maritimes, *Formation Maritime, Promotion socio-Professionnelle, Cap sur le Développement, op.cit*, « …Les certificats au sein de ces Centres de Qualification Professionnelle Maritime sont préparés comme suit : En 2 ans de formation (en alternée) au profit des candidats ayant le niveau de la 9ème année de l'enseignement fondamental ; En une année (en apprentissage) pour les titulaires de la licence de patron de pêche ou du permis de conduire les moteurs marins (titres et diplôme de niveau spécialisation).
La licence de patron de pêche et le permis de conduire les moteurs marins ou moteur hors bord, préparés en une année de formation (par apprentissage) au profit des candidats possédant le niveau de la 6ème année de l'enseignement fondamental ou le certificat d'alphabétisation fonctionnelle… », p 7.

La plupart des personnes questionnées sur l'utilité et l'efficacité de ce système de formation, considèrent que cette formation est généralement satisfaisante et sa durée est acceptable mais relativement théorique et qu'il est nécessaire, selon eux, de la compléter par la pratique.

Quant à la conception des programmes de formation, elle doit être orientée, selon les personnes interviewées, en premier lieu vers les besoins des entreprises, avant ceux de l'administration. S'agissant de la programmation des cours, il ressort des opinions exprimées qu'elle est parfois perturbée à cause des problèmes d'organisation des activités de formation pratique et de l'indisponibilité de formateurs compétents mais peu nombreux notamment parmi les praticiens et spécialistes.

Par ailleurs, l'insuffisance d'équipements et de travaux pratiques, dans certains établissements, fait que les programmes, même s'il sont jugés plutôt équilibrés, ne peuvent être réalisés entièrement en pratique, ce qui entraîne ainsi des problèmes d'organisation et d'efficacité de la formation.

En vue d'améliorer le niveau de la formation au sein des établissements spécialisés, il est fait mention d'augmenter et de favoriser la pratique et les stages au profit des élèves et de revoir également la motivation des candidats comme critère de leur sélection.

D'une manière générale, la durée de la formation dans différents établissements est jugée selon cet échantillon d'enquêtés, conforme aux objectifs et aux programmes. Ces derniers sont conçus pour répondre aux besoins des différentes branches du secteur : administration, pêche hauturière, côtière, formation, recherche. Cependant, des problèmes de concrétisation risquent d'empêcher l'efficacité des sortants.

Pour répondre aux besoins du secteur, les formateurs enquêtés pensent que les établissements de formation devraient :

- disposer de plus d'équipements et d'infrastructures nécessaires pour réaliser les travaux pratiques qui leur font beaucoup défaut.

- renforcer l'encadrement permanent (formation de formateur) et fournir une motivation financière ou matérielle aux formateurs nationaux attirés par le privé ou l'expatriement.

- développer encore plus la relation avec l'extérieur pour favoriser les échanges.

- réduire les enseignements théoriques basés sur l'acquisition d'un raisonnement scientifique, de manière à permettre l'élargissement des modules halieutiques et technologiques et d'introduire de nouveaux modules selon le type de formation: gestion des ressources humaines, économie, législation, informatique, etc.

Conscients des limites de recrutement tant au niveau de l'administration que des entreprises, les formateurs interviewés préconisent d'une part de mettre en place une formation professionnelle à la carte de courte durée (en fonction des modules) et d'autre part, d'assurer un suivi technique aux sortants tout en collaborant à la création de conditions facilitant l'auto-emploi.

Par ailleurs et pour que le système de la formation maritime soit efficace, les formateurs estiment qu'un financement extérieur régulier est nécessaire pour aider au fonctionnement de la formation maritime (infrastructures, équipements, formation de formateurs, documentation, etc.). La pérennité nécessite en parallèle le financement et de l'Etat et des entreprises (sous forme de partenariat ou de taxes professionnelles). Par ailleurs, ces formateurs pensent que le jumelage avec des institutions étrangères équivalentes sont à encourager.

Cependant et en guise de conclusion, nous constatons que malgré tous les efforts déployés au profit de ce chantier, l'efficacité de la formation maritime au Maroc, le passage à la professionnalisation du métier de marin et la modernisation des structures et des modes de travail dans ce secteur d'activité a encore un chemin à parcourir.

Paragraphe 2 - Problématique de la difficulté d'identification des besoins

La rapidité actuelle de développement du secteur de la pêche maritime au Maroc et la nécessité d'adaptation aux nouvelles formes de travail dans ce domaine posent, entre autres problèmes, celui de la formation des cadres, des techniciens et surtout des pêcheurs et ouvriers devant accompagner ce développement.

Certes, ce problème a été déjà soulevé dans la stratégie du Ministère chargé des pêches maritimes, qui considère la promotion d'une formation maritime de qualité, capable de suivre toutes les évolutions dans ce domaine, parmi les priorités de son action, mais on constate tout de même que malgré la mise en place par le ministère de tutelle de nouvelles structures de formation au cours de ces deux dernières décennies, des structures qui sont en réalité orientées plutôt vers les besoins de l'administration, le problème de l'inadéquation entre la formation et l'emploi reste encore non résolu.

D'une manière générale et malgré les efforts déployés sur le plan pratique, la formation maritime reste dominée comme pour les autres secteurs, par des enseignements théoriques. Ainsi, la nécessité de lier étroitement emploi et formation apparaît comme l'une des conditions fondamentales du développement socio-économique en général et du secteur des pêches en particulier.

La faible adéquation entre formation et emploi a pour conséquence la difficulté pour la majorité des marins pêcheurs et notamment ceux qui travaillent dans les deux secteurs de la pêche côtière et artisanale, d'intégrer une profession organisée et encadrée notamment sur le plan technique et professionnel.

En conséquence et face aux retombées néfastes de cette situation sur le marché d'emploi maritime, les politiques seraient amenés à s'engager pleinement dans le processus de professionnalisation des métiers maritimes, afin de mettre en place tous les mécanismes et modalités nécessaires, permettant une adaptation permanente et régulière de la formation maritime aux besoins réels du secteur des pêches.

Autre aspect du problème est celui de la difficulté rencontrée par l'administration de tutelle, pour l'identification des besoins du secteur en matière de formation, notamment en ce qui concerne le choix du personnel cible, bénéficiaire de l'encadrement maritime dans ce secteur d'activité. Un personnel caractérisé surtout par sa diversité qui crée de nombreuses difficultés, dues essentiellement à la nature du travail et aux problèmes de définition (marins pêcheurs actifs et inactifs, inscrits et non inscrits), à l'analyse de l'emploi (formel et informel) et en général, au processus de recrutement et d'affectation des futurs marins qui était jusqu'au là

ouverte à tout demandeur ne justifiant d'aucun niveau scolaire ou qualification professionnelle.

Par ailleurs et malgré les flux des jeunes désireux de rejoindre le secteur de l'emploi des marins, le nombre des lauréats des établissements de formation maritime reste en-deça des besoins et de la demande du marché de l'emploi dans le secteur.

De même, l'intégration et l'insertion de la femme restent limitées malgré l'importance de son action dans le secteur maritime en général. En effet, les activités de la femme en mer ne bénéficient pas vraiment d'un encadrement suffisant et adéquat.

En définitive, ce système de formation professionnelle maritime ne peut se maintenir que si la quantité et la qualité des ressources humaines à l'entrée sont suffisantes, et que si les besoins du secteur maritime en main d'œuvre sont identifiés, évalués et établies, en concertation avec tous les opérateurs du secteur, sans oublier le rôle important de l'administration de tutelle dans l'organisation d'une formation de qualité et dans l'adaptation de celle-ci à l'évolution technologique du secteur et aux besoins des professionnels tout en assurant sa conformité avec la réglementation nationale et les normes internationales en vigueur en la matière.

A - Problématique générale de la formation professionnelle

La force de tout secteur qu'il soit de la pêche maritime, de l'agriculture, de l'industrie, ou de tout autre secteur d'activité, réside de la compétence de ses ressources humaines qui fait, en grande partie, son succès et sa réussite.

La compétitivité du secteur et donc inévitablement fonction de la compétence du secteur est donc inévitablement fonction de ses ressources humaines renforcée par la qualité et le niveau de la formation qu'ils ont reçue. En effet, en permettant à chacun d'acquérir un encadrement adéquat, de se perfectionner, de suivre les évolutions de son métier, la formation faciliterait l'accès à l'emploi et préparerait à l'intégration dans le monde du travail. Elle serait, en l'occurrence, la meilleure garantie contre les aléas de la conjoncture d'emploi, dans un monde très concurrentiel et où les évolutions du marché de l'emploi et des technologies exigent des adaptations permanentes des ressources humaines, des entreprises, de leur organisation et de leur processus de production, induisant sans cesse des conversions importantes.

Par ailleurs et sur le plan économique, il est évident que le Maroc opte, dans le cadre des accords de libre-échange[150], pour l'ouverture progressive de ses frontières commerciales sur tous les plans : multilatéral, régional, notamment avec l'UE et bilatéral et met de l'intégration de notre économie dans le système économique mondial la principale stratégie de développement pour les années à venir.

Dans ces conditions, on est à se demander sur le rôle que pourrait jouer le système de formation mis en place dans le secteur maritime, dans le développement de ce dernier et la consécration de la compétitivité nationale ?

Il est clair que l'une des craintes qui apparaît à ce niveau, est celle de faire du système de formation un moyen puissant au service de la relance économique du secteur maritime en général et l'insertion de sa main d'œuvre dans le tissu socio-économique national en particulier.

Dans cette logique, le défi de ce secteur passe impérativement par le défi de ses composants et notamment, sur le plan humain, à réaliser le passage à la professionnalisation du métier du marin et à la modernisation des structures et des modes de travail, à travers la généralisation de la formation maritime et l'amélioration des niveaux d'encadrement dans les établissements spécialisés, mais également à travers la présence d'une formation directe et adéquate dans les entreprises maritimes et les zones d'activité.

Le lien entre la qualité des ressources humaines et la compétitivité de l'entreprise maritime paraît aujourd'hui très étroit, et l'interdépendance de ces deux paramètres génère la performance de l'entreprise, qui se traduit souvent par un bénéfice, un chiffre d'affaires, une qualité de produit ou de service.

Pour déterminer la finalité du système de formation, nous devons trouver une réponse à la question : quel type de marins voulons-nous former pour réussir une relance économique tant attendue dans ce domaine d'activité et dès lors, comment

[150] Voir le site du ministère de l'industrie, du commerce et des nouvelles technologies www.maroc-trade.gov.ma, Les accords commerciaux, Accords de libre-échange, « …Dans le cadre de sa stratégie globale d'ouverture et de libéralisation, le Maroc a procédé, durant la dernière décennie, à l'actualisation du cadre juridique régissant ses relations commerciales avec ses partenaires à travers la conclusion d'accords de libre-échange aussi bien avec son principal partenaire qui est l'Union européenne «UE» qu'avec un certain nombre de pays arabes de l'association européenne pour le libre échange «AELE», l'USA et la Turquie… ».
(Consulté le 22 janvier 2012).

peut-on garantir une insertion efficace de ces ressources humaines dans le tissu socio-économique national et quelles sont nos capacités pour y parvenir?

La réponse est aussi simple que complexe. L'élément humain étant visé, il s'agit de former le plus grand nombre de marins en amont et en aval dans les différents segments de la profession sans distinction, des marins responsables et engagés. Si les établissements doivent former et éduquer des marins engagés ayant l'esprit critique, ils doivent également préparer les jeunes à être opérationnels à la fin du cycle de la formation.

On constate que la stratégie ministérielle en matière de la formation maritime dans ce secteur d'activité, rencontre quelques difficultés au niveau de sa mise en œuvre qui influent négativement sur son efficacité.

En effet, le métier de marin pêcheur qui était et demeure tributaire des aléas de la conjoncture de l'emploi dans ce domaine, est jusqu'à présent, n'est pas soumis à des critères scientifiques de recrutement ni à une rigueur dans la formation ou dans la sélectivité du personnel navigant[151]. De nombreux marins sont par conséquent exclus de tout encadrement ou mal formés ceci ne facilite aucunement leur insertion en milieu professionnel ultérieurement.

Il en résulte que malgré la tendance actuelle qui favorise une formation professionnelle et technique au profit de cette catégorie de travailleurs et malgré que le principe est que toute immatriculation d'un marin est conditionnée par une formation sur des bases élémentaires de navigation et de sécurité, l'accès à la profession maritime, ainsi que son exercice se fait encore et dans plusieurs cas sous le régime de la liberté.

Toutefois, il est nécessaire de rappeler dans ce contexte, que cette liberté d'accès et d'exercice qui caractérise jusqu'à l'heure actuelle certaines branches de cette activité, notamment la branche artisanale, se manifeste souvent en pratique, par la possibilité pour l'employeur d'engager ses ouvriers, sans être soumis à un contrôle administratif

[151] Malgré la promulgation de la loi n° 16-07 (BO n°5866 du 19 Août 2010) qui exige des marins pêcheurs d'avoir un minimum de formation.

rigoureux en matière de formation, et de les choisir parmi des candidats ayant ou non une qualification professionnelle[152].

Certes, il existe des entreprises maritimes qui font référence à l'expérience professionnelle dans leurs démarches d'engagement, mais beaucoup d'entre elles ne considèrent pas le diplôme comme un facteur déterminant dans le choix des personnes à recruter.

Ces entreprises recrutent très rarement des spécialistes formés directement dans les établissements de formation maritime. Elles préfèrent former leur personnel sur le tas en fonction des besoins immédiats et ponctuels ou faire appel à des personnes, sans diplôme, mais ayant déjà une bonne expérience au sein d'autres sociétés. Presque toutes ces entreprises ne considèrent pas le facteur humain comme un obstacle majeur à leurs activités, la plupart sont même satisfaites de leur personnel.

En outre et en matière de recrutement des équipages par l'armateur, il est important de souligner que l'administration maritime qui est en principe la partie habilitée à proposer les candidats à l'embarquement, n'use pas en réalité de son pouvoir de contrôle bien que les textes soient formels sur l'étendue de son rôle à ce niveau.

S'agissant de la qualité de la formation maritime dispensée au sein des établissements professionnels et de son étendue, il est à noter que cette formation reste dans son ensemble prédominée par l'enseignement théorique, orientée plutôt vers la satisfaction des besoins de l'administration et peu satisfaisante pour les entreprises maritimes.

D'une manière générale, on peut remarquer que les types de formation existants et mis en œuvre jusqu'à présent dans la plupart des établissements de formation maritime, sont dans leur majorité académiques et théoriques. Cependant, les besoins dominants, tant au niveau de ces institutions ou directement dans les zones d'activité maritime, concernent les formations professionnelles pratiques et essentiellement de courte durée (perfectionnement, recyclage, stages, etc.).

[152] Néanmoins, il existe des postes essentiels à bord des navires qui supposent, pour des raisons de sécurité, une capacité professionnelle confirmée. Celle-ci étant officiellement vérifiée et contrôlée par l'administration maritime.

En effet, la synthèse des opinions exprimées par les sortants des établissements de formation maritime et parfois par les opérateurs et les formateurs sur les programmes de formation, montre que la plupart des programmes dispensés au sein des établissements de formation sont à dominante théorique et académique et que les travaux dirigés ainsi que les stages pratiques sont insuffisants.

Certains avis et notamment ceux des opérateurs exerçant dans ce secteur considèrent même que ces programmes de formation ne sont pas vraiment orientés vers les besoins en la main d'œuvre dans ce secteur et les exigences des entreprises maritimes en général.

En effet, cette conclusion est partagée par de nombreux observateurs du secteur, qui considèrent que l'élaboration et la conception des programmes de formation maritime au sein de ces établissements professionnels, visent plutôt les besoins de l'administration, et que ces institutions ont eu parfois tendance à reproduire les programmes existant dans d'autres pays, sans trop tenir compte des réalités de la navigation maritime marocaine et de la demande locale.

Cependant, nous constatons que les programmes de formation qui ne peuvent être réalisés entièrement dans certains établissements, malgré la durée jugée conforme, à cause de l'insuffisance du nombre d'enseignants, de leur manque de disponibilité dans le temps et parfois du manque d'équipement et de travaux pratiques au profit des stagiaires, ne peuvent qu'entraîner des problèmes d'organisation et dès lors, remettre en cause l'efficacité et l'utilité de cette formation.

Il en résulte que la formation maritime est perçue par un bon nombre d'opérateurs de ce secteur non comme un apprentissage professionnel mais comme une acquisition de connaissances théoriques générales dans le domaine des pêches, et que les liens entre la formation reçue et les missions effectuées, sont souvent partiels.

Ainsi, on ne peut qu'insister sur l'importance de l'encadrement pratique, qui doit prendre, en principe, une part assez importante dans la vie des marins pêcheurs, mais également dans la conception et l'élaboration des programmes de formation destinés à ces marins dans le but de faciliter leur insertion.

Nous constatons par ailleurs, que dans la pratique ces travailleurs ne semblent pas vraiment bénéficier suffisamment de cet encadrement dans leur vie professionnelle, bien que les opinions sur la formation des marins pêcheurs et notamment dans la pêche artisanale, ne soient pas toutes partagées sur la conception de cette formation. Certains pensent qu'il serait préférable de former les pêcheurs directement dans leurs zones d'activité alors que d'autres considèrent que les centres de formation permanents sont des lieux favorables à l'apprentissage et à la formation scientifique et peuvent offrir aux pêcheurs des conditions convenables d'initiation, (plus concentrés, moins de contraintes familiales)[153].

Il en découle, qu'en dépit, des moyens mis en place par l'administration de tutelle, en vue d'assurer une formation de profils nécessaires à la navigation maritime ; cette formation demeure malgré tout sélective et non généralisée, d'où le nombre des lauréats des établissements de formation maritime, qui reste tout de même limité et extrêmement insuffisant.

En définitive et étant donné que la formation dans le domaine maritime est restée d'une manière générale assez théorique et manquant de pratique et de travaux dirigés, il semble nécessaire de réorienter cette formation vers un degré plus élevé de professionnalisation et vers une restructuration des établissements existants et de leurs programmes de formation. Les nouveaux programmes doivent être ouverts sur l'ensemble de la population maritime et favoriser des liens plus étroits entre les postes de travail et les formations dispensées et favoriser l'augmentation de connaissances pratiques dans les activités de formation.

Pour répondre aux besoins des utilisateurs, il est souhaitable de favoriser les formations de courte durée ayant un public bien ciblé et mieux défini. Il s'agit de formation pré-emploi ou d'insertion professionnelle, de recyclage ou de perfectionnement et de stage pour les initiateurs d'activités professionnelles.

Toutefois, il s'avère nécessaire d'améliorer et d'approfondir la formation initiale de qualification professionnelle en réduisant les formations académiques au profit

[153] C'est vrai qu'un bon nombre d'opérateurs et parmi eux plusieurs entreprises maritimes connaissent au minimum l'existence d'un établissement de formation maritime, mais rares sont ceux qui connaissent les programmes de ces établissements (enquête de terrain 2008).

d'enseignements plus spécialisés et de formations professionnelles. De la même façon, il est nécessaire de limiter l'accès à ces types de formation initiale de longue durée en faveur d'instituts et de centres orientés vers la formation professionnelle de courte durée.

Actuellement, il existe neuf établissements qui forment les spécialistes destinés au secteur des pêches maritimes. Il faudrait plutôt rendre plus efficace ces établissements existants en déterminant les méthodes de coordination et d'harmonisation des activités au sein de ces différentes instituions.

Ces activités de formation doivent être davantage orientées vers la satisfaction des besoins de la main d'œuvre du secteur, des opérateurs économiques et de ceux des créateurs d'activités professionnelles individuelles ou en association. En outre, ces établissements de formation maritime sont amenés également à établir des liens plus étroits avec ces opérateurs et les informer plus largement de leurs programmes.

A cet effet et dans un but d'assurer une meilleure harmonisation des actions de formation et une coordination plus efficace entre les partenaires concernés, il est souhaitable d'organiser périodiquement et régulièrement (par exemple deux à trois fois par an) des rencontres entre ces différentes entités concernées par la formation (marins pêcheurs, armateurs, formateurs, administration). Les établissements de formation maritime peuvent assurer l'organisation de ces rencontres.

En outre, nous considérons que certaines conditions doivent être obligatoirement remplies pour que la formation soit efficace et utile, à savoir ; la disponibilité des moyens humains et financiers, équipements et infrastructures nécessaires, ainsi que la présence d'un encadrement suffisant et permanent.

L'administration chargée des pêches maritimes, est à appelée à collaborer avec les responsables des établissements professionnels dans un objectif d'accroître les effectifs formés et mis à la disposition de la flotte de pêche, d'améliorer l'outil pédagogique et de renforcer la formation pratique à terre comme en mer.

Par ailleurs et compte-tenu de l'importance de la pêche traditionnelle et du nombre d'emplois offerts par cette dernière, il est urgent d'analyser les besoins en formation exprimés par les pêcheurs eux-mêmes. Cette analyse doit permettre d'élaborer une

conception d'actions de formation adaptée aux possibilités du pays et aux réalités de la navigation maritime, permettant d'améliorer la compétence professionnelle des pêcheurs.

Ce travail nécessite aujourd'hui un savoir-faire en plus d'un état d'esprit. D'où l'enjeu primordial de toute formation dispensée aujourd'hui qui doit viser à renforcer la capacité d'apprendre à apprendre, de s'adapter et surtout d'anticiper les changements.

Un tel objectif, passe obligatoirement par la mise en place d'une stratégie ministérielle adaptée, capable d'identifier les besoins en matière de formation notamment en ce qui concerne le personnel bénéficiaire et de créer les modalités nécessaires afin de faciliter son insertion et son intégration dans le monde actif et professionnel.

Seulement, on est à se demander quel type de marin voulons-nous former et dans quel contexte ?

B - Difficulté d'identification des besoins

Le travail dans le secteur des pêches maritimes est fortement encadré d'un point de vue institutionnel. Son marché se distingue par de nombreuses caractéristiques.

D'abord c'est un marché qui est fortement administré, néanmoins, il est important de signaler que l'usage dans le secteur de la pêche maritime est considéré comme une règle de référence. Il constitue, à côté des obligations réglementaires imposées par l'État, comme moyens d'accès au métier de marin pêcheur et qui essayent de construire une identité professionnelle, un ensemble de pratiques spécifiques, qui participent par là même, à construire un marché de travail protégé de la concurrence à l'abri des formes générales de régulation et notamment de celles qui relèvent des mécanismes des marchés habituels.

C'est un marché professionnel dont le cadre a toujours défendu une identité collective forte, construite autour d'un passé et d'un avenir partagé et favorisée par la nature même des relations de travail à la pêche, basée dans le cas de la pêche côtière et artisanale sur un système de rémunération à la part et de partage des risques. Ceci induit une relation d'association plutôt que de subordination.

Il s'agit d'un marché fermé, difficile à modifier qui forme un espace social protégé où le recrutement et la promotion sont tributaires des liens de parenté, de l'expérience ou de l'ancienneté et peu fondés sur des critères scientifiques d'embauche ou d'exercice.

Car, nous constatons que le processus d'accès au métier du marin manque de rigueur en matière de formation et de sélectivité des marins.

En effet, et d'un point de vue pratique, le diplôme et la formation n'ont pas toujours été, une condition nécessaire à l'entrée dans la profession, notamment dans les deux composantes côtière et artisanale, malgré que la tendance actuelle, essaye de faire de ce système de formation maritime, la véritable «charpente » du marché du travail à la pêche, en régulant l'accès aux emplois et en exigeant un minimum d'encadrement.

Néanmoins, ce système de formation professionnelle maritime ne peut être maintenu que si la quantité et la qualité des ressources humaines à l'entrée sont suffisantes et que les armateurs ne se trouvent pas confrontés à un besoin en marins pêcheurs.

En termes de besoin, il est nécessaire de tirer les conclusions des expériences réussies. Les comportements observés, au cours des premières années de carrières des marins qualifiés, doivent obligatoirement venir modifier les règles de régulation et provoquer l'ouverture ou du moins, la redéfinition des frontières du marché.

Dans ces conditions, le ministère chargé des pêches maritimes et par le biais de la direction de la formation maritime et de la promotion socioprofessionnelle, à adopté comme objectif principal, le développement qualitatif et quantitatif de la formation maritime, à travers l'augmentation des effectifs formés et mis à la disposition des différents segments de la pêche[154] et en général, à travers l'encouragement d'une adhésion massive dans la profession maritime.

Néanmoins, un tel objectif n'est réalisable, sans une étude préalable du marché d'emploi dans le secteur maritime, capable d'identifier et d'évaluer les besoins de ce secteur en ressources humaines et sans une stratégie capable d'établir, de concert

[154] Département des pêches maritimes, *objectifs stratégiques et plan d'action 2008/2012, indicateurs de mesure et de suivi*, 2007, «...Le ministère chargé des pêches maritimes estime que l'effectif global des stagiaires peut atteindre durant la période 2008/2012 le nombre de 16559… » p 1.

avec les opérateurs du secteur, les profils d'emploi requis ainsi que les programmes prévisionnels de formation.

Seulement, cette mission ne semble pas vraiment facile à mener, étant donné la nature de ce marché d'emploi enfermé sur lui-même, protégé par des pratiques et des us qui se sont longtemps installées au sein de cette population maritime, mais le plus important reste les caractères très diversifiés que représente l'emploi dans ce secteur d'activité, dont les répercutions ne peuvent être que perturbantes pour toute stratégie visant la mise en place d'un système de formation adéquat.

En effet, il paraît difficile de déterminer et d'identifier les besoins en matière de formation et dès lors, imposer à cet égard, des règles de conduite à une population prisonnière de son héritage, qui est malheureusement difficile à s'infiltrer et soumise dans une grande partie de ses relations et de son fonctionnement au régime de liberté qui n'a fait qu'accentuer et encourager l'installation parmi cette population de plusieurs pratiques qui échappent en réalité à toute tentative de régulation.

Dans cette optique, et pour mieux comprendre cette situation, il nous paraît donc utile de donner une image détaillée sur la cartographie de l'emploi dans ce secteur et dès lors analyser toutes ces diversifications qui frappent cette population maritime et qui entravent en réalité toute tentative d'organisation ou d'encadrement.

Ainsi, l'emploi dans la pêche présente de nombreuses caractéristiques et la détermination des effectifs concernés par les stratégies de développement, notamment en matière de formation, montre qu'il subsiste encore des difficultés, dues essentiellement à la nature du travail et à des problèmes de définition (marins pêcheurs inscrits, marins pêcheurs actifs).

A cet effet, pour mesurer les embarquements des marins au cours d'une période donnée, on se base uniquement sur les rôles d'équipages des navires de pêche opérationnels au cours de la période en question et sur les décisions de l'administration maritime, en ce qui concerne les effectifs[155].

[155] Les statistiques des gens de mer, établies par les Délégations des Pêches Maritimes (DPM), fournissent les effectifs des marins ayant connu, à un moment donné, un service à bord d'un navire.

Or, pour connaître l'effectif actif, il faut intégrer l'amplitude des variations saisonnières dans le secteur. L'une des spécificités de ce secteur est de présenter des emplois dont la définition et les conditions d'occupation sont très variables suivant notamment les formes et niveaux d'activité et selon les statuts et attributs attachés aux personnes.

C'est ainsi que du côté des emplois, la notion d'effectif correspondant aux « décisions d'effectifs » ne reflète pas correctement la capacité d'emploi ni même l'effectif réellement embarqué (à certaines périodes, l'équipe embarquée a pu être supérieure à l'effectif habituel).

Du côté des marins, la population semble singulièrement segmentée avec un noyau, au demeurant assez important, de professionnels permanents et relativement stables, et d'autre part une catégorie de marins « occasionnels » embarqués souvent de façon très ponctuelle.

Aussi, il apparaît donc illusoire de pouvoir fournir un comptage basé uniquement sur des effectifs de marins inscrits, et plus encore d'assimiler ces effectifs au nombre d'emplois existants.

Autre aspect du problème réside également dans la différence entre le nombre des postes offerts par le secteur de la pêche maritime au Maroc et celui des marins actifs. Cette différence qui ne cesse de s'accroître ne peut qu'engendrer des dérèglements importants et dès lors, influencer négativement sur l'aboutissement des programmes de développement visant ce secteur et notamment en matière d'encadrement et de formation de ses ressources humaines.

En effet, le nombre d'emplois total (marins actifs) serait au niveau national d'environ 67.500 en 2006 pour les pêches côtière et hauturière, selon des données communiquées par les délégations des pêches maritimes. Par ailleurs, le nombre de postes de travail offert par l'ensemble des navires de ces deux segments de la pêche est de l'ordre de 40.000.

Compte tenu du nombre d'emploi total, il y aurait donc environ 1,68 emplois pour un poste de travail et 4 marins par emploi (en tenant compte du nombre total des inscrits : 160.000 marins). Toutefois, si on tient compte des marins dits permanents, de la

durée des embarquements et de leur mobilité, le nombre des marins actifs sera revu à la baisse.

Enfin, il convient de noter que les mobilités sur les postes et sur les emplois sont très variables d'une délégation des pêches maritimes à l'autre et d'une filière de pêche à l'autre.

Notons toutefois que la disponibilité des marins diffère d'un port à l'autre. Cette main d'œuvre est plus attirée par les grands ports et surtout ceux du sud où les chances de trouver un emploi sont plus grandes.

Pour ce qui est de la pêche artisanale, il est à signaler que cette filière échappe à toutes tentatives de régulation et d'organisation, notamment en matière d'inscription. Le nombre des marins actifs dans cette branche dépasse largement celui des marins connus aux services administratifs.

En effet, l'écrasante majorité des marins dans ce segment exercent leurs activités sans aucune inscription maritime. Le nombre des postes offerts par cette activité au titre de l'année 2007 s'élève à environ 44000 marins. Si on applique le même coefficient de 1,68 à l'instar des deux autres segments, le nombre de marins actifs pour la pêche artisanale s'élèvera à environ 73920 personnes.

Il en résulte que le nombre total des postes offerts par le secteur de la pêche au Maroc est d'environ 84000 et celui des marins actifs est estimé à 141420 personnes. La nature même de la fonction du marin fait également que chaque poste de travail génère plusieurs emplois.

Il est à noter aussi qu'il existe une bonne partie des marins qui exercent plus d'un métier, et qui sont considérés en tant que chômeurs au moment où ils exercent une autre fonction dans un autre secteur. De surcroît, la distinction entre le nombre de marins au chômage et marins au repos attendant leur tour d'embarquement pose aussi beaucoup de difficultés.

Par ailleurs, il nous paraît utile d'évoquer la question des conditions d'accès au métier du marin et du recrutement en général dans ce secteur d'activité et leur rôle dans l'instauration d'un climat d'embauche particulier, parfois improvisé qui échappe dans sa majorité à toute organisation, notamment en matière d'encadrement

et de formation. Une mission attribuée en principe aux établissements professionnels, censés de couvrir tous les besoins en terme de formation, dans les différents segments du secteur, mais on constate malgré tout, que le champ d'action de ces institutions reste tout de même réduit et insuffisant dans ce stade de la profession.

Généralement, le recrutement des marins se fait directement par l'armateur. On note l'absence de toute société privée ou bureau de placement étatique chargé d'organiser l'accès à l'emploi des marins.

La loi marocaine stipule que le capitaine forme l'équipage du navire, choisit et engage les matelots ou autres membres de l'équipage et passe les contrats nécessaires pour l'expédition.

Toutefois, il ne peut procéder à ces diverses opérations sans l'assentiment de l'armateur, lorsque celui-ci est sur les lieux ou y est représenté par un fondé de pouvoirs (article 142 code).

Dans la pratique, pour les navires côtiers (entre 2 TJB et 150 TJB) et barques artisanales (moins de 2 TJB), le recrutement des marins se fait généralement dans un cadre familiale. Souvent, le patron et les hommes clé de l'équipage sont des proches de l'armateur. Pour les navires hauturiers (sup. à 150 TJB), le recrutement se fait en général par la personne chargée de l'armement du navire (chef d'armement).

Le recours aux dérogations pour l'engagement d'officiers ne répondant pas aux exigences de la réglementation n'est permis qu'en cas de pénurie de compétences exigées dûment constatées (article 2 du décret du 25 février 1961).

Cependant, Il est à signaler que le recrutement de tout marin se fait selon un processus subordonné à une analyse des besoins en main d'œuvre dans ce secteur. Seulement, il est à préciser que cette opération se fait au niveau des établissements de formation maritimes en collaboration avec les professionnels, uniquement pour l'évaluation des besoins en personnel de commandement, tandis que l'évaluation des besoins en personnel subalterne qui constitue la quasi-totalité de la main d'ouvre

dans cette profession[156], se fait au niveau des délégations des pêches maritimes, en collaboration avec les représentants du secteur.

Mais compte tenu du manque de rigueur qui règne encore sur les modalités de recrutement dans certaines branches du secteur, et qui donne la possibilité pour l'employeur de choisir et d'engager ses ouvriers, parmi les candidats ayant ou non une qualification professionnelle, ainsi, que le rôle presque absent de l'administration maritime et le manque de fermeté de sa part, dans la proposition et la sélectivité des candidats à l'embarquement, cette situation ne peut que compliquer, voire retarder les efforts déployés en matière de formation, à côté d'un rôle très timide des établissements spécialisés.

Reste à signaler que les répercussions de ces modalités de recrutement, font que la forme des contrats d'engagement des marins pêcheurs diffère d'un segment de pêche à l'autre.

Dans la pêche hauturière, le contrat pratiqué est un contrat écrit répondant aux dispositions des articles 168 et 169 du code de commerce maritime. Les contrats sont généralement signés par les deux parties et d'une durée déterminées.

En revanche, dans la pêche côtière, on note l'absence de contrats écrits et signés[157], tandis que dans la pêche artisanale, l'établissement du registre de l'équipage n'est pas encore généralisé et le contrat qui lie l'armateur au marin reste informel.

De ce fait, l'analyse de ces fragilités organisationnelles, permet de relever que le contexte actuel, dont lequel s'exerce la profession maritime, un contexte soumis à un ensemble de pratiques qui échappent dans une grande partie à toute tentative de régulation et d'organisation, ne favorisera sans doute pas la mise en œuvre d'un programme de formation et d'encadrement adéquat et adapté aux différents composants de tissu social maritime.

On comprend alors à quel point le milieu dans lequel se réalisent les opérations du travail maritime peut influer sur les règles et les principes qui le régissent et sur

[156] Le personnel subalterne est constitué des matelots, novices et mousses sur le pont graisseurs, nettoyeurs dans la machine…ce personnel présente différentes spécialités.
[157] Toutefois, le registre de l'équipage, document authentique, renferme la filiation de chaque homme d'équipage, avec les conditions de son engagement, tient lieu de contrat d'engagement.

l'application au personnel naviguant, de tout projet visant son insertion dans des structures organisées.

Autre aspect du problème est celui de l'intégration de certaines couches sociales dans les programmes d'encadrement, de suivi et de formation, à l'exemple, des femmes et des jeunes marins et la nécessité d'encourager un investissement meilleur, mais également adapté de la part des établissements de tutelle dans ces projets d'insertion.

Pour ce qui est des femmes, il est nécessaire de noter que depuis toujours, elles étaient présentes dans le secteur de la pêche maritime à côté des hommes et effectuent principalement des tâches relatives aux activités avales aux débarquements des produits de la pêche. Cependant, leur champ d'action reste timide au niveau des activités en mer.

Certes, Au vue de la réglementation en vigueur, l'accès au métier de marin au Maroc garantit l'égalité de chance entre les deux sexes et l'accès aux établissements de formation maritime pour l'obtention d'un diplôme pour l'exercice de la fonction d'officier à bord des navires de pêche est ouvert également sans discrimination aux candidats des deux sexes.

Néanmoins, la nature de la fonction du marin, les conditions d'habitation à bord (marins groupés) et le contexte socioculturel en général (difficulté de l'éloignement de la femme de son foyer), font que l'homme accède plus facilement à ce métier. Par conséquent, les femmes ne postulent qu'aux fonctions d'officiers à bord et choisissent plus les emplois relatifs au pont.

Il en résulte que la nature du métier et l'absence de conditions d'habitabilité et de vie à bord, représentent l'handicap principal à toute action visant la promotion des femmes dans ce secteur.

En effet, ni la nature du travail (demandant un effort physique), ni la nature des aménagements d'habitation à bord, ni le contexte socioculturel du Maroc, ne permettent une accession substantielle de la femme aux métiers de la mer.

L'accès de la femme dans le secteur se fait par le biais de la formation résidentielle se limitant ainsi aux fonctions au sein de l'état major des navires de la pêche hauturière et à un degré moindre à ceux de la pêche côtière[158].

Partant de ce fait, l'adhésion des personnels de l'administration maritime au principe de l'égalité des genres est ici des plus indiquées pour réussir toute action visant l'insertion de la femme dans ces activités. Il serait donc judicieux d'organiser à leur profit des actions de formation et de sensibilisation sous forme de séminaires, tables rondes et ateliers sur des thèmes portant sur :

- L'instauration de normes de construction des navires de pêche permettant la prise en compte, en matière d'habitabilité, d'insertion des femmes dans des fonctions à bord des navires.

- Le rappel des normes internationales en matière de construction et d'aménagement des locaux d'habitation à bord des navires de pêche.

- La sensibilisation des différents acteurs (administration, armateurs, associations, coopératives et syndicats) dans le secteur des pêches maritimes à l'importance de la participation de la femme dans le développement du secteur de la pêche.

Quant à l'emploi des jeunes dans ce secteur, il est à signaler d'abord qu'avec ces deux façades maritimes, atlantiques et méditerranéennes, le Maroc est un pays à vocation maritime, sa population est composée principalement des jeunes et concentrée en même temps dans les villes côtières.

De ce fait, l'emploi des jeunes devra préoccuper fortement les autorités maritimes. Les efforts de création de nouveaux emplois sont multiples, la moyenne d'âge des marins actifs a considérablement augmenté et par conséquent des possibilités d'emploi pour les jeunes seront crées suite aux différents départs prévus à la retraite.

Seulement, il est à préciser que le personnel de l'administration maritime n'est pas convenablement préparé pour accompagner au mieux un tel changement, étant donné qu'il n'est pas suffisamment formé à l'utilisation des outils statistiques qui

[158] C'est surtout dans les navires de la pêche côtière où les conditions d'habitabilité ne permettent pas l'accès facile de la femme aux fonctions relatives à cette composante.

permettent d'analyser l'évolution des populations maritimes et dès lors, d'identifier les besoins nécessaires en matière d'emploi, notamment pour cette catégorie de travailleurs.

En outre, nous constatons qu'il existe un manque en connaissances nécessaires pour la conception et la mise en œuvre de programmes d'insertion des jeunes dans le domaine maritime, contrairement à ce qui se fait dans les autres secteurs.

En attendant, des programmes sont à promouvoir au profit de cette catégorie de travailleurs, dans ce secteur des pêches tel que, la promotion de la micro entreprise et l'encouragement de l'emploi indépendant et la mise en place de programmes de formation-insertion dans le secteur des pêches maritimes.

En effet, l'intégration des couches sociales maritime dans les différents programmes de développement, devrait constituer une priorité pour les responsables du secteur, y compris, le personnel enseignant des établissements de formation maritimes et les responsables des organismes employeurs et employés qui sont considérés aussi comme des acteurs incontournables pour réussir toute action visant l'amélioration des conditions de travail des pêcheurs en mer.

Reste à signaler que des besoins substantiels se manifestent également en matière d'adaptation de la législation interne aux évolutions normatives internationales en matière de formation, qui forment en réalité un excellent outil d'amélioration des conditions de vie et de travail des marins sur le plan interne.

De ce fait, l'esprit des instruments internationaux sur les normes de formation du personnel marin doit être par conséquent plus présent chez les responsables de l'administration de la formation maritime au Maroc.

Néanmoins, nous constatons que les efforts déployés au niveau de l'information et la sensibilisation du personnel administratif et plus particulièrement le personnel en charge de la formation des gens de mer au Maroc, restent insuffisants.

En effet, les intervenants ne sont pas suffisamment sensibilisés à l'importance de ces dispositions et aux retombées positives de la ratification des conventions

internationales, en particulier la convention STCW-F 1995[159] et tout ce qui a trait à la reconnaissance et la valorisation des titres délivrés au niveau des différents établissements de formation à la pêche au Maroc.

Ainsi, les efforts des responsables doivent être concentrés surtout sur le développement des modalités de corrections possibles, l'actualisation des programmes de formation au profit du personnel bénéficiaire mais également au profit des intervenants de l'administration de tutelle, ainsi que sur le renforcement et l'amélioration de l'outil pédagogique, à travers l'acquisition des nouveaux équipements au profit des établissements de formation maritime, notamment en matière de simulation.

Tout autre effort supplémentaire doit être orienté vers l'ensemble des formateurs des établissements de formation. Cet effort, devra concerner l'étude approfondie des instruments internationaux et les modalités de leur transposition dans les programmes de formations des gens de mer au Maroc.

Dans l'ensemble, on peut considérer que le niveau de formation, dans cette profession et notamment dans les deux segments de la pêche, côtière et artisanale, est relativement bas, étant donné qu'une proportion importante des salariés de ce secteur, n'a pas accès à une formation adéquate suffisante et ne bénéficie pas vraiment d'une formation professionnelle initiale. Il est également à préciser que les services d'armement dans ce secteur sont peu sensibles à la question de la compétence des salariés et ne recourt à la formation qu'épisodiquement et sous forme d'interventions ponctuelles ou parfois sous pression.

Par ailleurs, on propose régulièrement des réformes et sur plusieurs niveaux, visant à augmenter l'efficacité et la flexibilité de ce système de formation, mais malheureusement, nous constatons que les finalités ne sont pas toujours explicites et ne font pas l'objet d'un consensus.

Dans ces conditions, les établissements de formation maritime sont amenés à développer une vraie stratégie d'intégration et d'encadrement au profit des lauréats,

[159] La Convention STCW-F, qui a été adoptée par l'OMI en 1995, contient des prescriptions relatives à la formation de base à la sécurité pour tous les personnels des navires de pêche.

mais également au profit des marins en activité qui constituent la majorité au sein de la population maritime.

Les concepteurs de programmes doivent soumettre nos établissements à la logique du métier et de la professionnalisation. La gestion de chaque programme de formation maritime doit puiser son fondement dans un projet d'entreprise qui prévoit entre autres comme objectifs : une couverture maximale des différents segments de la profession, une identification raisonnable des besoins et une adéquation permanente formation-emploi.

Reste à signaler que le développement de l'élément humain dans le secteur de la pêche maritime, ne peut pas reposer uniquement sur la formation maritime, mais il doit être négocier dans le cadre d'une approche socioprofessionnelle globale, généralisée et adaptée au profit des différents composants de la population cible, seulement la réalité de la navigation maritime dans le secteur de la pêche maritime au Maroc, montre qu'il existe encore des difficultés majeurs qui frappent cette couche sociale et qui remettent en cause l'efficacité de toute tentative d'organisation sociale ou professionnelle dans ce secteur.

Section 2 - Une politique socio- professionnelle inadaptée

Au centre des préoccupations du Ministère de la Pêche Maritime, la politique sociale en faveur des marins pêcheurs, vise l'amélioration de leur condition de vie, de travail et de sécurité en mer.

Des sessions d'alphabétisation fonctionnelle sont régulièrement organisées en leur faveur. Ces actions sont complétées par un programme de vulgarisation en relation avec plusieurs aspects de la profession maritime.

Partie intégrante de l'action sociale, la santé des gens de mer fait également l'objet de la mise en place d'un réseau d'antennes médicales dans les principaux ports du Royaume, ainsi que la promotion d'un système de prévoyance sociale.

Et pour la mise en œuvre de cette politique sociale, le Royaume du Maroc à travers le ministère chargé des pêches maritimes a développé un ensemble d'outils, dans un

objectif de rehausser le niveau socioprofessionnel de cette catégorie de travailleurs. Toutefois, plusieurs difficultés subsistent dans la mise en œuvre de cette politique socioprofessionnelle, ce qui remette en cause l'efficacité d'une grande partie des moyens utilisés.

Paragraphe 1 - L'insuffisance de la lutte contre l'analphabétisme

En réalité une grande partie de la population des marins pêcheurs marocains en activité sont des analphabètes et par conséquent n'ont jamais bénéficié d'aucune formation, notamment dans le secteur artisanal dont 85% de sa population ne sait ni lire ni écrire[160]. De ce fait et en raison des exigences requises en matière de sécurité, d'hygiène, de qualité et dans un souci d'une pêche responsable et durable, l'alphabétisation et la qualification des marins sont devenues des axes prioritaires de l'action ministérielle.

Ainsi et compte tenu des orientations gouvernementales en matière de lutte contre l'analphabétisme et la nécessité de développement et de la modernisation du secteur des pêches maritimes et dans le but de renforcer la compétitivité et la productivité du secteur des pêches maritimes, par la mise à niveau et l'amélioration de la qualification de ses ressources humaines, le Maroc à mis en œuvre tout un programme d'alphabétisation fonctionnelle au profit des marins pêcheurs en activité.

Ce programme a été élaboré en partenariat avec le Ministère de l'Habitat, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle a démarré en 1998[161].

Dans le cadre de ce programme le ministère des pêches maritimes à travers la direction de la formation et de la promotion socioprofessionnelle a pris en charge plusieurs actions, à savoir : l'identification des sites devant abriter les programmes d'alphabétisation, l'identification et la mobilisation des locaux destinés à accueillir ces programmes sur les différents sites retenus, la gestion et l'entretien de ces sites, l'identification de la population cible, le recrutement et l'indemnisation des formateurs vacataires, ainsi que la mise en place de mécanismes de promotion socioprofessionnelle de cette population et en particulier son insertion et son

[160] Source Ministère des pêches maritimes 2008.
[161] Convention cadre de coopération et de partenariat entre le ministère de l'Habitat, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle et le ministère des Pêches Maritimes, Portant sur l'alphabétisation des marins pêcheurs du 23 Janvier 1998.

intégration, notamment par la liaison entre l'obtention de l'autorisation d'exercer et le certificat d'alphabétisation.

Le ministère de l'Habitat, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle représenté par la Direction de la lutte contre l'analphabétisme a pris en charge, quant à lui, plusieurs actions, notamment ; l'établissement d'une étude diagnostique pour définir les besoins en alphabétisation fonctionnelle, l'élaboration des manuels spécifiques d'alphabétisation, du guide de positionnement des acquis professionnels et du guide d'évaluation, l'impression de ces supports, la formation des formateurs vacataires à la pédagogie des adules, le suivi et l'évaluation du programme de concert avec le ministère des pêches maritimes ainsi que l'encadrement technique des opérateurs d'alphabétisation[162].

En effet, les marins pêcheurs peu ou pas scolarisés peuvent, selon le ministère chargé des pêches maritimes, bénéficier des cours d'alphabétisation, soit au niveau des établissements de formation maritime, ou directement sur des sites de pêche.

Par ailleurs et dans un objectif d'assurer une meilleure application de ce programme d'alphabétisation sur le terrain et de mieux cerner les différents niveaux des candidats bénéficiaires, une formation spéciale en andragogie et technique d'enseignement est proposée au profit des alphabétiseurs formateurs.

Ce programme d'alphabétisation comprend quatre niveaux, les trois premiers niveaux sont basés sur l'alphabétisation fonctionnelle, une formation d'une durée globale de 200 heures étalées sur ces trois niveaux dont l'objet porte sur l'initiation à la lecture, écriture, calcul, la navigation et la législation, ainsi que sur l'environnement maritime en général.

Le quatrième niveau correspond à une formation par apprentissage, qui donne la possibilité aux marins d'exercer à bord des navires de pêche côtière[163]. Ce niveau comporte deux volets essentiels, le premier est le volet spécialisation qui permet au candidat d'obtenir un certificat d'alphabétisation ainsi qu'un certificat de navigation

[162] Article quatre de la convention cadre de coopération e de partenariat entre le ministère de l'Habitat, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle et le ministère des Pêches Maritimes, Portant sur l'alphabétisation des marins pêcheurs du 23 Janvier 1998.
[163] Département des Pêches Maritimes, Ministère chargés des pêches maritimes, *Formation Maritime, Promotion socio-Professionnelle, Cap sur le Développement*, *op.cit*, p 13.

après neuf mois de formation et même une licence de pêche après un complément de navigation d'une durée de dix huit mois. Le deuxième volet est celui de la qualification qui permet au candidat d'obtenir un certificat de navigation ainsi qu'un Certificat d'Aptitude Professionnelle Maritime (CAPM), après une année de formation. L'obtention, dans ce stade, d'un brevet de patron de pêche côtière est aussi envisageable après un complément de navigation d'une durée de dix huit mois.

S'agissant du bilan de ce programme d'alphabétisation fonctionnelle entamé en 1998, le ministère chargé des pêches maritimes communique des statistiques de quelques 21 000 marins inscrits dont 5 560 certifiés, parmi eux 2 000 ont obtenu la licence A (niveau spécialisation), tandis que seuls 200 marins certifiés alphabétisés ont obtenus la licence B (niveau qualification)[164].

Après la mise en œuvre de ce programme national d'alphabétisation fonctionnelle achevé en 2010, un nouveau programme d'alphabétisation destiné aux marins pêcheurs a été mis en œuvre dans la même année et pour une période de trois ans allant jusqu'au 2013, par le département de la pêche maritime, en collaboration avec l'Agence de Partenariat pour le Progrès (APP)[165] et dont le financement a été prévu dans le cadre du *Millenium Challenge Corporation* (MCC)[166].

Ce nouveau programme cible une population dont l'effectif est fixé à 20 000 bénéficiaires et comporte les marins pêcheurs, femmes et enfants de pêcheurs, marchands ambulants et utilisateurs de marché de gros, femmes ouvrières des industries de la pêche[167].

---

[164] Source : Département de la pêche maritime, octobre 2011.

[165] L'Agence du Partenariat pour le Progrès (APP) est l'établissement public marocain, créé par le *Dahir* n° 1-08-12 du 18 *safar* 1429 (26 février 2008) portant promulgation de la loi n°35-07 portant création de l'APP. Il est chargé de la mise en œuvre et de l'exécution du programme objet de l'accord "Millennium Challenge Compact", conclu le 31 août 2007 entre les Gouvernements du Royaume du Maroc et des Etats-Unis d'Amérique, sur la base des règles de bonne gouvernance, d'une large concertation et consultation des populations bénéficiaires ainsi que sur celui d'un développement économique, social et environnemental durable, avec une attention distincte pour le suivi et l'évaluation et tout particulièrement l'approche genre. (Agence du Partenariat pour le progrès www.app.ma Vu Janvier 2012).

[166] La *Millennium Challenge Corporation* (Société du Compte du Millénaire - MCC), organisme gouvernemental des Etats-Unis d'Amérique, a été conçu par le Congrès américain en janvier 2004 pour réduire la pauvreté de part le monde à travers la croissance économique durable dans les pays en voie de développement. (www.mcc.gov vu janvier 2012).

[167] Ahmed EL KOUHEN, *Alphabétisation fonctionnelle : Expérience du département de la pêche maritime*, Ministère de l'agriculture et de la pêche maritime, Direction de la formation maritime et la promotion socioprofessionnelle, 13 octobre 2011, p 10.

Ledit programme est structuré sur la base de deux niveaux:

- Niveau1: Alphabétisation fonctionnelle pour un volume horaire de 300 heures.
- Niveau2 : Développement des compétences fonctionnelles pour un volume horaire de 200 heures.

Ce projet s'assigne comme objectif global de réduire la précarité, de stimuler l'emploi et d'améliorer les conditions socioprofessionnelles des populations cibles en augmentant les revenus.

Reconnaître l'importance de l'alphabétisation et son rôle actif dans l'amélioration de la qualité de vie des marins pêcheurs et le développement socio-économique de leur situation n'est plus à démontrer. Toutefois et malgré toutes les démarches réalisées jusqu'à présent pour faciliter l'apprentissage de cette population, ces actions restent dans leur ensemble peu incitatives et insuffisamment adaptés aux vrais besoins de cette communauté.

En effet, les efforts déployés se trouvent de plus en plus confrontés à des difficultés majeurs, limitant ainsi tout espoir à la réduction de l'ampleur de ce phénomène, malheureusement toujours présent, malgré tout, dans les différentes composantes de cette activité, notamment dans la pêche artisanale et côtière, un terrain qui présente toujours des retards de développement et une capacité réduite pour mettre en place des vraies initiatives incitant à l'apprentissage.

Malgré les nombreux avantages liés à l'entreprise des démarches d'alphabétisation ou de formation de base, les marins pêcheurs analphabètes se trouvent toujours confrontés à des obstacles qui les empêchent souvent d'aller de l'avant, mais surtout compliquent la tache du département de la pêche maritime et entraînent bien souvent l'abandon de ses projets d'alphabétisation. Parmi les difficultés majeures rencontrées, on peut citer :

- Problèmes relatifs à la nature et la pertinence du contenu des programmes d'alphabétisation, souvent loin de la réalité de la navigation maritime et moins orientés vers les vrais besoins locaux et communautaires.

- Préoccupations liées au programme lui-même : durée, degré de difficulté, inquiétudes sur la capacité à travailler à son propre rythme.
- Insuffisance des moyens.
- Contraintes et impératifs familiaux.
- Dispositions personnelles des marins pêcheurs, selon les expériences d'apprentissage passées (échec scolaire, etc.).
- Vision pessimiste et faible estime de soi.
- Manque de confiance en sa capacité à apprendre.
- Manque d'argent (situation précaire, de survie).
- Conflit d'horaire avec un emploi rémunéré.
- Éloignement géographique par rapport au lieu de formation.
- Difficulté à faire face aux changements.
- Honte de voir leur problème dévoilé aux autres[168].

Par ailleurs, il est à signaler que la mise en œuvre de ces programmes d'alphabétisation au profit des marins pêcheurs, n'est pas suffisamment soutenu par des compagnes de sensibilisation, qui doivent être assez incitatives, pour informer et faire adhérer un maximum possible de populations concernées.

Il en résulte, une faible implication de la profession, due probablement à une absence de moyens humains dédiés à l'alphabétisation en tant que programme à part entière.

En outre, la faible, voire l'inexistence de, concertation ou de coordination, entre l'ensemble des partenaires, dans les actions visant les mêmes cibles, fait que les résultats sont peu visibles, car de nombreuses expériences ont été menées ou conduites de façons improvisée voire individuelles. De plus, quelques expériences

168 Enquête du terrain 2008.

sont plutôt des actions non pérennes au regard de leur mise en œuvre par certains partenaires au développement. En somme, les approches ne sont pas holistiques.

Au niveau communautaire, les résistances au changement au sein des communautés des marins pêcheurs, subsistent encore, malgré les efforts de sensibilisation en cours. En effet, dans certaines branches de cette activité, notamment dans la pêche artisanale et côtière, il existe encore des poches de résistance qui dénient et rejettent toute initiative d'alphabétisation.

Certes, pour la majorité des marins exerçant dans ces deux secteurs, l'apprentissage n'est pas une priorité, car subvenir à leurs besoins et ceux de leurs familles, doit constituer, selon eux, leur seule et unique préoccupation, vu les conditions difficiles, dans lesquelles ils vivent et travaillent.

De même, l'attitude passive, voire attentiste de la population bénéficiaire d'actions éducatives, conduit souvent à une faible appropriation des retombées des projets et programmes établis par l'autorité maritime. Très souvent les communautés s'engagent peu dans les projets qui leur étaient destinés ce qui entraîne souvent une faible capitalisation des acquis de tels projets.

Le manque de suivi et d'évaluation des actions menées en matière d'alphabétisation, pose également le problème de leur efficacité et de leur reproduction à grande échelle. En effet, peu de projets d'alphabétisation dans ce secteur ont été évalués, afin de tirer des enseignements sur les succès et les faiblesses de telles stratégies.

Il en découle que malgré la volonté de résoudre les problèmes liés à la question d'alphabétisation et d'éducation des marins pêcheurs, la politique suivie dans ce domaine trouve de plus en plus du mal à surmonté les difficultés et obstacles soulevés.

A l'heure actuelle, la majorité des expériences n'ont pas obtenu les résultats escomptés et n'ont pas atteint la majorité des populations cibles. Ainsi, une grande partie des méthodes et techniques utilisées à cet effet, ne correspondent pas vraiment aux préoccupations ni aux besoins de ces communautés. Les raisons de cette lacune sont nombreuses et complexes et doivent être abordées efficacement par l'autorité maritime afin d'influencer les niveaux d'alphabétisme dans ce secteur.

Par ailleurs, la promotion socioprofessionnelle de l'élément humain, facteur principal dans le développement du secteur de la pêche maritime, ne peut donner ses fruits, qu'à travers l'instauration et l'adoption d'un programme de vulgarisation spécifiquement adapté à la main d'œuvre en activité dans ce secteur, ce qui n'est pas toujours facile à réaliser.

Paragraphe 2 - L'inadaptation des programmes de vulgarisation

Le ministère chargé des pêches maritimes a retenu l'importance de la vulgarisation comme élément essentiel dans sa stratégie visant la qualification et la promotion socioprofessionnelle des marins pêcheurs.

En effet, et dans le cadre du développement des villages de pêcheurs et des points de débarquement aménagés, et en général la mise à niveau des activités liées à ce secteur, le ministère de tutelle a mis en place tout un programme d'action destiné aux communautés des pêcheurs et notamment ceux opérant dans le secteur de la pêche artisanale, à travers des sessions de vulgarisation sur des thèmes différents en rapport avec la préservation des ressources, la protection de l'environnement marin, les techniques de la pêche, l'organisation professionnelle, la sécurité maritime, etc.

En parallèle à ce programme d'action, un autre programme de formation au profit des vulgarisateurs formateurs a été mis en place, à travers des séances de formation et de coordination des activités, appuyées par une formation pratique sous formes des sorties sur le terrain en vue d'aider les pêcheurs et notamment les artisans pêcheurs à se familiariser autant que possible avec le milieu du travail et l'environnement marin.

La mise en œuvre du programme national en matière de vulgarisation et la conception des supports pédagogiques ainsi que la formation des vulgarisateurs formateurs sont les principaux missions qui ont été confiées au centre national de vulgarisation de Larache, basé au niveau du centre de qualification professionnelle maritime de Larache, en parallèle du rôle que peuvent jouer les autres établissements de formation maritime en tant que centres régionaux de vulgarisation, à travers la concrétisation des programmes identifiés dans les sites de pêche et les points de formation dans leur région.

Une structure nationale qui a pour but d'assurer une meilleure gestion de coordination et de suivi des activités de vulgarisation maritime, a été mise en place également par le département des pêches maritimes.

Cette structure comprend les entités suivantes :

- Un Centre National de Vulgarisation Maritime (CNVM), domicilié au sein du Centre de qualification professionnelle maritime (CQPM) de Larache.

- Une Cellule centrale de vulgarisation maritime, domiciliée au sein de la Division de la Formation Continue et de la Promotion Socioprofessionnelle.

- Des cellules régionales de vulgarisation maritime qui sont domiciliées au sein des établissements de formation maritime.

La Direction de la Formation Maritime et de la Promotion Socioprofessionnelle a procédé, également, à la désignation de plusieurs vulgarisateurs régionaux qui sont répartis sur le littoral marocain au sein des délégations de pêches maritimes et des délégations régionales de l'Office National des Pêches (ONP) et de l'Institut National de Recherche Halieutique (INRH).

Ces vulgarisateurs régionaux, ont pour rôle essentiel d'établir un dialogue et un contact permanents avec les communautés de pêcheurs et d'apporter l'appui et le soutien nécessaires aux vulgarisateurs coordinateurs dans leurs missions d'exécution et de suivi-évaluation des activités de vulgarisation à l'échelle de leur circonscription maritime.

Le Département de la pêche maritime élabore annuellement des programmes nationaux de vulgarisation. Ces programmes sont préparés selon le Département en fonction des besoins identifiés et exprimés par les marins pêcheurs, ainsi que des objectifs et de la stratégie adoptée pour le développement du secteur de la pêche artisanale[169].

[169] Département des pêches maritimes, Fiche sur le système de vulgarisation pour la pêche artisanale, 2006, «…Au cours de l'année 2006, plus de 20 100 marins pêcheurs ont bénéficié de 224 sessions de

Reste à signaler que ces programmes sont concrétisés et appliqués à travers des unités mobiles de vulgarisation, qui sont dotées d'un ensemble de matériels pédagogiques nécessaires pour la mise en application de ces programmes[170].

Toutefois et malgré les efforts déployés en matière de vulgarisation, il est à noter que les marins pêcheurs, plus particulièrement les artisanaux, ne sont pas tous visés par ces programmes de vulgarisation, notamment dans les zones les plus reculées.

Ces programmes sont considérés, selon les marins eux même, comme insuffisants et non adaptés aux réalités et aux besoins de la navigation maritime et même aux conditions générales de travail dans cette profession, du moment où la majorité de ces actions ne permettent pas vraiment d'améliorer leurs compétences et leur situation socioéconomique et celle de leurs proches.

Il en découle que ces programmes de vulgarisation n'ont pas été préparés en fonction des besoins identifiés et exprimés par ces marins pêcheurs, dès lors, plusieurs d'entre eux, ne portent pas grand intérêt à ces actions peu incitatives, qui selon eux constituent une source de gaspillage du temps et d'effort, étant donné qu'elles ne reflètent pas leurs besoins et leurs attentes, dans une profession où certaines priorités passent avant toute autre préoccupation.

De ce fait, les marins s'intéressent principalement au rendement dans un but d'assurer leurs besoins quotidiens et ceux de leurs familles et leurs proches, vu leurs conditions qui sont très difficiles et précaires, aggravées par la succession des arrêts biologiques qui se poursuivent de plus en plus en mer, ce qui affecte remarquablement la situation économique et sociale de cette catégorie de travailleurs, en plus, les programmes de vulgarisation mis en place par le département des pêches maritimes et ses différents organes extérieurs, ont montré leurs limites, étant donné l'insuffisance, mais aussi l'incompatibilité des moyens utilisés pour la mise en œuvre de ces actions.

---

vulgarisation sur des thèmes en rapport avec l'hygiène, la qualité, la sécurité de la navigation, la préservation des ressources marines, la protection de l'environnement, la couverture sociale, les techniques de pêche et sur l'organisation des marins pêcheurs en coopératives... », p 2.

[170] Les unités mobiles sont destinées à satisfaire les offres de formation en milieu rural, dans des sites de pêches artisanaux qui sont dépourvus d'infrastructures pouvant servir de base à la mise en œuvre d'actions de formation et de vulgarisation.

Il est clair que les unités mobiles qui sont les outils d'un travail de vulgarisation réelle et effective, sont indispensables pour sensibiliser le plus grand nombre de marins pêcheurs vivant dans des sites éloignés et enclavés. Toutefois, le nombre des ces unités qui ne dépasse à l'heure actuelle huit unités, reste largement insuffisant pour couvrir l'ensemble du littoral marocain et dès lors, toucher la plus grande partie de la population maritime, dispersée le long de ce littoral.

Cette insuffisance, constitue en réalité un obstacle majeur au rôle de ces unités mobiles et dès lors, au développement d'une formation de proximité.

Par ailleurs, la transmission des connaissances à travers ces unités mobiles, continue de s'effectuer à travers des moyens peu compatibles à l'environnement socioculturel dans lequel évoluent les marins pêcheurs ciblés. L'utilisation de ces moyens, tels que les supports pédagogiques et audiovisuels, reste malgré tout, limitée voire inexistante dans certaines régions, mais surtout incompatible aux capacités intellectuelles des populations ciblées.

Alors que ces dernières ont besoin plutôt des programmes clairs et simplifiés qui touchent l'ensemble de leurs activités en mer et avec un langage compréhensible pour tout l'équipage. De plus, la mise en œuvre de ces programmes de vulgarisation doit être effectuée directement sur les lieux de travail c'est-à-dire à bord des navires de pêche et d'une façon pratique et non pas théorique par des simples brochures, fascicules et des guides d'utilisation, que l'écrasante majorité des marins et surtout les artisans pêcheurs, trouvent des difficultés pour comprendre et saisir leur contenu vue le taux très élevé d'analphabétisme entre ces marins.

Outre cela, nous constatons que le nombre de formateurs et de vulgarisateurs régionaux ou coordinateurs, n'est pas assez suffisant pour établir un échange permanant avec les communautés de pêcheurs et dès lors, répondre à leurs questions et leurs attentes.

De même, le nombre des sites d'activité pour mettre en œuvre ces actions de vulgarisation, varie entre trois et sept sites pour chaque établissement de formation avec en moyenne une visite par semaine, reste considérablement insuffisant pour couvrir les besoins de toutes les populations des pêcheurs et surtout les populations

les plus reculées et les plus enclavées, qui continuent de travailler dans des conditions défavorables[171].

D'autre part, il est clair que le concept fondamental du système de vulgarisation maritime, est basé sur le principe de l'adaptation permanente aux exigences du secteur et aux espérances de ses travailleurs. Or, on constate une lenteur enregistrée en matière du développement et d'adaptation des thèmes aux changements que connaît ce secteur.

L'insuffisance est constatée également en matière de la détermination d'indicateurs de performance, de définition de mécanismes de suivi et d'évaluation des activités de vulgarisation et d'étude d'impact.

En outre, nous remarquons que les actions menées dans le cadre de cette politique de vulgarisation, ont privilégié certains aspects par rapport à d'autres, notamment ceux relatifs à l'économie des pêches, tels que, la préservation des ressources halieutiques et la protection du milieu marin, les techniques de pêche, la maintenance et l'entretien du moteur hors bord. Tandis que d'autres aspects qui font partie intégrante de la profession d'un pêcheur ne requièrent pas beaucoup d'attention. Nous pouvons citer à cet égard les thèmes en relation avec l'amélioration de certaines pratiques et habitudes relatives notamment à l'hygiène la qualité et la sécurité, l'organisation professionnelle des pêcheurs, les techniques de gestion de coopératives de pêche, la sécurité sociale, etc.

De plus, il est à noter que l'autorité maritime ne joue pas efficacement son rôle de sensibilisation auprès des communautés des pêcheurs et surtout ceux de la pêche artisanale, qui ignorent malgré tout l'importance de la formation dans leur vie. On note également une insuffisance en matière d'échange d'expériences entre les marins pêcheurs de sites différents , un échange qui doit se concrétiser à travers des voyages d'études organisés au profit de groupes de pêcheurs de différents sites de pêche en vue d'échanger leur expériences mutuelles sur plusieurs aspects de la profession.

[171] Confirme Mr ELBERGUI, vulgarisateur formateur, (Institut supérieur des pêches maritimes), Agadir, lors d'une visite de terrain effectuée dans le cadre de cette étude, 2008, «… Les résultats restent insuffisants faute de moyens humains et matériels, on a besoin de nouvelles idées pour conquérir tous les sites d'activité… ».

Ainsi, ces programmes de formation sont, dans leur ensemble, mal acceptés par les marins pêcheurs, peut être aussi à cause de tout un héritage qui s'est installé depuis de longues années et qui se traduit par un refus direct de toute implication dans leurs activités, notamment à travers des programmes visant à changer le cours de vie de ces marins pauvres, qui veulent assurer en premier lieu, leurs besoins alimentaires avant toute autre chose qui peut les occuper de leurs préoccupations.

Il en résulte qu'à défaut d'une approche globale et rationnelle qui prend en considération la généralisation d'une formation efficace et adaptée au profit et aux besoins de l'ensemble des populations des pêcheurs, notamment ceux qui travaillent dans la pêche artisanale, le département chargé des pêches maritimes trouvera sans doute des difficultés majeures pour développer et instaurer un système efficace de vulgarisation capable d'améliorer les conditions de travail et de vie des marins pêcheurs, dès lors, les actions mises en œuvre, dans ces conditions, n'auront sans doute aucun effet à cet égard.

Par ailleurs et dans l'objectif de renforcer la politique socioprofessionnelle et dans un but d'améliorer les conditions de santé des marins pêcheurs, le ministère de tutelle a procédé avec la collaboration du ministère de la santé à la création des antennes de santé dans les principaux ports du royaume, dans un but principal de veiller a la santé des gens de mer et de développer les activités de surveillance en leur faveur. Néanmoins, cette démarche n'a pas été suffisante pour créer une médecine de proximité, capable d'accompagner efficacement le marin pêcheurs, notamment, lors de l'exécution de son engagement.

Paragraphe 3 - L'inefficacité de la médecine des gens de mer

Rares sont les catégories de travailleurs confrontées à autant de difficultés et de danger que les marins. Leurs conditions de vie et de travail ont longtemps été négligées, du moins par rapport à celles des autres travailleurs. En effet, l'activité maritime présente des caractères particuliers liés à la navigation et aux dangers de la mer.

C'est dans ce domaine que l'on retrouve les aspects les plus traditionnels, avec le manque de soins de santé, l'insalubrité des conditions de vie à bord. Les accidents de travail sont nombreux, le risque de contagion est non négligeable dans cette

profession, les affections offrent un caractère spécifique, blessures causées par le matériel de pêche, des arêtes de poissons, glissades et pertes d'équilibre, outils et objets en mouvement, chutes à la mer, asphyxies, traumatismes divers, affections pulmonaires, maladies transmissibles, morts subites, incendie, si l'on ajoute à cela les brutalités, le manque de nourriture et l'abus d'alcool… le tableau est lugubre.

Par ailleurs, le droit social applicable aux gens de mer ne peut que tenir compte de ces particularités fondamentales, aussi les exigences propres au milieu maritime justifient que la définition du travailleur de ce secteur soit plus précise que celle du travailleur terrestre.

Ces exigences, ainsi que l'évolution sociale, ont conduit à faire des marins, quelle que soit leur qualification, une catégorie distincte de travailleurs exerçant leur métier à bord des navires, et qui méritent de bénéficier d'une forme convenable et adéquate d'assistance médicale.

A cette fin et compte tenu de la nécessité d'améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer et des impératifs de mise en place des structures destinées à la protection de la santé des marins pêcheurs, le ministère chargé des pêches maritimes à procédé avec la contribution du ministère de la santé à la création dans les ports du royaume d'antennes de santé[172] au profit des marins pêcheurs.

Ces antennes sanitaires ont été installées dans une première phase, dans les ports de Nador, AL Hoceima, Tanger, Larache, Casablanca, Safi, Agadir, Tan Tan, Laâyoune et Dakhla. D'autres antennes peuvent se créer dans d'autres sites sur proposition du ministre des pêches maritimes, après accord du ministre de la santé.

Selon le ministère chargé des pêches maritimes, la réalisation de ces antennes de santé a pour objectifs :

[172] Ministère de l'agriculture du développement rural et des pêches maritimes, Circulaire conjointe n° 000006 relative à la mise en place d'un programme de prévention pour les marins pêcheurs, 21 février 2005, « …C'est une structure sanitaire implantée au nivaux du port de pêche et placée sous la responsabilité d'un médecin affecté par le ministère de la santé. Elle relève hiérarchiquement et techniquement de la délégation du ministère de la santé et dépend administrativement de la délégation du département de la pêche maritime... » p 3.

- L’exercice de la médecine d’aptitude à la fonction de marin pour tout nouveau recrutement ainsi que pour la continuité du service à travers des examens périodiques.

- L’exercice de la médecine préventive qui consiste spécialement à surveiller médicalement les marins pêcheurs avec tenue et suivi d’un dossier médical pour chaque marin pêcheur. Ainsi que la prévention des accidents de travail et des maladies professionnelles et par conséquent l’amélioration des conditions de travail des marins pêcheurs.

- L’exercice de la médecine des soins à savoir les consultations médicales et premiers soins d’urgence au profit des marins pêcheurs blessés ou malades.

Chaque antenne de santé comporte un cabinet de consultation médicale, une salle de soins, une salle pour les mesures biométriques et d’explorations fonctionnelles, l’équipement comporte du matériel médico-technique de consultation médicale et de soins et divers (médicaments, produits pharmaceutiques, matériel médical, etc.).

Ces antennes de santé sont dotés d’un médecin et de personnel paramédical, chargés de la santé des gens de mer, ils sont responsables dans le cadre d’un programme de prévention, de développer des activités et des actions de prévention au profit des marins pêcheurs.

Ces médecins ont aussi une mission de surveillance médicale, une mission assurée essentiellement lors de l’embauche des marins et également lors des examens périodiques dont ils font l’objet durant leurs activités. Cette attribution est extrêmement importante dans la mesure où, seul le médecin chargé de la santé des gens de mer est habilité à juger de l’aptitude ou de l’inaptitude du marin pêcheur à la navigation.

S’agissant de l’examen d’embauche qui concerne tout nouveau recrutement, il vise essentiellement à évaluer les caractéristiques de santé nécessaires à la décision de l’embauche et de s’assurer que le candidat est apte physiquement et mentalement pour son poste de travail, et qui n’est pas atteint d’une maladie grave ou d’une

affection dangereuse. Cet examen permet d'établir un dossier médical pour chaque marin qui facilitera sans doute le suivi pour les visites médicales ultérieures.

Les examens périodiques ont pour objectif de confirmer l'aptitude à l'emploi à bord des navires de pêche, ainsi que de prévenir de manière précoce toute atteinte à la santé provoquée ou aggravée par le travail.

En effet les marins pêcheurs doivent subir des examens médicaux au moins une fois par an, tandis que les catégories des marins qui travaillent dans un milieu hostile et qui sont exposés à des risques particuliers, doivent subir des examens plus fréquemment.

Par ailleurs, il existe d'autres genres d'examens effectués par les médecins chargé de la santé des gens de mer, tels que les examens de reprise de travail que doivent subir les marins qui se sont absentés pour cause de maladie ou d'accident de travail contractés à l'occasion de l'accomplissement de leur service. De même ces médecins peuvent effectuer des examens spontanés au profit des gens mer dont l'état de santé nécessite un examen, ainsi que des examens complémentaires que les médecins qualifient de nécessaires[173].

Il convient de rappeler dans cette optique que la création de ces structures sanitaires a été l'œuvre d'une convention signé le 27/12/1996 entre le ministère de la santé et le département des pêches maritimes, portant création des Antennes de Santé des Gens de Mer (ASGM). Seulement et depuis le lancement de ce projet, il a fallu attendre presque trois ans avant l'apparition de la première antenne de santé qui a vu le jour à la ville de Tanger le 1er juin 1999. Sachant qu'il existe actuellement à peut prêt, 20 antennes de santé opérationnelles qui sont implantées dans différents ports du royaume.

Néanmoins, ce qui marque le plus, le processus de la mise en œuvre de ce projet, c'est que la détermination des différents dispositions techniques concernant l'organisation[174] et les activités des antennes de santé des gens de mer, ainsi que les

[173] Il est à noter que les soins d'urgence, les examens d'aptitude, les contrôles médicaux et toute prestation rentrant dans les attributions du médecin, sont fournis aux marins pêcheurs quel que soit leur poste à titre gratuit.

[174] Ministère de l'agriculture du développement rural et des pêches maritimes, Circulaire conjointe n° 000006 relative à la mise en place d'un programme de prévention pour les marins pêcheurs, *op.cit*,

missions et tâches dévolues aux médecins chargés de la santé des gens de mer, n'ont pas été précisés qu'en février 2005, en vertu d'une circulaire conjointe du ministère chargé des pêches maritime et du ministère de la santé, alors que le coup d'envoi de la réalisation de ce projet à été donné en 1996.

L'on se demande pour quelles raisons une telle lenteur s'est installée dans la réalisation d'un tel projet à caractère vital et jugé souvent d'envergure, mais aussi d'indispensable, étant donné les nécessités et les besoins d'installer d'urgence un système sanitaire fiable et vigoureux.

D'autre part et après plusieurs années du lancement de ce projet ambitieux, il paraît nécessaire de faire le bilan, et dès lors, s'interroger sur l'efficacité de ces structures sanitaires du point de vue du nombre de ces installations mais aussi du point de vue qualité des prestations destinées en principe à une large communauté des marins.

Certes, on compte actuellement près de 20 antennes de santé qui ont entrées en activité, dans des principaux ports du royaume, seulement on considère que ce nombre est nettement insuffisant est incapable de répondre à toutes les exigences que connait ce secteur, en matière de santé de ses travailleurs, un secteur en plein extension avec des infrastructures d'accueil d'environ 27 ports, dès lors, plus de difficultés pour couvrir et satisfaire les besoin de toute une population des marins, qui ne cesse vraiment d'augmenter, dans un secteur générateur d'emploi, dont le nombre est environ de 110 000 marins pêcheurs actifs et plus de 400 000 emploi indirect éparpillés sur une façade maritime d'environ 3500 KM[175].

Du surcroît, la procédure de création de ces antennes de santé n'est pas vraiment avantageuse pour renforcer et encourager encore plus l'accès à la santé au profit des

---

section II : Organisation des Antennes de Santé des Gens de Mer, « …la santé des gens de mer est organisée entre les départements ministériels de la santé et de la pêche maritime, et est gérée au niveau central respectivement, et chacun en ce qui le concerne selon les clauses de la convention, par le service de la santé des travailleurs relevant de la direction de l'Epidémiologie et de lutte contre les maladies et la Division de la formation continue et de la promotion socioprofessionnelle relevant de la Direction de la formation maritime et de la promotion socioprofessionnelle. Au niveau périphérique, elle est gérée par des médecins responsables des Antennes de santé des gens de mer relevant des ports de pêche… » p 3.

[175] Ahmed EL KOUHEN, *le secteur des pêches maritimes au Maroc et sa médecine de prévention, «Division de la Promotion Socio-Professionnelle*, Département de la Pêche Maritime, Maroc, 2ème Congrès International Hispano-francophone de Médecine Maritime - Carthagène (Espagne) 3/5 octobre, 2008, p 3.

marins. Etant donné la complexité de cette procédure de création, impérativement soumise à l'approbation du ministre des pêches maritimes après accord du ministre de la santé, afin de créer d'autres antennes dans d'autres sites, ce qui n'est pas toujours facile à réaliser, tandis que les besoins et les exigence en matière de santé des marins ne cessent de s'accroître.

En outre, nous estimons que l'organisation et la gestion de ces structures sanitaires n'est pas vraiment profitable à l'égard des bénéficiaires, vu qu'il s'agit d'antennes sanitaires implantées au niveau des ports de pêche et placées coté périphérique sous la responsabilité de médecins affectés par le ministère de la santé et qu'elles relèvent hiérarchiquement et techniquement de la délégation du ministère de la santé et dépendent administrativement de la délégation du département de la pêche maritime, dès lors, on en est à imaginer les conséquences d'une éventuelle discordance entre les organes de ces parties, sur le fonctionnement de ces structures sanitaires et dès lors, sur la qualité même des prestations sanitaires réservées principalement au profit des marins bénéficiaires.

S'agissant de la nature des missions dévolues aux médecins chargés de gérer ces structures sanitaires. Il nous paraît utile de souligner qu'en quelques années les marins d'aujourd'hui ont constaté que les activités sanitaires destinées en leur faveur, ont subi quelques améliorations dues certainement à l'implantation de ces structures dans leurs lieux de travail, mais il convient de signaler que les activités sanitaires qui relèvent du système de la médecine des gens de mer, dont le fonctionnement est confié aux antennes de santé, sont orientées davantage vers la médecine d'aptitude et de surveillance médicale au détriment des autres aspects qui sont plus au moins intéressants dans l'exercice de la profession du marin.

Car en effet, les actions des médecins chargés de la santé des gens de mer, se concentrent principalement sur la médecine d'aptitude et de premiers soins dans le cadre d'une surveillance médicale générale assurée essentiellement lors de l'embauche des marins et éventuellement, lors des examens périodiques dont ils peuvent faire l'objet durant leurs activités.

Il s'agit surtout d'examiner les conditions de recrutement, en vue d'évaluer les caractéristiques de santé nécessaires à la décision sur l'aptitude à l'emploi proposé,

ainsi d'assurer que le candidat est physiquement et mentalement apte pour occuper ce poste de travail, et qu'il n'est pas atteint d'une affection dangereuse pour lui et son entourage. Cet examen permet d'établir un dossier médical pour chaque candidat, pour but d'assurer un suivi régulier pour les visites médicales ultérieures.

Pourtant, il faut signaler que le déroulement des visites médicales d'embauche que les marins subissent d'emblée et que, selon leurs résultats, le médecin des gens de mer décide de l'aptitude ou de l'inaptitude du marin pour le poste envisagé, s'effectue dans la plupart des cas, d'une manière simpliste et non approfondie[176].

Par ailleurs et dans l'objectif de confirmer l'aptitude à l'emploi à bord des navires de pêche et de prévenir toute atteinte à la santé pouvant être provoquée ou aggravée par le travail, les marins pêcheurs, doivent obligatoirement bénéficier des examens périodiques au moins une fois par an. Or, c'est à ce niveau que l'incertitude est la plus manifeste, puisque la majorité des marins après leur satisfaction aux exigences médicales d'aptitude en matière de recrutement, se considèrent libres de tout suivi médical qui peut être exercé à leur égard.

De plus, les médecins des gens de mer sont tenus de faire subir des examens médicaux de reprise de travail à tous les marins qui se sont absentés, pour accidents ou pour cause de maladie contractée pendant le service. Aussi, les marins pêcheurs peuvent bénéficier d'examens spontanés, si l'état de leur santé nécessite un examen ou en cas d'accident de travail ou de toute autre urgence. Sachant également que des examens complémentaires peuvent avoir lieu en cas de besoin.

Certes, cela se rencontre quelquefois, mais bien souvent l'insuffisance est manifeste, étant donné la fréquence de ces examens, modérément établis, dont une grande partie des marins pêcheurs ne bénéficient pas, à moins qu'il ne s'agisse de cas qui nécessiteraient vraiment une intervention médicale.

L'insuffisance peut apparaître à d'autres égards. C'est ainsi que le rôle du médecin chargé de la santé des gens de mer suscite plusieurs d'interrogations, notamment en matière de prévention et de surveillance des conditions d'hygiène, ainsi qu'en

[176] CHERKAOUI Mustapha, médecin des gens de mer, Antenne médicale, port d'Agadir, (étude de terrain), Agadir 2008, « …Faute de moyens humains, mais aussi à cause des locaux non adéquats, la visite médicale reste non approfondie, malgré la disponibilité de matériel médical… ».

matière d'adaptation de postes et de méthodes de travail aux aptitudes propres des marins.

Car en effet, l'action sanitaire qui relève de la médecine des gens de mer n'est pas vraiment présente à ces niveaux d'activité. Ainsi, on ne peut compter sur une implication directe mais encore instructive des médecins chargés de la santé gens de mer, dans l'élaboration d'une médecine de proximité, encore plus proche des lieux de travail et qui permet de réaliser un contrôle vigoureux mais aussi permanant des conditions d'hygiène individuelle et collective des marins, de l'habitabilité du navire de la salubrité au niveau des enceintes portuaires, mais aussi l'organisation des postes, des méthodes et des pratiques de travail, dans un souci d'évaluer les nuisances, les risques d'atteinte à la santé sur les lieux de travail, ainsi d'assurer une meilleure adaptation du travail aux aptitudes des marins.

Il en résulte, que l'intervention des médecins des gens de mer, directement sur les lieux de travail, en matière de contrôle des conditions d'hygiène, de sécurité, des risques de contagion et de l'adaptation du travail aux aptitudes des marins, reste insuffisante, voire absente.

Par ailleurs, le secteur de la santé des gens de mer connait une vraie crise d'information mais aussi de communication, puisqu'une grande partie des marins ne sont pas suffisamment informés sur les risques et les dangers qu'ils peuvent encourir lors de l'exercice de leur profession.

Il en résulte, une tendance à sous-déclarer les décès, les accidents de travail et les maladies professionnelles des pêcheurs[177], ce qui pose un problème très grave dû à un manque important de données dont la plupart d'entre elles, ne reflète pas vraiment la réalité des choses, ce qui entrave l'identification des problèmes de sécurité et de santé des pêcheurs et par conséquent l'orientation vers des solutions et des réponses faibles et efficaces à ces problèmes, d'où la nécessité d'élaborer et d'œuvrer à la mise en place d'un système de déclaration capable d'enregistrer et de communiquer ce type d'information, jusqu'à présent encouragée sans être forcément obligatoire.

[177] Ahmed EL KOUHEN, *Le secteur des pêches maritimes au Maroc et sa médecine de prévention*, *op.cit*, « …Seules les données sur les accidents de travail mortels sont fiables, les accidents et lésions sont sous déclarés au niveau de la pêche artisanale… », p 11.

C’est pour cette raison que la sensibilisation doit prendre une part importante parmi le paquet d’activités du médecin des gens de mer, car elle permet d’éviter aux marins pêcheurs de se trouver dans des situations non souhaitables telles que les accidents et maladies professionnelles.

Néanmoins, on constate que les actions de sensibilisation contre les risques encourus, à savoir les accidents, les maladies professionnelles et les risques de contamination, se concentrent le plus souvent et habituellement dans les locaux du service de santé des gens de mer, lors du passage de ces derniers dans le cadre des visite médicales obligatoires, alors qu’on peut pas vraiment compter sur des actions sanitaires d’accompagnement qui peuvent cibler un maximum possible des marins, notamment les plus reculés, directement dans leurs lieux travail, à l’exemple des unités mobiles à caractère médical, qui peuvent se déplacer pour but de se rapprocher autant que possible des marins pêcheurs ayant des difficultés de déplacement et qui ne peuvent pour une raison ou une autre se présenter directement au niveau des antennes sanitaires, pour bénéficier des différentes prestations médicales. Dès lors, se pose le problème de désenclavement d’un point de vue sanitaire de tout un secteur en activité le long du littoral, qui est le secteur artisanal.

En effet, les marins pêcheurs qui exercent dans ce secteur sont heurtés et confrontés quotidiennement à autant de difficultés, à savoir, le problème de l’accès à la santé et aux soins médicaux qui constitue pour eux une partie intégrante de leurs préoccupations.

En outre, il convient de rappeler que cette catégorie de travailleurs échappe à toute forme d’organisation législative ou réglementaire. Même sur un plan vital, de manière qu’ils ne bénéficient d’aucune assistance médicale qui relève des antennes de santé des gens de mer qui sont implantées au sein des principaux ports. Cela est dû probablement à leur non affiliation au régime de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS) et aussi le régime complémentaire de l’Assurance Maladie Obligatoire (AMO). Une affiliation qui a fait couler beaucoup d’encre et a suscité énormément d’interrogations sur les raisons pour lesquelles une communauté non négligeable de pêcheurs, est privée jusqu’à présent d’une couverture sociale adéquate à cette branche d’activité.

Or, nous estimons qu'un secteur à caractère hautement social, qui joue un rôle important dans le développement économique et social du Maroc, en raison de sa contribution notable dans le domaine d'emploi, de la sécurité alimentaire et des apports en devise, mérite que son personnel bénéficie de tous ses droits et notamment en matière de santé, et par conséquent et à titre comparatif des mêmes prestations médicales que les autres catégories de travailleurs qui forment le tissus social maritime, ont le droit de bénéficier.

En guise de conclusion, la médecine des gens de mer a été instaurée au Maroc par la création d'antennes médicales maritimes. Certes, un aménagement félicité et encouragé, mais insuffisamment protecteur des marins passe obligatoirement par la prise en charge médico-sociale des marins, les développements consacrées à la médecine des gens de mer, devraient être en conséquence assez importants.

En outre, le milieu particulier dont lequel s'exerce la profession maritime, ce milieu isolé qui est soumis en permanence à des aléas climatiques, à des mouvements continus et à un niveau sonore souvent alarmant, en plus des rythmes décalés de travail à bord qui engendre fréquemment des problèmes de santé, justifie la nécessité d'une médecine plus proche aux marins mais encore plus adaptée aux réalités et aux aléas de la navigation maritime. Une médecine basée sur un programme d'aptitude rigoureux fondé sur la sélection à l'embauche, prévenant ainsi les risques professionnels et garantissant la sécurité de travail à bord.

Il en résulte que face à l'ensemble de ces difficultés, l'amélioration des conditions de vie, de travail et de santé des marins pêcheurs, devrait constituer le centre des préoccupations du ministère de la pêche maritime, et l'axe principal de sa politique sociale visant essentiellement la promotion et la qualification de l'élément humain.

Et compte tenu de son importance dans le développement économique et social du Maroc, un intérêt particulier doit être ainsi accordé au secteur de la pêche artisanale et sa main d'œuvre, qui fait partie en réalité des catégories des travailleurs à petite échelle, étant donné, l'importance de cette activité et sa contribution dans le développement du secteur des pêches en général.

Dans ces conditions, le ministère chargé des pêches maritimes a procédé effectivement à l'accomplissement de plusieurs projets, visant essentiellement l'amélioration des conditions de vie et de travail de cette communauté de pêcheurs.

Parmi ces projets, un vaste programme de réalisation des villages de pêcheurs (VDP), et des points de débarquements aménagés (PDA), ce programme a pour principale ambition l'amélioration des conditions de travail et par conséquent, de vie des communautés des artisans pêcheurs en mettant à leurs dispositions des infrastructures modernes, leur permettant d'exercer l'activité de pêche dans de meilleures conditions. Toutefois, la mise en œuvre de ce grand chantier a dévoilé de nombreuses défaillances et sur plusieurs niveaux.

Section 3 - Intégration des communautés de pêcheurs à petite échelle, contraintes et difficultés : cas du PNAL

Dans le cadre de sa politique sectorielle maritime, le Ministère chargé des Pêches Maritimes a tracé un programme de développement du secteur de la pêche destiné principalement à l'amélioration des conditions de travail et par conséquent de vie des marins pêcheurs, notamment ceux opérant dans le secteur de la pêche artisanale, étant donné l'importance que revêt ce secteur dans l'économie sociale du Royaume par la forte rentabilité économique et par le nombre d'emploi qu'il peut générer[178].

En effet, la pêche artisanale constitue une source de vie très importante, notamment dans les villes sud du Royaume. Elle est pratiquée essentiellement par des barques de petite taille (généralement inférieure à 6 m), de tonnage inférieur à 2 TJB et qui utilisent une multitude d'engins (entre 2 et 5 par barque). Elle est la première source de vie des petits pêcheurs tout au long du littoral marocain, parfois complétée par d'autres activités comme le commerce et l'agriculture.

Néanmoins, ce secteur reste de très faible productivité, en raison de l'absence des infrastructures d'accueil et de commercialisation, et au faible rendement des techniques et des moyens de pêche utilisés.

En effet, cette activité se pratique dans des conditions vraiment défavorables et précaires pour les marins pêcheurs, caractérisées notamment par :

- La précarité des conditions de vie et de travail des artisans pêcheurs.
- Le non respect des conditions d'hygiène et de salubrité.
- L'éloignement des habitations de pêcheurs par rapport à leur lieu de travail, ce qui affecte énormément leurs activités professionnelles.
- La migration permanente des pêcheurs d'un endroit à un autre et l'exode rural.

[178] Abdelkadouss MORCHID, Ministère chargé des Pêches Maritimes, Département de la Pêche Maritime, *La gestion des VDP et des PDA*, Décembre 2007, « …Ce secteur de la pêche artisanale compte environ 18 000 barques, faisant ainsi travailler directement quelques 63 000 pêcheurs et fait vivre environ 2 millions de personnes si on compte les emplois indirects et les ménages… », p 2.

- L’absence de structures d’organisation de la profession des pêcheurs (coopératives).

- L’inexistence de locaux sur les lieux de débarquement pour abriter le matériel de pêche, dont l’usure grève considérablement le budget des marins pêcheurs.

- Le manque d’infrastructures de commercialisation et de fabrication de glace permettant aux marins pêcheurs de mieux conserver leurs captures et de les écouler dans de bonnes conditions. Il en résulte des pertes de production et des ventes à prix dérisoires.

- L’inexistence de halles aux poissons où il est possible de veiller au contrôle de la qualité, de la quantité et des prix.

- L’absence de moyens d’approvisionnement en carburant, en matériel de pêche et en pièces de rechange contraignant les marins pêcheurs à recourir aux services d’intermédiaires qui sont payés au prix le plus fort.

Dès lors et vu l’ampleur de ces difficultés et obstacles qui influent négativement sur les conditions de vie et de travail dans ce secteur et vu également son caractère hautement social, il n’est pas étonnant donc que le ministère de tutelle à travers son département des pêches maritimes, lui accorde une grande importance à ce secteur et ses travailleurs, à travers la mise en œuvre de plusieurs programmes et projets de développement au profit de sa population, tel que le Programme National d’Aménagement du Littoral (PNAL) qui consiste à réaliser, le long du littoral marocain, des infrastructures de base (villages de pêcheurs VDP et des points de débarquement aménagés PDA), afin d’intégrer les populations locales dans la vie active.

Ce programme qui est en réalité un ensemble de projets de grande envergure et qui entre dans le cadre des orientations stratégiques du Maroc en matière de pêche maritime, constitue, selon les responsables du ministère et les observateurs, le projet le plus marquant dans ces deux dernières décennies.

Il a pour principale ambition de permettre aux populations maritimes les plus démunies de contribuer efficacement au développement local de leurs régions en mettant à leurs dispositions des infrastructures modernes permettant essentiellement d'améliorer leurs conditions de vie et de travail, dès lors, de préserver leur source de revenu, à travers l'organisation de leur profession et la lutte contre le commerce informel, cela ne peut qu'avoir un impact positif sur la gestion des captures et la préservation de la qualité de celles-ci.

Seulement, les diagnostics récemment établis sur le fonctionnement de certains projets de ce grand programme, montrent que ce dernier n'est pas vraiment épargné de certaines faiblesses.

En effet, la mise en œuvre de ce programme et ses différentes structures à dévoilée un ensemble de difficultés qui ont entravées la réalisation, mais aussi l'exploitation de certains VDP et PDA. Des difficultés aussi bien au niveau technique (Paragraphe 1), organisationnel (Paragraphe 2), qu'au niveau du statut juridique (Paragraphe 3).

Paragraphe 1 - Des contraintes d'ordre technique

Il est clair ce Programme National d'Aménagement du Littoral (PNAL) revêt une importance stratégique en termes de promotion sociale des populations cibles et de développement économique des principales régions qui abritent ces groupements sociaux. Il prévoit la construction d'environ 10 VDP et 30 PDA avant 2010, pour une valeur d'environ 1.33 milliard de Dirhams[179].

A ce propos, on peut résumer les principaux objectifs assignés pour la réalisation des VDP et PDA comme suit :

- L'amélioration des conditions de vie et de travail des artisans pêcheurs, à travers le redressement de secteur de la pêche artisanale et son intégration au circuit formel.

- L'amélioration du bien-être économique et social des gens de mer.

[179] Abdelkadouss MORCHID, Ministère chargé des Pêches Maritimes, Département de la Pêche Maritime, La *gestion des VDP et des PDA*, *op.cit*, P 3.

- La réorganisation de l'activité pêche en intégrant les marins et les membres de leur famille dans un processus de formation continue et de constitution de coopératives pour sauvegarder leurs intérêts.

- La promotion de la création de postes d'emploi et leur stabilisation.

- Le désenclavement des zones littorales et leur intégration dans le tissu socio-économique régional.

- La mise à niveau de l'activité pêche artisanale selon les normes de sécurité et de salubrité requises.

- La sécurisation du matériel de pêcheurs.

- L'encouragement des sorties en mer et sa contribution dans l'augmentation du niveau des disponibilités alimentaires d'origine marine et par conséquent le développement de l'activité économique.

Actuellement, le nombre total de VDP et de PDA réalisé jusqu'à présent est de vingt trois[180], réparti comme suit :

- Cinq VDP dont quatre réalisés dans le cadre de la coopération avec le Japon et le cinquième à Chmaâla relevant de la province de Chefchaouen.

- Dix huit PDA répartis tout au long le littoral marocain. Le dernier réalisé est celui d'Inouarene localisé dans la province d'Al Hoceima.

S'agissant des infrastructures et superstructures de cet immense chantier, il est nécessaire de rappeler que les points de débarquement aménagés contiennent les mêmes composantes que les villages de pêcheurs, excepté les ouvrages maritimes (digue de protection embarcadère etc..). Ces derniers (sauf pour les provinces du Sud) abritent généralement moins de pêcheurs et la production au niveau des PDA est de moindre importance par rapport à celle des villages de pêche.

Généralement, ces structures destinées spécialement aux populations des pêcheurs, en vue de leur faciliter les conditions de vie et de travail, sont constituées

[180] Source : MPM janvier 2012.

premièrement d'infrastructures de base qui englobent les digues de protection, les quais d'amarrage, les cales de halage, ainsi que les treuils. Deuxièmement, d'infrastructures commerciales qui contiennent les halles aux poissons, les magasins pour les pêcheurs, les fabriques de glace, les chambres froides, les ateliers de réparation, les dépôts de carburant, ainsi que les magasins de vente (matériel de pêche, alimentation,…etc.). Troisièmement, d'infrastructures et équipements à caractère social, à savoir, les mosquées, salles de formation et de réunion, toilettes et sanitaires…etc. et enfin, d'autres infrastructures telles que les bâtiments administratifs, les mures de clôture, les guérites, etc.

Par ailleurs, le processus de réalisation technique d'un PDA exige en moyenne 28 mois, répartis en 4 phases :

- *Phase 1*, d'études de faisabilité et de définition, durée d'environ 4 mois.

- *Phase 2*, d'enquête parcellaire et autorisations, environ 6 mois.

- *Phase 3*, d'études géotechnique et architecturales, environ 6 mois.

- *Phase 4*, de travaux de construction, environ 12 mois[181].

Seulement, il faut rappeler que dans ce stade, la construction de certains villages de pêcheurs et points de débarquement aménagés à connue beaucoup de difficultés, notamment en matière de conception de certaines infrastructures et équipements qui rentrent dans la constitution de ces structures.

De ce fait, la plus part des VDP et PDA, même ceux qui sont considérés comme opérationnels, ne possèdent pas en réalité un réseau performant d'infrastructures adéquates et adaptées à la nature d'exploitation maritime et aux exigences des populations dans les régions ciblées.

Car en effet, la plupart de ces structures sont confrontées à des problèmes de taille, notamment en matière d'accessibilité, étant donné que la majorité de ces constructions sont pratiquement isolées et ne sont pas dotées vraiment d'un réseau d'infrastructure fiable et résistant qui peut faciliter l'accès à ces structures ainsi que l'usage de ses différents équipements et services.

[181] Dans le cas d'un VDP, ces durées sont plus longues.

Ainsi, plusieurs difficultés peuvent survenir dans ce sens, notamment en termes de participation de ces espaces dans le développement local et l'intégration de la région dans le tissu socio-économique du pays, étant donné l'isolement et l'enclavement de la plupart des sites.

Aussi se pose le problème d'affectation des cadres et agents vers des sites enclavés, où il n'y a généralement pas d'école pour leurs enfants ce qui remet en question non seulement l'avenir de ces derniers, mais aussi la stabilité financière de ces dirigeants qui ne jouissent pas en contrepartie d'avantages particuliers.

Un autre problème constitue un obstacle majeur et qui entrave l'exploitation de ces structures, est celui de l'électricité et d'eau potable, étant donné que la majorité des VDP et PDA ne sont pas vraiment équipés de ce qui est nécessaire dans ce sens, ce qui influe négativement sur les conditions de travail au sein de ces structures, notamment en matière de commercialisation du poisson et de fabrication de glace permettant aux marins pêcheurs de mieux conserver leurs captures et de les écouler dans de bonnes conditions. Il en résulte, des pertes de production, de la qualité, par conséquent, des ventes à prix dérisoires.

En outre, il est nécessaire de rappeler que la réalisation des villages de pêcheurs et des points de débarquement aménagés, peut avoir des impacts directs sur l'environnement marin pouvant affecter aussi bien la ressource halieutique (étant donné les effets de certaines actions physico-chimiques sur l'écosystème marin), que les opérations de pêche qui se trouvent parfois confrontées à un phénomène particulier, celui d'ensablement[182].

Ainsi, la non prise en considération de certaines données, et la non anticipation des éventuelles modifications des caractéristiques physiques de certains sites, lors de la phase d'étude de faisabilité, qui a précédée le démarrage de certains chantiers, telles que des données vraiment importantes, concernant la nature du fond marin dans certaines régions et la lutte contre l'ensablement qui étouffe et envahit les quais et les points de débarquement, constituent des obstacles majeures pour les pêcheurs et

[182] Ministère chargé des Pêches Maritimes, Secrétariat Général, *L'intégration et la gestion des villages de pêcheurs et des points de débarquement aménagés*, *op.cit*, « …L'expérience menée dans les PDA de Immi Ouaddar et de Sidi Boulfdail, a montré que des perturbations du milieu sont inévitables pendant la construction… », p 12.

leurs embarcations qui se trouvent confrontés de plus en plus à des difficultés pour atteindre les quais, d'où la nécessité d'effectuer régulièrement des travaux d'entretien de ces points de débarquement, une tache obligatoire, mais qui s'avère extrêmement compliquée et difficile, mais aussi couteuse.

De surcroît, l'emplacement de certains locaux au sein de ces structures, compliquent d'une manière remarquable le cours normal des activités maritimes au sein des populations cibles, à l'exemple de quelques halles aux poissons qui se trouvent parfois loin des quais et des points de débarquement, ce qui rend sans doute la tache difficile mais aussi pénible pour les marins pêcheurs, de transporter leurs captures à l'intérieur de ces halles aux poissons, ce qui remet en cause non seulement l'efficacité de ces infrastructures, mais aussi les conditions d'hygiène au sein de ces groupements de pêcheurs.

Cependant, il est à noter qu'en dehors de la halle au poisson, peu a été fait à l'heure actuelle pour promouvoir la préservation de la qualité le long de la chaîne par laquelle transitent les captures, d'où la nécessité d'établir en toute urgence un plan d'intervention au niveau des villages de pêcheurs et de points de débarquement aménagé pour le contrôle et la diffusion auprès des concernés, des normes d'hygiène et de qualité et la mise en place de nouvelles directives relatives à la traçabilité. De même, elle doit être associée aux projets de réalisations des halles aux poissons, dans la mesure où c'est à elle que revient la certification de celles-ci.

Par ailleurs, on en est à se demander quelle peut être réellement la raison pour laquelle on décrète la réalisation de plusieurs villages de pêcheurs, qui nécessitent manifestement des budgets colossaux d'une valeur importante, alors que les points de débarquement aménagés assurent pratiquement , le même rôle et la même finalité recherchée, par rapport à celle des villages de pêcheurs, mais encore, avec une réalisation qui est moins couteuse, mais aussi plus accélérée.

Généralement, les sites programmés sont choisis à partir des listes proposées par le Ministère de tutelle, Ainsi, le Département des Pêches Maritimes, après concertation avec plusieurs intervenant interne (différentes directions et délégations) et externe (le Ministère de l'Equipement, l'Intérieur, l'ONEP, l'ONE ... etc) procède alors à

l'hiérarchisation des sites devant faire objet d'un VDP ou PDA. Mais il faut rappeler dans cette optique que les critères de choix définitifs n'ont toujours pas été établis[183].

S'agissant des réalisations qui s'effectuent dans le cadre d'une coopération, elles doivent faire l'objet d'une attention particulière, étant donné que les institutions ou pays donateurs possèdent parfois leurs propres critères pour ce qui est des choix des sites, des structures à mettre en place et même du mode de gestion des villages de pêcheurs ou des points de débarquement aménagés. Il en résulte que les réalisations sont parfois dimensionnées par rapport à un budget pré-établi.

Dans tous les cas, le choix doit tenir en compte un ensemble de paramètres liés surtout à l'état de la ressource, la socio-économie (éventuelles retombées économiques et sociales), les orientations stratégiques et politiques du pays, le budget et les éventuelles contraintes au fonctionnement normal des villages de pêcheurs et des points de débarquement aménagés (infrastructures, difficultés d'accès…).

Seulement, il arrive qu'un critère ou un autre ne soit pas pris en compte lors de l'étude ou même lors de la réalisation du projet, pour remettre en doute la faisabilité de ce dernier, mais aussi, la finalité souhaitée à l'issue de sa réalisation.

Ainsi, on constate que certains projets n'ont pas échappé à des défectuosités en matière de conception, à l'exemple de quelques villages de pêcheurs qui ont été réalisés à la proximité de zones d'habitat, dont les conséquences peuvent être néfastes sur le milieu aquatique, mais aussi sur le déroulement des activités au sein des structures maritimes, étant donné que les eaux usées collectées dans les réseaux d'assainissement au sein de ces zones d'habitats, souvent dispersées, trouvent parfois refuge dans les zones de pêche, ce qui représente une menace éminente pour les ressources halieutiques dans ces zones d'activité maritimes.

Il en résulte, qu'un certain nombre d'éléments doivent être prise en compte au préalable dans toute conception de village de pêcheurs ou de points de débarquement

[183] Ministère chargé des Pêches Maritimes, Secrétariat Général, *L'intégration et la gestion des villages de pêcheurs et des points de débarquement aménagés*, *op.cit*, p 10.

aménagé, notamment en ce qui concerne l'état de la composante environnementale, de la ressource, des plans d'aménagements des pêcheries.

Quant à la phase de la gestion opérationnelle des villages de pêcheurs et points de débarquement aménagés, elle requiert beaucoup d'importance, étant donné qu'elle a pour objet principal d'organiser efficacement et durablement le site grâce à un certain nombre de mécanismes de suivi, de contrôle et d'évaluation. Or les diagnostics récemment établis montrent que l'organisation de la gestion et le fonctionnement de ces sites ne sont pas exempte de défaillances.

Paragraphe 2 - Des contraintes d'ordre organisationnel

Le village de pêcheurs ou point de débarquement aménagé peut être considéré comme un système semi-ouvert contenant plusieurs modules. Ces derniers peuvent à leur tour être groupés en sous-systèmes homogènes selon trois grands circuits ; celui des poissons, des pêcheurs et des embarcations.

Le circuit de poissons peut comprendre plusieurs modules qui facilitent surtout la gestion de la ressource et la préservation de la qualité de cette dernière, il s'agit des quais de débarquement, des halles aux poissons, des chambres froides, des fabriques de glaces, ainsi que des parkings mareyeurs. Quant au circuit des pêcheurs, il englobe tout un ensemble de modules d'utilité sociale, parmi ceux-ci, quelques uns permettent d'obtenir des recettes (magasins, dépôt de carburant, atelier mécanique…etc.), d'autres génèrent seulement des charges (fontaine, cale de halage, éclairage publique…etc.). Et enfin, il y a le circuit des embarcations qui intègre un ensemble de modules dont la gestion revient à l'administration. C'est le cas des ouvrages portuaires à savoir les digues et quais, les bassins et les quais d'amarrage, dont l'entretien relève des compétences du Ministère de l'équipement.

Ainsi, la réussite du programme des villages de pêcheurs et points de débarquement aménagés, passe nécessairement par une gestion vigoureuse de ces derniers, ce qui suscite une implication engagée de la part du Ministère chargé des pêches maritimes dans son rôle de garant de la bonne gestion de ces espaces à vocation sociale et économique.

De ce fait, gérer au mieux un village de pêcheurs ou un point de débarquement aménagé revient à s'assurer de la bonne gestion de chacun des modules qui le composent et de la bonne coordination entre les opérateurs qui y interviennent ainsi que sur le plan des différentes actions qui y ont lieu.

Seulement, la mise en service de ces structures, qui doivent constituer à terme, selon le ministère de tutelle de véritables micro-pôles de développement générateurs de prospérité économique et sociale, cause déjà des difficultés au niveau de la gestion et ce, malgré les efforts financiers et humains déployés pour la mise en place de ces structures. Une gestion qui est en réalité loin d'être optimale et connaît de multiples problèmes dus en particulier à la multiplicité des intervenants.

Car en effet, le diagnostic sur le fonctionnement des villages de pêcheurs ou des points de débarquements aménagés déjà opérationnels montre une diversité d'intervenants (Département des pêches maritimes, la coopérative des pêcheurs, l'Office Nationale des Pêches (ONP), l'Institut Nationale des Recherches Halieutiques (INRH), les autorités locales (la Marine royale, la Gendarmerie), les services de l'Equipement, de la Douane, de la sécurité, les ONG…etc.), ce qui occasionne des conflits d'usage ou de compétences, d'où la nécessité de déterminer le rôle de chacun de ces intervenants et légiférer dans ce sens afin que l'ensemble puisse agir en parfaite harmonie. Ce qui n'est pas toujours réalisable, étant donné l'absence des supports institutionnels qui peuvent gérer et organiser les efforts en toute coordination, aussi bien au niveau central qu'au niveau local.

En outre et vu que ces structures ont une double particularité qui constitue un potentiel de distinction par rapport aux autres ports traditionnels[184], du fait qu'ils ont été créés non seulement pour abriter des activités de pêche, particulièrement artisanales, mais aussi pour concrétiser une vocation aussi bien économique que sociale.

[184] Ministère chargé des Pêches Maritimes, Secrétariat Général, *L'intégration et la gestion des villages de pêcheurs et des points de débarquement aménagés, op.cit,* « …il ne faut pas perdre de vue que des VDP ou des PDA peuvent un jour devenir des ports, et il faudrait pour cela bien définir le rôle du Département des pêches maritimes (dans la construction, l'équipement, le fonctionnement, le suivi…etc.) et de renforcer les structures internes pour pouvoir négocier avec les autres partenaires externes, en particulier le Ministère de l'Equipement. Il a été rappelé à ce propos le projet de convention entre le Ministère de l'Equipement et le Département sur la gestion des VDP, qui a été entamé il y a plus de trois années mais qui n'a toujours pas vu le jour… », p 11.

Cette double particularité, fait que le Département des pêches maritimes doit rester en principe le garant irrévocable d'une gestion durable de ces structures, et ce quelque soit l'entité chargée de gérer tel ou tel élément du village de pêcheurs ou du point de débarquement aménagé, néanmoins, on constate toujours que sur le plan pratique, la disparité et la diversité des attributions et des responsabilités des différentes entités et des intervenants au niveau des VDP et des PDA, remettent en cause non seulement l'efficacité des mécanismes de gestion au sein de ces structures, mais aussi la fiabilité de la politique ministérielle qui s'est engagée de donner plus d'importance à la participation de ces espaces maritimes au développement local, notamment en matière de la lutte contre la pauvreté des populations cibles, la préservation de la qualité et la protection de l'environnement.

Généralement, la spécificité des villages de pêcheurs et des points de débarquement aménagés est qu'ils soient composés de modules, c'est-à-dire d'éléments qui permettent soit de générer des recettes (magasins de pêcheurs, halle au poisson…etc.) ou des dépenses.

Pourtant, deux grands modes de gestion se présentent :

- L'administration (Office National des pêches (ONP), Ministère chargés des pêches maritimes, ou autres) gère tous les modules et fait payer les services rendus aux pêcheurs.

- La coopérative qui se charge de la gestion de la plupart des modules du site, excepté la halle au poisson et ce qui relève de l'administration.

En principe, le deuxième mode est privilégié si l'on tient compte du rôle attendu des villages de pêcheurs et des points de débarquement aménagés dans le développement local. Ceci revient à parier sur une coopérative forte, dynamique et bien organisée.

Cependant, la réussite d'un village de pêcheurs ou un point de débarquement aménagé reste tributaire de celle de la coopérative, d'où l'importance d'user de tout les moyens nécessaires pour que cette dernière soit efficace dans sa gestion du site.

Néanmoins, et sur la plan pratique, ce mode de gestion n'est pas exempt de défaillances, notamment en matière de financement dont les sources sont généralement insuffisantes pour permettre à la coopérative d'assurer un

fonctionnement efficace du site ainsi que de ses différents services. Ce qui justifie dans la plupart des cas les prolongements excessifs du temps nécessaire accordé pour une intégration et une cession de la gestion à la coopérative.

Par ailleurs, il est à noter que les membres des coopératives, et qui sont en principe choisis parmi les marins évoluant dans la région concernée, ne bénéficient pas en réalité d'une formation adéquate à la gestion, malgré que la tendance actuelle favorise un encadrement rigoureux à travers le recours aux services des cadres spécialistes dans ce domaine « agents de développement » formés dans ce sens.

En outre, il faut rappeler qu'il n'existe pas vraiment à l'heure actuelle, des programmes d'intervention spécialisés en matière de promotion socio-professionnelle, qui sont établis spontanément et principalement au profit des populations évoluant au niveau des villages de pêcheurs et des points de débarquement aménagés, ou uniquement pour assister les coopératives à procéder à l'alphabétisation des pêcheurs ou à la vulgarisation de certaines techniques ou notions. Car, généralement les intervenants dans ce domaine agissent à la demande des différentes entités, d'où la nécessité d'établir préalablement un programme d'anticipation capable de couvrir tous les besoins en matière de formation au sein de ces espaces.

Dès lors, un manque d'encadrement associé à une absence d'expérience en matière d'organisation ne peut qu'engendrer des difficultés de fonctionnement au sein de ces coopératives, ce qui peut contribuer à l'installation parmi ces groupements sociaux de plusieurs formes d'incompétence en termes de gestion, d'où l'importance de la mise en place d'un ensemble de mécanismes de suivi et de contrôle des activités de ces coopératives.

Pourtant, ces dysfonctionnements constatés continuent à l'heure actuelle de subsister, vu le manque de contrôle au sein de la plupart de ces coopératives qui peuvent parfois compter parmi leurs membres, des personnes étrangères à la région voire même à la profession et qui bénéficient des mêmes prérogatives que celles attribuées aux membres officiels.

Autant de difficultés qui remettent en cause non seulement la fiabilité de ce vaste chantier, mais aussi l'opérationnalisation et la valorisation de ses différentes

composantes, que les responsables de ce projet ambitionnent encore et jusqu'à présent de les faire intégrer dans un processus de développement durable.

Seulement la réalisation de cet objectif passe obligatoirement par la satisfaction aux exigences de la bonne gouvernance, à travers la mise en place d'un système de gestion participative, qui soit en mesure de structurer l'intervention des différents acteurs et département concernés par le développement du village de pêcheurs ou du point de débarquement aménagé.

Pour y parvenir, il conviendrait d'élargir le cadre partenarial et d'impliquer dans le projet de gestion du village de pêcheurs ou du point de débarquement aménagé, toute personne physique ou morale, du secteur public ou privé, dont la participation sera jugée utile (population locale, associations, coopératives,…) de façon à préserver et à améliorer la qualité de vie, dès lors, assurer le développement social et économique de toute la région.

En revanche, il est à noter que le cadre partenarial qui dévoile une multiplicité des intervenants dans le fonctionnement des villages de pêcheurs ou des points de débarquement aménagés, occasionne non seulement des conflits d'usage ou de compétences entre ces partenaires, mais aussi des difficultés liés essentiellement au cadre juridique de ces structures, étant donné l'absence des supports institutionnels qui peuvent gérer et organiser les efforts en toute coordination, aussi bien au niveau central qu'au niveau local.

Paragraphe 3 - Des difficultés juridiques

Malgré que les villages de pêcheurs et les points de débarquement aménagés sont considérés selon le ministère chargé des pêches maritimes comme des nouveaux espaces socio-économiques, bien différents des ports de commerce, ces structures ne jouissent en réalité d'aucun statut définissant leur cadre juridique ou leur mode de gestion. Il s'ensuit une grande confusion quant aux responsabilités des différents intervenants ou usagers au niveau de ces structures[185].

[185] Abdelkadouss MORCHID, attaché au secrétariat général (ministère chargé des pêches maritime), *proposition d'un modèle de gestion des VDP et PDA*, Mai 2001, « … c'est le cas du village de pêcheurs de Cala Iris et d'Imessouane… », p 2.

De ce fait, plusieurs difficultés peuvent survenir lors de la mise en œuvre de ce projet. Car en effet et sur le plan juridique les actions de l'Etat, représenté par son ministère chargé des pêches maritimes, au profit des marins pêcheurs dans le cadre de ce vaste projet axé sur l'aménagement du littoral, s'achèvent une fois, la réalisation des villages de pêcheurs et des points de débarquement aménagés est effectuée, et une fois leurs infrastructures sont mises à la disposition de ces marins pêcheurs en tant que biens de l'Etat.

Il en découle qu'après cette phase, les marins sont tenus de prendre les choses en main et s'organiser entre eux afin de gérer ces espaces en toute solidarité, seulement, ces marins se trouvent confrontés à autant de complications, émanant principalement des dysfonctionnements qui infectent les mécanismes de gestion au sein de ces structures, étant donné la diversité des intervenants qui implique une disparité des rôles et des attributions.

Dès lors, les marins victimes de ces dysfonctionnements résultant de la politique ministérielle en matière de gestion en vertu de ce projet, ne peuvent en aucun cas sur le plan juridique, voir judiciaire se retourner vers le ministère de tutelle et ses institutions, dans un but de demander réparation de toute fragilité qui peut infecter le fonctionnement des structures dont ils ont la lourde tâche de gérer ses composantes, et ce pour la simple raison que cette cession de gestion et cette procuration des responsabilités leurs ont été imposés, mais malheureusement sans critères d'encadrement ni préparation préalable à cette cession.

Devant cette situation complexe, on en est à se demander quel peut être réellement la contribution de ce vaste programme de réalisation de villages de pêcheurs et des points de débarquement aménagés, dans la politique ministérielle en termes de promotion sociale des populations les plus enclavées et de développement économiques de leurs régions, étant donné que ce projet est entrain de se naitre sans un cadre juridique, capable de définir clairement aussi bien le statut de ces structures, que les différentes attributions et responsabilités de leurs dirigeants et intervenants.

De surcroit, l'absence d'une véritable direction de ces espaces sous l'autorité directe du ministère des pêches maritime, à travers une implication engagée et responsable de ses délégations régionales, qui doivent en principe jouer pleinement leur rôle de

garant d'une gestion vigoureuse et participative de ces espaces à vocation sociale et économique, ne fait qu'augmenter les dysfonctionnements déjà installés au sein de ces structures.

Cependant et en raison de l'imprécision de certaines dispositions fixant l'intervention de l'Etat dans la gestion et la mise en œuvre de ce programme, les espoirs concernant la création des régions compétitives s'avèrent minimes, a tel point que les populations ciblées, trouvent de plus en plus des difficultés pour mieux s'organiser au sein de ces régions.

Un tel constat ne peut que remettre en cause la fiabilité et le rendement en matière sociale de toute une stratégie, qui est celle du ministère chargé des pêches maritimes.

Chapitre II - L'élément humain, une gestion défaillante

L'intérêt accordé au secteur des pêches maritimes dans les politiques de développement de l'État tire en principe sa légitimité de ses incidences économiques et sociales[186], qui ont permis au secteur d'être considéré parmi les secteurs prioritaires dans les plans gouvernementaux de développement.

Ainsi, la mise en œuvre de tout mode de gouvernance dans ce domaine impose de réussir, sans tarder, la mise à niveau globale des différentes structures et éléments du secteur, tant au plan économique que social et humain, dans une optique d'exploitation valorisante et saine.

Néanmoins, on constate que la majorité des actions mises en ouvre depuis les années 70 en vue de moderniser le secteur maritime et ses différents composants, visaient principalement l'amélioration de la contribution économique au détriment du développement social dans ce secteur[187], alors que le progrès devrait d'abord être humain avant d'être économique.

En outre, il est certain que celui qui s'intéresse à l'organisation institutionnelle du secteur maritime et la gestion de l'élément humain au sein de ce secteur, s'apercevra vite de la difficulté à se situer dans un secteur morcelé et découpé en plusieurs départements et organismes, ce qui implique une multiplication des instances de décision et dès lors, un chevauchement des rôles (Section 1).

Certes, l'objectif fixé par l'administration maritime en matière de gestion lors de la mise en œuvre de tout projet ou plan de développement[188] vise essentiellement à mettre en place une gouvernance publique forte et adaptée, capable à la fois de

[186] Brahim BOUDINAR, *Diagnostic du secteur de la pêche maritime au Maroc*, *op.cit*, « …Le secteur représente 2,5 pour cent du Produit Intérieur Brut (PIB), assure un apport en devises d'environ un milliard de dollars annuellement et emploie 400 000 personnes directement ou indirectement… », p 32.

[187] Par exemple, les eaux territoriales marocaines ont été étendues à 70 miles marins en 1973 avant de les porter à 200 miles marins en 1981 délimitant désormais une Zone Economique Exclusive s'étendant surplus de 1,1 millions de km². Un code spécifique aux investissements maritimes fut promulgué également en1973 et a été révisé en 1984.

[188] Le secteur de la pêche au Maroc vient d'être doté en 2009 d'une nouvelle stratégie de développement à l'horizon 2020 baptisée « Halieutis», qui est une stratégie intégrée et globale, elle vise la mise à niveau et la modernisation des différents segments du secteur de la pêche ainsi que l'amélioration de sa compétitivité et de sa performance.

moderniser le secteur et d'augmenter sa productivité économique, mais aussi d'améliorer le rôle de l'élément humain dans ce secteur et de rehausser le niveau de sa main d'œuvre, de manière à fédérer tous les opérateurs de ce secteur et les segments de la profession maritime autour des décisions clés, néanmoins, nous constatons que la mise en œuvre de tous ces projets et toutes ces politiques sectorielles n'es pas suffisamment accompagné par une modernisation de l'administration et de son système de management qui devrait accorder plus d'importance à la promotion professionnelle et sociale des marins pêcheurs et à la valorisation des compétences humaines en général.

Il en résulte, une administration maritime en manque de concertation avec les professionnels du secteur qui sont souvent exclus des processus d'élaboration des politiques sectorielles, voire absents de tout dialogue avec le gouvernement et avec l'administration de tutelle dont le schéma institutionnel reste fortement encadré et administré donnant lieu à une multiplication des intervenants, mais également à une succession des décideurs qui n'arrivent pas dans la plupart des cas à mettre sur les rails leur contribution et leurs stratégies à cause de ces remaniements ministériels interminables et des changements de majorité politique qui affectent sans doute le bon fonctionnement de cette administration maritime et la régularité des nominations de ses dirigeants.

Dès lors, on assiste souvent à un défilé de projets et de stratégies de développement qui sont censés d'apporter du changement positif et du développement au secteur maritime dans son ensemble, mais qui restent tout de même partiellement avantageux ou parfois orientés essentiellement vers un aspect déterminé au détriment des autres aspects, notamment vers les activités à caractère économique au préjudice des autres composants vitaux du secteur, à savoir l'élément humain que plusieurs observateurs et professionnels du secteur le considère comme parent pauvre de la stratégie maritime nationale, dont la majorité des mesures destinés à améliorer la situation socioéconomique de cette couche sociale, n'ont pas encore apporté la preuve de leur efficacité (Section 2).

Section 1 – Une organisation institutionnelle désavantageuse

« Le thème de la gouvernance qui est, de nos jours, omniprésent dans de nombreux secteurs pour des objectifs qui convergent tous vers le développement, concerne de très près le secteur de la pêche. La gouvernance dans celui-ci est, dès lors, un mode de gestion qui s'assigne comme objectifs la durabilité et le développement au niveau de trois principaux axes, à savoir la préservation et la protection de la ressource, la protection de l'environnement et plus spécialement la garantie du bien-être social des gens de mer »[189].

Pourtant, le secteur des pêches maritimes reste assujetti à bien des vents contraires. Sans pour autant battre de l'aile, cette activité est caractérisée par une multiplicité des intervenants (Paragraphe 1) et un manque d'organisation et de coordination, qui constituent le résultat direct du chevauchement des rôles et de l'absence d'une vision claire dans ce domaine (Paragraphe 2).

Paragraphe 1- Multiplicité des instances de décision

Au-delà des problèmes d'ordre structurel qui persistent dans ce secteur des pêches maritimes, à savoir ; la prolifération de l'informel au sein du segment de la pêche artisanale, infrastructures inadaptées, la vétusté de la flottille, la prédominance des sites de débarquement non aménagés ainsi que le manque d'actions d'encadrement et d'accompagnement au profit des marins pêcheurs notamment dans les deux secteurs de la pêche côtière et artisanale. Ce secteur, en général, soufre d'une vraie crise de gestion qui génère une multitude d'intervenants dans cette activité, ce qui constitue, selon les professionnels et les opérateurs du secteur, un facteur non négligeable de blocage ou au moins de ralentissement de tout projet de développement au profit des marins pêcheurs visant l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail.

Autant d'obstacles et de difficultés qui nous amène à scruter au fond du fonctionnement et de l'organisation de l'administration maritime afin de relever tous les dysfonctionnements qui affectent la gestion au sein de cette organisation et les différentes répercussions sur l'intégration de l'élément humain.

[189] Nora TALBI, *Stratégie pour une pêche responsable*, enseignant-chercheur à l'Université Mohammed V, Faculté de Droit de Rabat-Souissi, article, quotidien le Matin, 15/06/2005.

Ainsi et pendant longtemps la pêche maritime et la marine marchande étaient regroupées au sein du même service[190]. Crée en 1921 et rattaché à l'époque à la Direction Général des Travaux Publics (DGTP), le service de la marine marchande et des pêches maritimes fut détaché de cette direction et annexé en 1940 à une nouvelle direction celle de la Production Agricole, du Commerce et du Ravitaillement (DPACR).

L'année 1964 a connu la création d'une Direction chargée de la Marine Marchande (DMM), qui était jusqu'au 1968 rattachée au ministère des Travaux Publics, avant d'être rattachée au Ministère du Commerce, de l'Industrie, des Mines dans la période entre 1968 et 1977. Plus tard, un ministère fut crée en 1981 et coiffait à la fois les pêches maritimes et la marine marchande, avant que ces deux activités se détachent administrativement et rentrent sous l'égide des ministères distincts en 1997.

Actuellement, la marine marchande dépend du ministère de l'équipement et du transport, tandis que les pêches maritimes relèvent de l'autorité du ministère chargé de l'agriculture et du développement rural.

Ainsi, le Ministère des Pêches Maritimes est chargé en général d'élaborer et de mettre en œuvre la politique du gouvernement en matière des pêches maritimes, de coordonner l'ensemble des activités maritimes et de promouvoir l'organisation professionnelle du secteur[191].

A cet effet, le Ministère de l'Agriculture et des Pêches Maritimes, en relation avec les autres administrations et organismes intéressés est chargé de plusieurs attributions d'ordre économiques, scientifiques, techniques, juridiques et sociales.

S'agissant du domaine qui nous intéresse, le ministère des pêches maritimes est notamment chargé de procéder aux recherches sociales intéressant la gestion et le développement des activités du secteur maritime et de déterminer la stratégie propre à assurer la promotion du travail au sein de ce secteur et à cet effet assurer la gestion administrative et disciplinaire des gens de mer et de prendre les mesures nécessaires à la sécurité de la navigation.

[190] En France, la pêche a été pendant longtemps rattachée au ministère chargé des transports qui coiffait la marine marchande et les affaires maritimes.
[191] Article 1er du Décret n° 2-94-858 du 20 janvier 1995 fixant les attributions et l'organisation du ministère des pêches maritimes et de la marine marchande.

Le ministère est chargé également d'élaborer les projets de textes législatifs et réglementaires relatifs au domaine maritime, ainsi que d'assurer la formation de gens de mer, des cadres, techniciens et autres personnels du secteur maritime et favoriser leur promotion sociale et professionnelle.

De plus, ce département comprend, outre le cabinet du ministre, l'Administration Centrale et les services extérieurs.

L'Administration Centrale désigne un ensemble d'entités destinées à assurer la gestion administrative des navires de pêche et des marins pêcheurs, du sauvetage en mer, de la prévention et de la lutte contre la pollution. Elle englobe: le Secrétariat Général[192], l'Inspection Générale[193], 5 directions, 18 délégations de pêches maritimes, 14 sous délégations et 8 établissements de formation maritime.

Les cinq Directions des pêches maritimes sont : la Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture, la Direction des Industries de la Pêche, la Direction de la Coopération et des Affaires Juridiques, la Direction des Ressources Humaines et des Affaires Générales, ainsi que la Direction de la Formation Maritime et de la Promotion Socioprofessionnelle dédiée spécialement aux pêcheurs et la profession maritime.

La direction de la formation maritime et de la promotion socioprofessionnelle est chargée principalement de :

- Contribuer à l'élaboration de la stratégie nationale en matière de formation professionnelle et de formation des cadres et participer au niveau du secteur maritime à sa mise en œuvre.

- Identifier et évaluer les besoins du secteur maritime en ressources humaines et établir, de concert avec les opérateurs du secteur, les profils d'emploi requis ainsi que les programmes prévisionnels de formation et en planifier l'exécution ;

[192] Le secrétaire générale assure, sous l'autorité du ministre, l'animation et la coordination de l'ensemble de service du ministère. Il veille à l'application des décisions du ministre.

[193] L'Inspection Générale a pour rôle d'informer régulièrement le ministre auquel elle est directement rattachée, sur le fonctionnement des services centraux et extérieurs; d'instruire toute requête qui lui est adressée et de procéder sur ses instructions à toute inspection, enquête ou étude.

- Étudier et mettre en œuvre toutes mesures de nature à favoriser l'adéquation formation/emploi et l'insertion des lauréats dans la vie active.

- Veiller à la qualité de la formation et assurer l'adaptation de celle-ci à l'évolution technologique du secteur et aux besoins des professionnels tout en assurant la conformité de la formation maritime avec la réglementation nationale et les normes internationales en vigueur en la matière.

- Organiser, notamment avec le concours de la profession, des cycles de perfectionnement, de recyclage et de formation continue, et, à cet effet, mettre en œuvre des programmes spécifiques de formation dans l'entreprise, de formation alternée, d'apprentissage et autres modes de formation.

- Planifier l'utilisation des moyens humains et matériels nécessaires aux établissements de formation maritime et assurer le suivi de leurs activités.

- Participer à la promotion tant des personnels embarqués que des autres cadres, techniciens et personnels administratifs du secteur maritime dans son ensemble, notamment par le biais de la formation continue.

- Promouvoir les études et recherches académiques et universitaires dans les différentes disciplines du secteur maritime.

Le département chargé des Pêches Maritimes dispose également de services extérieurs dans tous les ports du Royaume. Ces services sont les Délégations des Pêches Maritimes (DPM) ou Sous Délégations, suivant l'importance du port.

Les Délégations des Pêches Maritimes sont placées chacune sous l'autorité d'un Délégué des Pêches Maritimes qui représente le département auprès des autorités locales de la circonscription qu'il gère.

Le Délégué est chargé dans sa circonscription de l'administration, de l'inscription des gens de mer, de l'application des lois et règlements maritimes concernant notamment la navigation, la pêche, les cultures marines, les industries de la pêche, le régime social des gens de mer, et le contrôle de la conservation des hypothèques maritimes. Il est responsable également de l'organisation des opérations de sécurité et de sauvetage en mer et de la protection du milieu marin contre la pollution occasionnée par les rejets des navires. Sur le plan social, il exerce les fonctions d'arbitre dans les conflits entre marins et armateurs.

Les Délégations des Pêches Maritimes couvrent tout le littoral marocain et la circonscription de chaque délégation est définie par l'arrêté qui l'organise. Actuellement, le département des Pêches Maritimes dispose de 18 Délégations.

Cependant, on constate que la gestion de l'élément humain dans ce secteur maritime n'est pas vraiment exclusive à l'administration centrale.

En effet, d'autres structures apportent leur contribution. Ainsi l'Office National des Pêches (ONP)[194] et en plus de sa mission initiale à caractère commerciale qui est de promouvoir la commercialisation et la consommation des produits de la pêche, ainsi que la gestion et l'organisation des marchés de vente en gros et les halles au poisson, cet organisme est chargé également de mettre en œuvre les programmes de promotion et modernisation de la flotte de pêche artisanale et côtière au profit des marins pêcheurs.

Néanmoins, on constate que les professionnels du secteur plus particulièrement les pêcheurs, ne sont pas vraiment représentés au sein du conseil de cet organisme composé notamment des représentants de l'État impliqués et des directeurs ou représentants de l'Agence Nationale des Ports (ANP), de l'Institut National de Recherche Halieutique (INRH), des armements à la pêche côtière et hauturière, des industries de la conserve des produits et sous-produits marins et des entreprises d'aquaculture.

[194] L'Office National des Pêches à été créé par le *Dahir* N°l-69-45 du 21 février 1969. C'est un organisme étatique qui joue un rôle fondamental auprès du Département des Pêches Maritimes, sous la tutelle duquel il est placé.

D’autres organismes partagent également la gestion du secteur maritime à savoir l’Institut National des Ressources Halieutiques (INRH) qui est un organisme public, placé sous la tutelle du département des Pêches Maritimes et qu’il a pour objectif d'étudier, d'évaluer, d'organiser, de surveiller et de protéger les stocks et les ressources halieutiques au Maroc.

Son programme s'articule autour de plusieurs thèmes de recherche liés principalement aux ressources halieutiques, mais également aux techniques et engins de pêches utilisés par les marins pêcheurs dans leurs activités.

Parmi les autres organismes participants on peut citer l’Agence Nationale des Ports(ANP). Créée en vertu de la loi 15-02 relatives aux ports, elle a pour mission d’assurer le développement, la maintenance et la modernisation des ports et de veiller à l’optimisation de l’utilisation de l’outil portuaire par les usagers, dont les marins pêcheurs arrivent en premier rang.

Les autorités publiques font également partie intégrante des intervenants qui participent à l’organisation de ce secteur maritime et au contrôle de certaines de ses activités liées notamment à la profession maritime.

Ainsi, la Marine Royale assure en matière de pêche maritime et de police de la navigation, la surveillance de l'espace maritime national et le contrôle des navires de pêche[195]. Elle participe également aux opérations de recherche et de sauvetage en mer au profit des marins pêcheurs en difficulté.

Et pour assurer la sécurité du littoral, la Marine Royale a été renforcée par un corps de la Gendarmerie Royale. Outre les attributions de police judiciaire et administrative que lui confèrent les lois et règlements, la Gendarmerie Royale Maritime exerce un contrôle dans les ports. Elle est habilitée à contrôler les papiers de bord et les engins de pêche, pour constater toute infraction aux règlements portuaires et à l'accès des zones de pêche. Enfin, elle intervient également dans le cadre des opérations de sauvetage.

[195] En cas d'infraction, la Marine Royale dresse un procès-verbal qu'elle transmet au délégué des Pêches Maritimes de la circonscription où l'infraction a été constatée.

D'autres organismes gouvernementaux sont aussi impliqués dans la gestion de ce secteur et de sa main d'œuvre, tel que le Ministère de la Santé qui intervient au niveau de la médecine des gens de mer et la gestion des antennes de santé placées dans les principaux ports du royaume.

Quant au Ministère des Finances, il est compétent en matière de fiscalité, notamment par l'exonération des taxes exigibles pour les navires de pêche, la Direction de la Météorologie Nationale ainsi que le service de la Radio Maritime sont également concernés par la gestion du secteur et de ses risques, ainsi qu'en matière de campagnes de sensibilisation au profit du personnel navigant.

Par ailleurs, il est nécessaire de signaler que les organismes professionnels font partie également des intervenants qui peuvent jouer un rôle très décisif dans la gestion de ce secteur maritime et l'amélioration des conditions de vie et de travail de sa main d'œuvre, néanmoins, on constate que la collaboration avec ces entités demeure tout de même insuffisante.

Ainsi, les organismes employeurs[196] dans le secteur des pêches maritimes sont en principe consultés par l'administration maritime, tandis que les autres groupements représentatifs du personnel navigant, notamment les syndicats et les coopératives des pêcheurs trouvent de plus en plus du mal à participer dans l'élaboration de la politiques maritime national et sa mise en œuvre, malgré le rôle très important qu'ils peuvent jouer dans la promotion de l'activité de pêche et l'encouragement de l'organisation au sein de la profession maritime.

C'est le cas également des professionnels traditionnels ou artisanaux qui sont souvent réunis au sein d'un regroupement représenté par un « Amine »[197], qui a pour mission de veiller à la conservation du métier, seulement l'administration fait rarement appel à cette institution et la consultation concerne notamment les cas relatifs aux expertises et aux sujets intéressant les litiges interprofessionnels, etc.

[196] Les organismes employeurs dans le secteur des pêches maritimes sont les personnes physiques ou morales armateurs de navires de pêches exerçant dans le littoral marocain. Ces sociétés sont organisées dans des associations, dont le cadre juridique est garanti par la constitution.

[197] Dans le secteur de la pêche, la représentativité de l' «Amine » est assurée au niveau de la pêche artisanale. Il est choisi par les artisans pêcheurs et son rôle est prépondérant dans les professions qui ne sont pas réglementées.

D'autres organismes professionnels sont chargés aussi de fournir à l'administration maritime des renseignements concernant le secteur de la pêche et son organisation professionnelle ou d'émettre leur avis sur un sujet particulier dans le domaine de la pêche.

Ainsi, le Comité Central des Pêches Maritimes est chargé de donner au Ministère des Pêches Maritimes son avis, sur les questions d'ordre, social, économique, technique ou scientifique, concernant l'exercice de la pêche[198]. Les comités locaux quant a eux sont consultés sur les questions de même nature que celles du Comité Central, mais intéressant spécialement la circonscription maritime, c'est-à-dire la Délégation des Pêches Maritimes dans laquelle ils siègent[199].

Reste à signaler que les chambres maritimes qui sont à la base les représentants légitimes du secteur des pêches maritimes et ses travailleurs auprès des pouvoirs publics nationaux, régionaux et locaux, sont amenées à jouer un rôle plus représentatif auprès de l'administration maritime, qui de sa part doit les considérer comme un partenaire privilégié dans le cadre de l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie maritime nationale.

Il en résulte que la gestion de l'élément humain au sein du secteur de la pêche maritime au Maroc est assurée par le Ministère de l'Agriculture et des Pêches Maritimes, auquel d'autres structures, organismes et groupements apportent aussi leur contribution.

Cette situation éloigne l'administration de tutelle d'une gestion globale et clairement affichée. Elle nous coince dans une approche purement sectorielle où les activités des pêcheurs souffrent de l'éparpillement de leurs outils de gestion entre différents organismes et départements ministériels ayant des missions et des attributions peu convergentes et sans mécanismes de concertation.

[198] Le Comité Central des Pêches Maritimes a une composition tripartite car l'État, la profession et les marins y sont représentés.

[199] Le comité local est désigné par les organisations syndicales ou professionnelles et est présidé par le Délégué des Pêches Maritimes de la circonscription, assisté au besoin par les responsables des sous-délégations concernées.

Paragraphe 2- Le chevauchement des rôles

Il est clair que la gestion du secteur maritime et de son élément humain est répartie depuis des décennies entre plusieurs entités et organismes de nature différente, ayant des missions parfois divergentes. En réalité, cette situation est loin d'être éphémère du moment où la gestion de ce secteur fait continuellement apparaitre auprès des décideurs, les défaillances d'une administration qui continue de travailler dans un cadre disparate et peu cohérent et auprès des travailleurs maritimes une organisation dispersée de leur profession et de leurs activités.

Ainsi, ce cloisonnement institutionnel que connaît cette activité, à l'ère des pôles de développement intégré, ne peut, ni produire, ni aboutir à une politique stratégique unifiée et encore moins à une gouvernance homogène, fédératrice des moyens et garantissant le développement harmonieux de l'ensemble des composantes de ce secteur, notamment le composant humain.

Il est à noter en outre que la succession des dirigeants et des décideurs que ça soit à la tête du département des pêches maritimes ou ses différents services de rattachement, ne fait que favoriser la prolifération et la multiplication des visions et dès lors des programmes et des plans de développement destinés à la mise au point du secteur et à l'amélioration des conditions de travail de sa main d'œuvre, dont la majorité restent malgré tout, inachevés ou en phase d'élaboration voire parfois en phase d'étude.

Dans ce contexte, il est certain que celui qui s'intéresse au schéma de l'organisation institutionnelle du secteur maritime et la gestion de son élément humain dans notre pays, s'apercevra vite de la difficulté à se situer dans les méandres d'un secteur divisé, éclaté entre plusieurs Départements et Organismes, souvent en charge d'attributions découpées à leur mesure.

Ceci n'est pas sans entraîner pertes et déperditions en termes de compétences et de moyens matériels et financiers, quand ce n'est tout simplement pas un facteur de blocage ou de ralentissement de projets de développement. Ceci est bien évidement le résultat d'une multiplicité des intervenants dans ce secteur maritime et de l'absence d'une politique maritime intégrée, globale et claire devant servir à la définition des stratégies sectorielles.

Ce constat pertinent pourrait être vérifié au niveau de la profusion des organismes en charge des principales composantes de notre secteur maritime, en particulier dans les domaines suivants : gestion des gens de mer, formation et développement des compétences, gestion du navire, sauvetage des vies humaines en mer, sûreté et sécurité maritimes, législation maritime, politique portuaire, développement des activités littorales, etc.

Autant d'activités clés, qui constituent l'ossature de la profession maritime au Maroc, mais qui méritent tout de même de faire l'objet d'une politique concertée de manière permanente entre les différents partenaires intervenants.

La concertation dans ce domaine maritime en général fait aujourd'hui grandement défaut à notre pays. Lorsqu'elle existe, elle l'est au gré des marées pour certaines activités, mais reste malgré tout embryonnaire. Dans bien des cas, cette concertation est l'occasion pour les protagonistes de s'apercevoir de la difficulté de la tâche, sous l'effet des jalousies d'attributions et de compétences.

A titre d'illustration, prenons comme exemple le débat national engagé dernièrement sur la mise en œuvre de la nouvelle stratégie « Halieutis » destinée au développement du secteur maritime et ses différents composants, notamment le composant humain.

Il est clair que cette stratégie affiche comme objectif principal la mise en place d'une gouvernance publique forte, capable de moderniser le secteur et de faire de ses marins les premiers acteurs, mais elle est aujourd'hui la seule garante de la cohérence et de l'harmonie qui doivent régner entre les nombreuses administrations concernées censées de s'exprimer en une seule voix au nom du maritime. Seulement nous constatons qu'elle piétine sur cette question.

Certes, aux yeux des professionnels et de l'Administration, des dossiers sont bien en avance, mais d'autres le sont beaucoup moins notamment en ce qui concerne la gestion de l'élément humain qui requière au préalable un consensus des opérateurs concernés, ce qui n'est pas commode dans une activité caractérisée notamment par une pléthore d'intervenants et d'organisations professionnelles aux intérêts souvent trop divergents, situation encore exacerbée par un lourd héritage en matière d'administration et de gestion.

En effet, nous partons malheureusement en rang dispersé, pour défendre une gestion plus organisée de la profession maritime et une protection des droits de ses hommes dans une activité qui constitue une composante essentielle et salutaire du secteur maritime national, comme c'est le cas également pour de nombreux domaines de ce secteur.

Il faut dire aussi que cette situation regrettable est accentuée par l'exclusion des marins pêcheurs dans l'élaboration de nombreux projets de développement visant le secteur maritime, mais aussi par le silence radio affiché des représentants de la profession maritime, notamment les chambres des pêches maritimes, censés d'être plus proches des marins et de défendre leurs droits auprès du ministère de tutelle, mais qui opèrent tout de même en solitaire ou parfois en collaboration avec l'administration maritime mais sur des sujets bien loin des préoccupations de la population maritime, alors qu'ils ont les compétences et le savoir faire, pour fédérer leurs énergies en vue de peser de manière positive sur le devenir du secteur maritime national et de ses hommes. Cette attitude nous prive malheureusement d'espaces de dialogues et de concertation entre les forces vives du secteur maritime national, pour enrichir le débat et éclairer la prise de décision.

En somme, il est clair que l'organisation institutionnelle actuelle du secteur maritime en général et la gestion de l'élément humain au sein de ce secteur en particulier sont caractérisés par une multitude d'intervenants, une absence de coordination, et un manque de vision claire… C'est pour ces raisons et dans un objectif de mettre de l'ordre dans ce secteur considéré des plus porteurs pour l'économie marocaine que le département de la Pêche maritime tient à chaque occasion à le doter d'une stratégie de modernisation.

Certes, l'espoir que le Maroc puisse se doter d'une administration traduirait l'importance stratégique de l'élément humain est nourri par l'annonce de toute stratégie ou plan visant le développement de ce secteur maritime et l'amélioration des conditions de ses travailleurs.

En effet le lancement de ce genre de stratégie représente pour les responsables du secteur mais surtout pour les professionnels une opportunité et une occasion pour que l'administration de tutelle puisse se présenter en institution dépositaire d'une

véritable vision maritime en mesure de rechercher les meilleures synergies et complémentarités entre les différents intervenants et capable également d'intégrer la dimension humaine dans l'élaboration des politiques publiques et dans le processus des décisions administratives, techniques, législatives et réglementaires.

Seulement, nous assistons et depuis des années à un défilé de projets et de stratégies, destinés au redressement du secteur maritime et en principe à l'amélioration des conditions de sa main d'œuvre. Des stratégies certes qui se succèdent et qui s'enchainent de plus en plus mais sans que leurs objectifs notamment ceux relatifs à l'élément humain et son intégration dans le tissu socio-économique se réalisent dans leur ensemble.

Il en résulte des stratégies sectorielles plus ou moins sélectives, orientées vers des domaines déterminés préalablement, notamment de nature économique au détriment des autres aspects du secteur, plus particulièrement les aspects sociaux.

En effet et selon les professionnels du secteur il s'agit des programmes et des stratégies souvent en manque de réalisme, inadaptées aux réalités de la navigation maritime et aux attentes des professionnels et qui selon eux ne font pas toujours l'unanimité chez l'ensemble des opérateurs de la pêche qui déplorent souvent leur exclusion dans l'élaboration de ce genre de projets, virés surtout en faveur de l'économie maritime et aux industries halieutiques au détriment de l'aspect social que plusieurs observateurs le considère, malgré son importance, parmi les domaines où les choses ont le moins avancé.

Section 2 - Le volet social, parent pauvre de la stratégie maritime nationale

La stratégie prônée par le département des pêches maritimes s'inscrive, selon ce dernier, dans le cadre d'une vision à long terme, axée sur la mise à niveau et la modernisation des différents composants et segments de ce secteur des pêches maritimes. Cependant, la mise en œuvre de certains projets de développement destinés à la mise à niveau de ce secteur, dévoile quelques insuffisances, notamment en matière social, ce qui influe négativement sur l'aboutissement de ces projets en

général et la contribution de l'élément humain dans ce processus de développement en particulier (Paragraphe 1).

Cette situation nous amène à s'interroger sur la portée de la stratégie maritime en général en matière social et ses résultats sur l'intégration des marins pêcheurs et le rôle de ces derniers dans son élaboration et sa mise en œuvre (Paragraphe 2).

Paragraphe 1- Les projets de mise à niveau, quelle intégration de l'élément humain ?

Plusieurs programmes de mise à niveau ont été lancés au profit du secteur maritime et de ses travailleurs, au cours de ces quinze dernières années, tels que : le Programme National d'Aménagement du littoral (PNAL), lancé en 1996, le plan quinquennal de mise à niveau de la pêche côtière et artisanale (2005-2009), le programme « Ibhar » lancé en 2008, le plan Maroc bleu et dernièrement le plan «Halieutis » mis en place en 2009.

Néanmoins, la mise en œuvre de ces projets révèle l'existence de plusieurs problèmes et difficultés qui entravent considérablement l'insertion de la plupart des populations maritimes, notamment celles évoluant dans la pêche artisanale et côtière, qui se sentent exclues lors de la conception de ces projets, mais aussi durant l'exécution de ceux-ci.

Ainsi et en matière d'aménagement du littoral et afin d'apporter aux pêcheurs notamment les artisanaux l'appui et les moyens nécessaires, un Programme National d'Aménagement du littoral été mis en œuvre en 1996.

Ciblant une population maritime défavorisée, ce programme, rappelons-le, (ensemble de projets) visait la réalisation d'une dizaine de villages de pêcheurs (VDP) et une trentaine de points de débarquement aménagés (PDA), le long du littoral marocain, pour une période étalée entre 1996 et 2010[200].

Toutefois et avec la mise en œuvre de ce programme d'envergure et la mise en marche de certains de ses projets, il est temps de procéder à une évaluation dudit programme, notamment par rapport à son impact sur les populations ciblées.

[200] Voire *infra*, le Programme National d'Aménagement du littoral (PNAL).

A cet égard, un certain nombre de questions se posent : est-ce que ce programme a bien respecté son cahier de charge en matière de construction et de réalisation des différentes infrastructures annoncées initialement? Est-ce que les résultats sont assez suffisants pour atteindre les objectifs spécifiques ? Est-ce que ce grand projet a dépassé vraiment le stade de fournir des infrastructures de base pour arriver à une phase d'intégration des populations locales dans toutes les étapes du projet ? Est-ce qu'une réorganisation de l'activité de pêche artisanale, à travers l'intégration des pêcheurs et leurs familles dans les différents processus de formation continue et de constitution de coopératives est vraiment réalisée avec la mise en œuvre de ce programme ? Ce programme, a-t-il réalisé son objectif fondamental, celui de poser les bases d'une politique d'aménagement du littoral, basée sur l'implantation de nouveaux micro-pôles de développement social et régional permettant d'améliorer les conditions socio-économiques des marins pêcheurs ciblés ?

Certes, ce programme de construction des VDP et PDA a été entrepris dans le but d'atteindre une situation désirée en réponse à un besoin ressenti par la communauté de pêcheurs, néanmoins un écart considérable ne cesse de se creuser entre les objectifs affichés et les résultats obtenus.

En effet, les différentes évaluations et études qui ont été réalisées sur ce projet et son aboutissement révèlent clairement que la situation des marins pêcheurs ciblés n'a pas vraiment subi un réel changement, étant donné d'abord que seuls quelques villages de pêcheurs et points de débarquements aménagés parmi des dizaines initialement programmés sont opérationnels à l'heure actuelle.

En outre, le constat actuel au sein même de ces VDP et PDA considérés ou déclarés comme opérationnels présente beaucoup de dysfonctionnements. Ceci est dû au fait que toutes les activités dans chaque projet n'ont pas été réalisées.

Plusieurs raisons sont derrière la non atteinte de ces projets de tous les objectifs qui leurs sont assignés, à savoir, le problème survenu au niveau de la conception de base, ainsi que les problèmes au niveau de la gestion de ces espaces, étant donné l'absence

d'un cadre de gestion et d'un cadre réglementaire instituant les relations entre différents intervenants[201].

En raison de l'absence d'une telle assise institutionnelle, les missions des intervenants dans ce domaine paraissent vagues et mal définies, ce qui conduit à des conflits de compétences. Les carences relevées au niveau de la conception et de la mise en œuvre de ce programme renseignent sur l'existence d'une insuffisance au niveau de sa gestion.

Par rapport à l'impact, on ne peut pas affirmer d'une manière absolue que les projets réalisés au sein de ce grand programme ont contribué efficacement à la lutte contre la pauvreté par ce qu'ils n'ont pas réussi à harmoniser les trois maillons fondamentaux du développement humain durable, que sont l'économique, le social et l'environnemental.

Il est certes que les réalisations effectuées au niveau de certains sites ont eu un impact positif sur la situation financière des pêcheurs et le développement régional en général, par le biais de l'augmentation du revenu du pêcheur artisan et l'augmentation des recettes de certaines communes (les prélèvements sur les produits de pêche, l'urbanisation, ainsi que l'ouverture de quelques commerces liés et non liés à la pêche, à l'exemple des boutiques de vente de matériel de pêche, restaurants, hôtels etc.). Néanmoins, on ne peut prétendre lutter contre la pauvreté et l'exclusion si le volet économique n'est pas associé au volet social (couverture sociale CNSS et AMO que les artisans pêcheurs ne bénéficient pas à l'heure actuelle, l'amélioration du bien être social et économique de cette couche sociale, la facilitation de l'accès aux sources de financement) et à l'environnemental (eau, électricité, propreté, hygiène etc.)[202].

201 Ouidad BENHADDOU, *Mise en place d'un système de suivi et évaluation du programme de construction des villages de pêche et de points de débarquement aménagés – cas de Souiria k'dima-*, Thèse professionnelle pour l'obtention du diplôme du Master spécialisé en management des services publics, ISCAE, 2004-2005, p 92.

[202] Ouidad BENHADDOU, *Mise en place d'un système de suivi et évaluation du programme de construction des villages de pêche et de points de débarquement aménagés – cas de Souiria k'dima* - , *op.cit*, « … Contribuer au développement local de la région est tributaire de la combinaison des trois maillons du développement durable, à savoir le vivable (qualité de vie et cohésion sociale), le viable (emploi, production et consommation) et le supportable (écosystème, ressources naturelles, hygiène, propreté etc.)… », p 94.

En effet, il est clair que les projets réalisés dans le cadre de ce programme national, n'ont pas aboutit dans leur ensemble à l'atteinte de tous les objectifs escomptés, notamment l'amélioration des conditions de vie et de travail, l'organisation de la profession, la lutte contre le commerce informel et l'exclusion sociale, etc.

Il en ressort que la mise à niveau du secteur de la pêche artisanale ne peut pas être atteint seulement en construisant des infrastructures (VDP et PDA) et en fournissant des équipements et engins de pêche, mais aussi en introduisant l'élément humain dans toutes ces démarches, en lui accordant l'importance qu'il mérite, une importance proportionnelle aux enjeux qu'il représente dans ce secteur. Dès lors, les efforts fournis dans cette optique doivent être impérativement orientés vers des objectifs associant à la fois le caractère économique et la qualité de vie et de travail de cette catégorie de la population.

D'autres programmes de mise à niveau ont été lancés au profit du secteur maritime à l'exemple des deux programmes qui sont le plan quinquennal de mise à niveau et le plan « Ibhar », qui étaient destinés exclusivement à la pêche côtière et artisanale. Leurs actions portaient essentiellement sur la modernisation de la flotte, le renforcement des structures d'accueil (Villages de Pêcheurs et Points de Débarquement Aménagés) et de commercialisation et l'amélioration des conditions de vie, de travail et de sécurité des pêcheurs.

Seulement et en dépit de l'enveloppe budgétaire consacrée à ces programmes, l'état de la pêche côtière et artisanale n'a pas beaucoup changé. Les professionnels ont l'impression que les effets de ces programmes ont tardé à se manifester en raison des structures peu adaptées à une meilleure opérationnalisation[203].

Pour le plan quinquennal, il est nécessaire de signaler que son adoption par le l'Office National des Pêches (ONP) pour la période entre 2005 et 2009 visait essentiellement la lutte contre de nombreux dysfonctionnements au sein du secteur maritime.

Il visait le renforcement et à la mise à niveau des infrastructures de commercialisation, à travers la construction d'un réseau performant et moderne de

[203] Hind HOURMAT ALLAH, Brahim ELMORCHID, *L'économie politique des ressources halieutiques dans le monde arabe (La leçon marocaine)*, Le développement économique et politique 17ème Conférence Turquie, Mars 2011, P 14.

marchés de gros. Une mesure qui selon les concepteurs de ce plan permet de mettre à niveau les circuits de distribution, mais surtout d'améliorer la situation socioéconomique des pêcheurs.

Ce plan quinquennal a prévu également de dédier 25% de son budget[204] pour le développement du secteur à travers notamment la mise à niveau des flottes de pêche côtière et artisanale et la création d'un fonds de garantie spécial qui prend en considération les spécificités du secteur et qui couvre le risque des prêts contractés par les gens de la mer. Par ailleurs, une autre partie de ce budget a été consacré à l'aménagement de villages de pêcheurs dans les provinces du sud.

En adoptant ce plan, le ministère de tutelle voulait donner un signe de la continuité dans le processus du développement du secteur des pêches et l'organisation de la profession maritime. Néanmoins et malgré la mise en œuvre de cette stratégie, on constate toujours que la situation des marins pêcheurs n'a pas vraiment subi une réelle évolution.

En effet, plusieurs contraintes continuent de limiter l'essor du secteur et de retarder la relance de sa main d'œuvre dont la vétusté d'une partie de la flotte, notamment artisanale et côtière, la déficience touchant notamment des infrastructures d'accueil due à l'obsolescence ou à l'insuffisance de certains équipements. Ceci, sans parler des carences au niveau des circuits de distribution et de la quasi-inexistence d'une chaîne de froid.

Par ailleurs, le caractère artisanal d'une partie de l'activité et les faiblesses qui persistent au niveau de l'organisation de l'encadrement et de la formation des opérateurs rend la mise à niveau assez problématique. Et si la pêche est constituée à la fois par des outils et des hommes, il n'en demeure pas moins que la mise à niveau du secteur doit être tributaire d'une double évolution, matérielle et humaine.

Pour ce qui est du programme « IBHAR », il est à noter qu'il vise essentiellement la mise à niveau et la modernisation des flottes côtière et artisanale[205].

[204] Le plan quinquennal à prévu un investissement global de l'ordre de 780 millions de dirhams sur cinq ans. (Source : Office National des Pêches ONP, 2005).
[205] Une enveloppe de 5 milliards de dirhams à été consacrée à la mise en œuvre de ce programme « IBHAR ». Source MPM, 2008.

L'élaboration de ce programme entre dans le cadre d'une orientation du gouvernement voulant permettre à ce secteur de fonctionner dans les meilleures conditions.

Il porte sur la mise à niveau de la flotte artisanale, à travers l'équipement de près de 16.000 barques en installations de stockage et de conservation, ainsi que la mise à niveau de la flotte côtière, avec l'équipement de 1.800 navires en matériels de préservation et de valorisation de la qualité du produit. Il prévoit également la modernisation de la flotte côtière à travers le remplacement de 800 navires en service depuis plus de 15 ans par des unités de nouvelle génération[206].

En résumé, l'élaboration de ce programme « IBHAR », entre dans la cadre d'une tentative de créer une adéquation entre le type de flotte et la ressource, l'amélioration des conditions de travail et de sécurité des marins pêcheurs, l'introduction d'une nouvelle conception de construction navale favorisant l'optimisation des espaces de conditionnement et d'entreposage des captures.

Ce programme repose également sur l'idée de la contribution du secteur des pêches au développement économique et social du pays à travers l'amélioration des revenus des populations ciblées et de leur famille.

Par ailleurs, il est à signaler que ce projet est axé en réalité sur plusieurs programmes d'initiation et de modernisation de la flotte maritime à travers le territoire national :

- le projet «SAFINA» concernant la préservation de la qualité des quantités péchées, l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins pécheurs et l'amélioration de la productivité des unités de pêche.

- Le programme «ANBAR» concerne, lui, l'isolation climatique de la cellule à bord de l'unité, l'équipement des cellules des moyens de refroidissement, l'utilisation des containers de refroidissement.

[206] Convention relative à la Mise en œuvre du Programme de mise à niveau et de modernisation de la pêche côtière et artisanale, (Programme IBHAR), 2008.

- Le programme «MAWARID» concerne l'équipement en caisses de congélation de poisson, l'installation d'équipement de communication, d'équipement aidant et facilitant la navigation.

- Le projet «EQUIPEMENT» concerne la fixation des moyens d'élévation, l'aménagement des unités et l'équipement des moteurs d'outils permettant de réduire la consommation du diesel.

- Le programme «ALBAHARA» vise l'amélioration de vie à l'intérieur de l'unité de pèche, relative aux cellules d'habitation, les toilettes et les cuisines à bords.

Certes, la mise à niveau et la modernisation de la pêche artisanale et côtière constituent une nécessité pour le ministère de tutelle, néanmoins, on est à se demander si cette approche de modernisation s'inscrit vraiment dans le cadre d'une stratégie globale et durable de mise à niveau, capable de prendre en considération toutes les contraintes et les difficultés conjoncturelles et structurelles déjà existantes ?

Une chose est sûre, le lancement de ce programme « IBHAR » était une occasion pour les professionnels de la pêche de réitérer leurs revendications concernant la sécurité des conditions de travail, la couverture sociale et l'amélioration de leur niveau de vie. Selon eux, la réussite de ce projet et dès lors, la réalisation d'un vrai changement au sein de ce secteur dépendent en grande partie de la volonté de l'administration de tutelle à garantir une application effective de tous ses programmes de modernisation.

Cependant, le ministère a répliqué par la nécessité de la contribution des professionnels de la pêche et de leur adhésion en grand nombre dans ce projet, pour faciliter sa réalisation et sa mise en œuvre.

Aujourd'hui, les avis sont quasiment partagés ; « IBHAR » le programme de mise à niveau et de modernisation du secteur de la pêche connaît de sérieuses difficultés.

En effet, ce programme lancé en 2008, pour soutenir les opérateurs et améliorer leurs outils de production et dès lors, leurs conditions de vie et de travail, n'a pas encore atteint ses objectifs. Selon les responsables du ministère chargé des pêches

maritimes, la principale défaillance concerne l'adhésion des professionnels à ce programme, étant donné le nombre d'opérateurs adhérents à ce plan de mise à niveau qui reste, à ce jour, très insuffisant par rapport au nombre des bateaux ciblés par ledit programme.

Peu de candidats se sont, en effet, manifestés car les mesures mises en œuvre ne sont pas assez incitatives d'après certains professionnels. La majorité des armements, selon eux, est incapable de dégager des liquidités suffisantes pour entamer la modernisation de leurs unités.

Ainsi et vu le contexte de crise dans lequel ils vivent actuellement et avec toutes les charges d'exploitation qu'ils subissent, rares sont les opérateurs qui ont affiché clairement leur enthousiasme et leur engagement envers ce plan de sauvetage, jugé selon eux nécessaire mais très couteux pour leur budget, ce qui explique le nombre des inscrits qui reste à l'heure actuelle au deçà des objectifs fixés préalablement par les responsables du programme en question[207].

En attendant, ces professionnels de la pêche sont plutôt préoccupés par la survie et le maintien de leur activité, ils estiment qu'il ne s'agit pas seulement de moderniser la flotte, mais c'est tout l'environnement de l'activité qu'il faut restaurer et améliorer (conditions de vie et de travail, stabilité de l'engagement, médecine des gens de mer, couverture sociale, commercialisation, infrastructures, ports…). Pour un bon nombre d'entre eux, ce programme de mise à niveau et de modernisation ne répond aucunement à leurs attentes.

D'abord, concernant le volet du remplacement des navires de pêche par de nouveaux bateaux, les professionnels considèrent que la subvention qui leur est octroyée est insuffisante[208].

Par ailleurs et c'est là une autre contrainte qu'il faudrait prendre en compte, l'armateur se dit souvent préoccupé par la situation très précaire des pêcheurs, notamment dans des sites de pêche artisanaux et côtiers, pourtant ces pêcheurs

[207] Abdelatif ZINE, Directeur de la chambre des pêche maritimes, (Magazine de la mer, medi1), « …il y avait des problèmes de réglages de l'adhésion des professionnels à ce programme qui n'était pas assez incitatif pour faire adhérer les armateurs… » 19 Janvier 2011.

[208] Il faut souligner dans ce cadre que le Maroc n'est pas encore doté des normes nécessaires notamment en matière de construction des navires de pêche.

manquent de plusieurs choses essentielles, particulièrement le logement décent, l'eau potable et l'électricité.

Ainsi, l'amélioration en général des conditions de vie et de travail des marins pêcheurs dans ce secteur d'activité, constitue en réalité une problématique majeure à laquelle la solution attendue n'a pas été encore trouvée, même avec la signature, en mai 2010, d'un avenant à la convention relative à la mise en œuvre du programme « IBHAR ».

Cet avenant a fixé comme objectif la relance dudit programme, afin de faire face aux multiples contraintes qui persistent au niveau des différents maillons de la chaîne de valeur du secteur halieutique. Cet amendement ambitionne, pour la période 2011-2014, de :

- équiper près de 10.600 barques de pêche artisanale en installations de stockage, de conservation, de communication et de motorisation hors bord.

- équiper 1.270 navires en matériels de préservation et de valorisation de la qualité des produits ainsi que l'amélioration des conditions d'habitabilité, de vie et de travail à bord de ces navires ;

- moderniser la flotte côtière à travers le remplacement de 389 navires vétustes par des unités de nouvelle génération construites en bois, en acier ou en polyester[209].

Certes, l'administration s'est engagée à apporter, à travers toutes ces démarches, son soutien pour la mise à niveau et la modernisation de l'outil du secteur afin d'améliorer le rendement, néanmoins et sur le plan pratique, on constate toujours que les professionnels sont plutôt préoccupés par l'amélioration de leur cadre de vie et de travail qui selon eux doit retenir toute l'attention des responsables de la chose maritime.

De ce fait, Il est important de signaler qu'avant de lancer toute stratégie de modernisation, il faut penser déjà à préparer le terrain à un tel changement et de

[209] Source : Agence Marocaine de Presse MAP www.map.ma (Consulté le 16/05/2011).

mettre en place de nouveaux dispositifs qui seraient à même d'organiser ce domaine maritime et les métiers annexes.

Quoiqu'il en soit, nous estimons que le programme de mise à niveau et de modernisation initié par le département de la pêche ne peut atteindre ses objectifs que si les conditions de vie et de travail des pêcheurs sont réellement améliorées.

Après le programme « IBHAR », le secteur maritime va être doté fin 2009 d'une autre stratégie de mise à niveau baptisée cette fois-ci « Plan Maroc Bleu ».

Les objectifs de ce plan peuvent être résumés comme suit :

- Conformer le secteur maritime aux normes internationales et aux directives de l'OMC[210].
- Améliorer la compétitivité du secteur et accroitre sa contribution dans l'économie nationale.
- Garantir la qualité et la traçabilité des produits à tous les niveaux de la filière.
- Préserver la ressource halieutique.

Pour atteindre ces objectifs, plusieurs moyens ont été envisagés:

- Mise à niveau des 16.000 barques artisanales et 1.800 bateaux de pêche côtière en modernisant les équipements et en décentralisant les activités.
- Adéquation entre la flotte en activité et les capacités halieutiques.
- Mise en place d'un «plan de sortie de flotte» moyennant indemnisation des armateurs souhaitant se retirer définitivement du secteur.
- Mise à niveau des circuits de commercialisation et la modernisation de l'entreprise de pêche (gestion des ports de pêche, implantation de

[210] L'Organisation Mondiale du Commerce.

marchés de gros au poisson et construction d'une nouvelle génération de halles au poisson).

Le mérite de ce plan est de chercher à donner un sang nouveau à un secteur primordial pour l'économie de notre pays. Le mot d'ordre semble être la modernisation. Le progrès est certes le bienvenu, mais dans quelles conditions ?

Ce qui nous semble flagrant dans ce plan est une marche forcée vers les règles et les directives de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) marquée de la griffe du libéralisme économique. La modernisation dans ce domaine exige forcément l'introduction de règles de qualité afin de sécuriser les travailleurs autant que l'hygiène des produits.

Cela induit bien évidement des coûts supplémentaires à supporter à la fois pour les entreprises d'armement et les marins pêcheurs notamment ceux qui travaillent dans la pêche artisanale, ce qui constitue une barrière pour un nombre non négligeable de professionnels qui n'arrive pas d'une façon ou d'une autre à supporter ces coûts.

En effet, ce sont environ 400.000 emplois qui sont menacés par ce plan. Dès lors et vu le contexte actuel marqué par une crise du chômage qui touche ce secteur maritime, est-il raisonnable d'hypothéquer autant d'emplois dans un domaine pour lequel on cherche initialement le progrès ?

Nous estimons que le progrès devrait d'abord être humain avant d'être économique. La crise du libéralisme dont on semble à peine sortir nous a clairement montré que c'est bien l'économie qui doit être mise au service de l'homme et non le contraire.

L'orientation générale de ce Plan devrait protéger avant tout les intérêts des marins pêcheurs, surtout ceux qui travaillent au sein des communautés les plus défavorisées et qui vivent directement de la pêche. Les règles de modernisation à introduire ne devraient pas exclure le fait que la pêche constitue l'unique source de revenu pour ces communautés.

Si la gestion des ports, des marchés de gros et des halles aux poissons peuvent être entièrement prises en charge par l'Etat, les équipements à imposer pour la pêche et pour le traitement des produits de la pêche devrait être subventionnés soit par des

prêts ou par du micro crédit à taux nul. La réussite de ce Plan devrait donc dépendre de la possibilité d'amélioration du quotidien des marins pêcheurs en premier lieu.

Enfin, il est à signaler que la mise à niveau de ce secteur à travers ce « plan Maroc Bleu » passe également par la modernisation du dialogue social entre les différents partenaires, car une parole concertée et organisée des ouvriers du secteur, ne peut qu'avoir un effet bénéfique sur l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail en particulier, mais aussi sur le développement de leur secteur d'activité en général.

Cependant et face aux échecs des stratégies de mise à niveau précédentes, notamment en ce qui concerne le volet social plus précisément et dans une tentative d'établir une nouvelle feuille de route afin de développer la pêche maritime et les différents métiers en relation, ce secteur a été doté en septembre 2009 d'une nouvelle stratégie de développement à l'horizon 2020 baptisée cette fois-ci « Halieutis».

Selon ses concepteurs, cette stratégie vise la mise à niveau et la modernisation des différents segments du secteur de la pêche ainsi que l'amélioration de sa compétitivité et de sa performance. Elle entend ériger le secteur en un créneau de développement et elle ambitionne de valoriser la richesse halieutique marocaine et de faire progresser le PIB du secteur d'ici 2020 pour en faire un moteur de croissance pour l'économie marocaine. Elle vise également à augmenter le nombre des emplois directs à 115.000 contre 61.650 actuellement et à accroître la valeur des exportations des produits de la mer à plus de 3,1 milliards de dollars contre 1,2 milliard en 2007[211].

Composée de trois axes majeurs, la nouvelle vision sectorielle s'appuie sur trois mots clés, à savoir durabilité, performance et compétitivité.

Pour les concepteurs de la stratégie, ces principaux axes sont déclinés sous forme de projets[212], basés sur l'exploitation durable des ressources et la promotion d'une pêche responsable impliquant directement les pêcheurs, le développement d'une pêche

[211] Sabah LAZRAQ, Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime, Département de la Pêche Maritime, *HALIEUTIS Stratégie de développement et de compétitivité du secteur halieutique marocain à l'horizon 2020,* Marrakech 2010, p 13.

[212] Les trois axes de la stratégie « Halieutis » se déclinent en 16 projets : quatre projets concernent la durabilité, quatre projets portent sur la performance, trois projets relatifs à la compétitivité et cinq projets transversaux concernant les actions prévues pour l'encadrement du secteur.

performante et de qualité, et le renforcement de la compétitivité à même de conquérir de nouvelles parts de marché tant au niveau national que mondial[213].

Cependant et au-delà des indicateurs économiques, nous constatons que cette stratégie a mis l'accent sur d'autres volets importants à savoir la gouvernance du secteur. Ainsi, sur le plan institutionnel, elle a prévu la mise en place d'une gouvernance publique forte pour moderniser le secteur maritime. L'objectif ultime étant la mise en place d'un système de gouvernance sectorielle permettant un transfert de pouvoir graduel aux régions et au secteur privé.

En parallèle, cette stratégie a mis l'accent sur la restructuration de la profession maritime à travers l'organisation de la représentation professionnelle et l'encouragement d'une interprofession. Ce faisant, le secteur de la pêche marocaine pourrait bénéficier d'une synergie des efforts et d'une bonne gouvernance à la fois nationale, régionale et locale de nature à fédérer tous les opérateurs autour des décisions clés bénéfiques pour la gestion et le développement du secteur, ainsi qu'établir un dialogue transparent et efficace entre le gouvernement et les professionnels du secteur de la pêche.

La réduction de l'informel au sein de cette activité à été également considérée comme l'une des priorités de cette nouvelle stratégie, qui a prévu dans ce cadre une clarification du dispositif juridique de manière à définir concrètement les rôles et responsabilités de chaque intervenant, ainsi qu'un renforcement des compétences et une amélioration de l'attractivité des métiers, de manière à assurer les besoins en main d'œuvre en amont et en aval de la filière, ce qui implique nécessairement une amélioration des conditions de vie et de travail des marins pêcheurs dans ce domaine d'activité.

A travers cette nouvelle stratégie le Maroc a voulu poser les jalons d'une relance du secteur des pêches maritimes en négociant un tournant considéré selon les

[213] Selon les concepteurs de cette stratégie, cinq instruments seront mis en place pour son exécution, dont le Comité national de la pêche, chargé de définir la politique d'aménagement des pêches maritimes, suivre la mise en œuvre et évaluer les impacts, ainsi que le Fonds pour l'ajustement et la modernisation de l'effort de pêche, dédié à la restructuration de la flotte de pêche au Maroc. Il sera également procédé à la création d'une Agence nationale pour le développement de l'aquaculture, un Centre de valorisation des produits de la mer et un Observatoire de l'emploi du secteur halieutique.

responsable du ministère comme décisif et historique au niveau du développement de ce secteur d'activité et de sa gouvernance.

Aujourd'hui et après le lancement de ce grand projet, quel bilan peut-on dresser de sa mise en œuvre, au moins en ce qui concerne le domaine social qui nous intéresse ? Est ce que cette stratégie correspond vraiment à la réalité du terrain et aux attentes et espérances d'une grande partie de professionnels dans ce secteur ? Et est ce que ces derniers ont été suffisamment associés à l'élaboration de ce plan et à sa mise en œuvre ?

Certes, les professionnels de la pêche maritime retrouvaient espoir dans l'annonce du plan « Halieutis ». Un plan structurel et stratégique, supposé remettre de l'ordre dans un secteur au bord de l'anarchie, et propulser les professionnels vers le meilleur de leur capacité. Mais selon ces derniers, la mise en œuvre de ce projet d'envergure rencontre déjà de sérieux problèmes. De leur part les observateurs estiment que la plupart des mesures mises en place jusqu'à présent dans le cadre de cette stratégie n'ont pas encore apporté la preuve de leur efficacité.

En effet, aux yeux des professionnels et de l'administration, des dossiers sont relativement en avance, mais beaucoup d'autres le sont moins car ils requièrent au préalable un consensus des opérateurs de la pêche concernés. Aujourd'hui, cette stratégie ne fait pas l'unanimité chez l'ensemble de ces opérateurs qui s'interrogent sur son efficacité sur le terrain, notamment dans le renforcement des acquis marins, la pérennité des entreprises de pêche et la stabilité des emplois dans certaines filières de la profession. Un constat qui pousse même les représentants de certaines associations professionnelles, chambres maritimes et syndicats à demander si ce plan ne constitue pas une aberration, voire un échec dans la stratégie de l'administration de tutelle.

Sommes-nous alors en présence ici de convictions profondes ou juste d'un pessimisme passager ?

En dépit de certaines opinions qui estiment qu'il est encore trop tôt pour se prononcer sur les résultats du plan «Halieutis » en raison de son caractère récent, nous considérons qu'une évaluation sur le plan social à ce stade de réalisation, ne peut qu'être bénéfique pour l'avancement de ce projet.

A en croire les différents acteurs du secteur, il semble qu'après le lancement de cette stratégie, les premiers signes de défaillances sont déjà là. En témoigne que les marins pêcheurs continuent de travailler dans des conditions difficiles, que la pêche illicite continue à sévir dans les côtes marocaines, que le plan « Ibhar » a du mal à démarrer et que l'amélioration de l'offre de formation, l'accompagnement des marins lors des arrêts de pêche et l'assurance d'un revenu minimal font figure de parents pauvres.

Par ailleurs, il semble que l'objectif visé par le plan « Halieutis » d'arriver à 115.000 emplois directs et 510.200 indirects à l'horizon 2020, est difficilement réalisable. Preuve en est que ce plan, représente une menace de destruction de milliers d'emplois. Comme l'atteste l'exclusion catégorique de la pêche traditionnelle ou artisanale, alors que dans d'autres pays concurrents, cette filière a la place qu'elle mérite.

Toujours côté ressources humaines, le budget alloué par exemple à la formation et la mise à niveau de personnels au titre de l'année 2010 est de l'ordre de 3% du budget d'investissement. Seulement, cette enveloppe est largement inférieure par rapport à celle affectée auparavant.

A part la formation, une autre insuffisance d'ordre social refait surface, il s'agit de l'accompagnement des marins, en particulier dans les périodes de cessation d'activités, car il faut préciser que le plan n'a prévu aucune mesure de couverture sociale pour ces marins pêcheurs (salaire minimum, retraite, allocations familiales, maladies…).

Nombreux son les professionnels qui s'inquiètent également du sort réservé à la flotte actuelle ainsi que de l'état de l'infrastructure portuaire et de ses capacités limitées, sans oublier les outils de production. Ce qui nous pousse à s'interroger sur l'efficacité des efforts déployés pour mettre un terme à une pêche informelle qui ne cesse en réalité de prospérer malgré tout.

S'agissant de la mise en place d'un système de gouvernance sectorielle permettant un transfert de pouvoir graduel aux régions, qui a été considéré parmi les objectifs prioritaires de cette stratégie « Halieutes », il faut rappeler dans ce contexte que la Commission Consultative de la Régionalisation (CCR), qui a été chargée d'élaborer et proposer un modèle maroco-marocain de régionalisation a reçu plusieurs

suggestions des partis politiques, organisations et associations professionnelles qui ont été invités à se prononcer sur ce sujet et soumettre leurs propositions.

Seulement sur l'ensemble des propositions et suggestions qui ont été dévoilées, aucune d'entre elles n'a intégré le maritime comme vecteur important du développement de la région et la nécessité de concevoir une politique de régionalisation qui intègre ces dimensions.

Outre cela et pour beaucoup de professionnels et responsables syndicaux, l'épicentre de ce plan « Halieutis » à été décalé et viré en faveur des industriels au détriment des armateurs et pêcheurs[214]. Selon eux, ce plan à crée certes des groupements orientés dans un but d'intégration, mais qui ont profité largement aux usines au préjudice des populations maritimes.

Reste à signaler que d'autres failles figurent aussi parmi les points de faiblesse qui handicapent la mise en œuvre de cette nouvelle stratégie, telles que le chevauchement des compétences et la multiplicité des intervenants qui entravent d'une manière considérable le développement au sein de ce secteur, l'absence d'une vision claire pour ce plan élaboré par un bureau d'études étranger ce qui remis en cause sa pertinence, sa fiabilité et surtout son adéquation aux réalités du terrain, ainsi que la déficience du plan communication autour de ce programme au sein des opérateurs de secteur et les fonctionnaires du ministère et enfin l'absence d'implication des professionnels de la pêche.

Face à ces contraintes et dans un objectif de faciliter et de contribuer à la concrétisation des dispositions de cette démarche nationale, nous estimons que la qualification et la promotion socioprofessionnelle des marins pêcheurs, dans le cadre d'une approche favorisant le développement humain durable, doit constituer une thématique importante et un fondement essentiel dans la mise en œuvre de toute stratégie de développement dans ce secteur.

Dès lors, plusieurs conclusions doivent être prises en considération pour assurer la matérialisation des objectifs et les finalités de ce projet d'envergure notamment :

[214] Abderrahman EL YAZIDI, secrétaire général du syndicat national des officiers et marins de la pêche hauturière, pour le quotidien Libération, 06 Janvier 2011.

- La qualification de l'élément humain qui constitue une assise incontournable pour toute réforme, en mettant en œuvre une approche consultative lors des préparations du plan.

- L'organisation des conférences nationales en associant tous les intervenants au plan afin d'en assimiler toutes ses clauses.

- La fédération des efforts pour unifier les approches, encadrer les intervenants dans le secteur et constituer des forces de suggestion, avec sérieux et responsabilité.

- La dotation des moyens matériels et humains idoines pour l'application du projet.

- La mise en place des cadres juridiques stipulant l'action au secteur.

- La préservation de la main d'œuvre et ses droits et acquis, tout en créant davantage de postes d'emploi.

- La mise en place des règles de système social adéquat (couverture, retraite...).

- La conservation de la paix sociale en instituant le dialogue social et en comblant les revendications légitimes des travailleurs.

- La mise en fonction des mécanismes de création au profit des composantes humaines.

En définitive et malgré la succession de ces projets de développement destinés principalement au redressement du secteur, les conditions de vie et de travail des marins pêcheurs n'ont pas subi de réels changements, ce qui nous amène à s'interroger sur la finalité de ce processus de développement en particulier et de la stratégie maritime en général et ses conséquences sur l'insertion de cette couche sociale.

Paragraphe 2- Impact relatif de la stratégie maritime sur l'insertion des marins pêcheurs

Si, globalement, le bilan de la politique maritime intégrée dans certains domaines est jugé positif selon les responsables de l'administration maritime, c'est peut-être dans le domaine social que les choses ont le moins progressé.

Jusqu'à présent, les enjeux sociaux et la promotion des emplois maritimes n'ont pas fait l'objet de la part de l'administration de tutelle d'un diagnostic profond capable de cibler les défaillances et d'identifier les meilleures options possibles.

En effet, les actions sur ce volet annoncées dans les différents plans de mise à niveau adoptés par le département des pêches maritimes, sont celles qui ont le plus de difficultés à émerger de manière concrète.

Rappelons, que le secteur maritime est confronté depuis des années à un certain nombre de difficultés qui entravent son bon fonctionnement, malgré la volonté affichée par les responsables du secteur maritime à l'annonce de chaque plan ou stratégie de mise à niveau.

Cependant, certains syndicats et organisations professionnelles continuent malgré la succession de ces plans de sauvetage d'évoquer un manque flagrant de moyens et un contexte peu profitable au développement de leurs activités.

Selon eux et depuis plusieurs années déjà, le secteur de la pêche sombre dans une crise sans précédent : l'inadaptation des projets de développement aux réalités et aux besoins de la navigation maritime, le recrutement qui constitue également l'une des priorités qui doit être examinée par les responsables du secteur, qui ne peuvent en aucun cas mener à terme une politique maritime si l'emploi maritime et le renouvellement des compétences ne sont pas au rendez-vous, ainsi que les problèmes des grèves à répétition, blocage des bateaux, chute brutale du trafic et la vétusté de la flotte maritime.

Autant de problèmes et de difficultés qui empêchent considérablement l'insertion de la plupart des populations maritimes, notamment celles évoluant dans la pêche artisanale et côtière, dans ces mouvements de développement qui concernent leur domaine d'activité. Des populations qui ne cessent d'exprimer leur mécontentement

à cause de leur exclusion et de leur mise à l'écart lors de la conception de ces projets de développement, alors qu'elles doivent être au premier rang et en concertation permanente et régulière avec les différents acteurs du secteur.

Devant ces entraves, qui pèsent lourdement sur la viabilité à long terme des pêches maritimes et face aux problèmes économiques et sociaux qui en découlent, l'impulsion d'un développement maîtrisé du secteur en général et l'amélioration des conditions de sa main d'œuvre sont en réalité les plus grands défis à relever[215].

L'enjeu est de taille, d'autant plus que le secteur joue un rôle essentiel dans le développement économique et social du pays à travers les exportations, la satisfaction des besoins alimentaires, la création d'emplois et la fixation des populations côtières dans leurs terroirs. Eu égard à ces enjeux fort importants, le gouvernement marocain a adopté depuis quelques années une nouvelle approche qui vise selon les responsables de l'administration maritime à apporter des changements structurels à ce secteur des pêches[216].

Toutefois, nous constatons que cette approche est axée principalement sur, la mise à niveau économique du secteur, les ressources halieutiques et la consolidation des industries de transformation des produits de la mer et très accessoirement sur la qualification et la mise à niveau socio-professionnelle des marins pêcheurs qui doivent être constituées comme des axes prioritaires de la stratégie de développement du secteur des pêches maritimes national.

En outre et au vu des résultats obtenus à l'heure actuelle, il parait aussi que la composante politique est primordiale pour comprendre le ralentissement, le piétinement et parfois l'échec des politiques mises en œuvre dans le secteur maritime au Maroc. En réalité et malgré les réformes engagées, ce secteur reste dominé par des comportements de recherche de rente. De tels comportements sont imputables au nombre et au poids des groupes d'intérêts et des parties prenantes, mais aussi à la

[215] Dans un sondage établi par le site « Maritimenwes » en Mai 2010, 93,6% des votants pensent que le Maroc ne possède pas une véritable politique maritime.

[216] Nada NEJAR, *La politique des pêches, Analyse et Propositions*, Ministère de l'économie, des finances, de la privatisation et du tourisme, Département de l'économie des finances et de la privatisation», Document de travail n° 78, Rabat, 2002, « …Durant ces dernières années, le Maroc a mené une nouvelle politique de pêche, qui a donnée lieu à la mise en place de plusieurs réformes destinées à améliorer davantage l'efficience du secteur et accroître sa contribution au développement socio-économique du pays… », p 12.

faible qualité des institutions et à l'inefficacité des aides publiques accordées aux professionnels.

Dans ces conditions, l'avenir du secteur maritime au Maroc est difficilement prévisible. Il dépendra surtout de la volonté politique et des nouveaux rapports de force entre les différents groupes sociaux impliqués dans les politiques maritimes.

Actuellement, certaines réformes ont déjà vu le jour, d'autres sont en cours d'étude ou de mise en œuvre.

En définitive et face à la multiplicité des intervenants dans ce secteur maritime, aperçue comme un facteur déterminent dans le chevauchement des compétences, mais surtout dans la stagnation et l'engourdissement des différentes stratégies de mise à niveau adoptées au profit de ce secteur et face à l'écart considérable qui ne cesse de se creuser entre les objectifs affichés de ces stratégies et leurs résultats obtenus, notamment en ce qui concerne le volet social, ce dernier doit en conséquence constituer l'axe fort de la politique maritime nationale, qui doit accorder à cet élément l'importance qu'il mérite, mais dans le cadre d'une approche globale qui n'exclue aucun composant de ce secteur.

Ainsi chaque politique sectorielle ne doit plus constituer qu'une des composantes d'un ensemble plus unifié et ne peut plus être définie de manière isolée.

Tout processus de décision devra ainsi considérer toutes les échelles et envisager l'ensemble des conséquences à long terme des choix qu'ils soient sociaux, économiques ou environnementaux.

Néanmoins, il est important de signaler que le développement croissant des activités maritimes, tant hauturières que côtières et artisanales, impose d'en maîtriser désormais les effets sur le respect des droits des travailleurs et sur l'évolution en général de la profession maritime dans ce contexte. L'État ne peut répondre à cette exigence qu'en associant tous les acteurs aux décisions qui les concernent, décisions fondées sur une vision partagée, des enjeux et des objectifs recherchés.

La politique maritime pour ce secteur impose de dicter à toutes les politiques sectorielles une méthode de travail qui repose sur la cohérence entre les différents

objectifs assurée par un arbitrage vigilant des autorités publiques à tous les niveaux de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'évaluation.

Préparée par le ministre chargé des pêches maritimes, la politique maritime nationale doit être ainsi une politique intégrée avec une vision claire, inscrite dans le cadre du développement durable. Elle doit nécessairement traiter de manière cohérente de l'élément humain et son rôle dans la mise à niveau du secteur maritime et des enjeux économiques.

Par ailleurs, la politique maritime notamment dans son aspect humain doit être ancrée dans l'action internationale, avec plus d'adhésion dans les processus internationaux, notamment à travers la ratification et la mise en œuvre des conventions et des recommandations internationales les plus protectrices des marins pêcheurs, mais elle doit également être présente dans l'action européenne à travers le rapprochement de la législation maritime du Royaume du Maroc à l'acquis européen, suite à l'obtention du statut avancé par le Maroc en sa qualité de partenaire privilégié de l'Union Européenne (UE).

En somme, des objectifs lisibles pour tous les acteurs du secteur doivent donc permettre d'anticiper les enjeux, les impacts, les conflits et les développements potentiels. Chaque projet ou stratégie de mise à niveau doit se construire selon une démarche de gestion intégrée, à partir d'un prospectif maritime et avec une gouvernance adaptée, appuyée sur une évaluation et des dispositifs de suivi transparents, au travers desquels, la responsabilité de tous les acteurs devra s'affirmer.

Il paraît donc opportun de poser définitivement et de façon précise et efficace, les principes que l'on entend suivre et dans le domaine de la législation sociale maritime que celui de l'intervention étatique, en harmonisant et en coordonnant les actions et les dispositions qui doivent être nécessairement prévues à l'égard des marins pêcheurs.

Pour cela, on suggère un certain nombre de modifications et de propositions qui pourraient tendre à une meilleure protection du marin pêcheur.

Deuxième Partie – Les pistes de réforme du dispositif de protection

En raison de l'imprécision de certaines dispositions législatives et réglementaires qui régissent la profession maritime et devant l'insuffisance de l'intervention étatique dans cette activité, l'engagement du marin pêcheur ne semble pas bénéficier de la protection recherchée. Ainsi et pour remédier à cette situation les solutions proposées devraient prendre en considération ces deux aspects d'incapacité.

Telles sont les considérations qui dictent le plan de cette deuxième partie.

On mènera d'abord une réflexion sur le système juridique en vigueur dans un objectif d'obtenir une clarification des textes actuels en vue d'une application plus précise mais aussi plus efficace de ces normes, tout en examinant la mission qui doit être dévolue à l'Etat à ce niveau et les divers moyens à mettre en œuvre pour assurer sa bonne exécution.

Par ailleurs, la question de l'organisation législative et réglementaire de la profession maritime et la concrétisation des droits des usagers de la mer doit mériter une attention particulière, compte tenu de l'obsolescence et l'imprécision de plusieurs dispositions de la législation maritime. Ainsi et afin de combler la carence et de mettre en place un dispositif juridique de protection plus adapté aux réalités de la navigation maritime et aux besoins de la profession, la solution peut se traduire à une révision profonde mais aussi efficace de la législation maritime actuelle.

L'effort de l'adaptation de la législation maritime devrait s'orienter également vers l'encadrement conventionnel interne, malheureusement absent dans ce secteur de la pêche. Un encadrement qui donne plus large place aux conventions collectives qui peuvent jouer un rôle très positif dans l'organisation de la profession maritime et la sauvegarde des droits qui en résultent, notamment au profit de la pêche artisanale, dont le fonctionnement échappe, à l'heure actuelle, à toute régulation.

De même, il convient d'insister sur l'importance de la flexibilité du système législatif interne, qui doit être évolutif et ouvert sur les différents progrès internationaux en général et européens en particulier, réalisés en matière d'organisation de la profession maritime et la sauvegarde des droits des marins pêcheurs. Des progrès qui forment, en réalité, un excellent outil de révision du régime interne et dès lors, d'amélioration des conditions de vie et de travail de cette catégorie de travailleurs.

Cela doit se traduire par un mouvement de ratification et d'adhésion le plus large, que le Maroc doit mener, afin d'atteindre le plus grand nombre d'instruments internationaux, particulièrement les plus protecteurs, élaborés au sein de différents organismes spécialisés en la matière. Un mouvement qui doit être obligatoirement suivi d'une application effective, responsable et rigoureuse de toutes les dispositions ratifiées (Titre I).

Par ailleurs et sur le plan pratique, l'administration maritime doit assumer pleinement sa responsabilité en matière de protection de l'engagement maritime, et les différents droits qui en découlent. Cette protection demeure tributaire d'une implication directe et efficace des pouvoirs publics dans l'environnement maritime et à tous les niveaux.

L'Etat doit donc s'investir convenablement dans de nombreux chantiers. Son action doit porter sur plusieurs volets primordiaux en relation directe ou indirecte avec le milieu dans lequel s'exerce le travail maritime, entre autres le volet économique, social et administratif.

Pour y parvenir, les moyens de l'administration maritime sont à redéfinir et à réadapter aux réalités maritimes. Cette redéfinition devrait non seulement donner naissance à des nouveaux services plus spécialisés, mais également donner le feu vert pour renforcer encore plus les pouvoirs de certains services déjà existants.

D'autre part et dans le sens d'une recherche ayant un but similaire de protection, nous estimons qu'une tutelle excessive de l'administration maritime centrale serait certainement un obstacle à l'efficacité de ses organes extérieurs. Ainsi, une souplesse dans l'action de l'administration maritime est ici des plus indiquées. Cependant, cette organisation administrative ne peut donner ses fruits que si elle est appuyée par une contribution efficace et une implication directe de toutes les institutions professionnelles représentatives des marins pêcheurs dans la gestion du domaine maritime et dans la mise en œuvre de ses décisions (Titre II).

Titre I – Les prémisses d'une protection juridique efficace

Parce que certaines dispositions de la législation maritime ne prennent pas en considération les spécificités de la profession maritime et les conditions dans lesquelles se pratique et dès lors, ne présentent pas une protection suffisante à l'égard des marins pêcheurs, une adaptation du système légal interne aux réalités de cette profession et en général aux besoins des marins pêcheurs, se justifie mais aussi s'impose (Chapitre I).

Par ailleurs, la réglementation internationale en matière de protection des marins pêcheurs, s'avère nécessaire, voire indispensable, pour la mise au point d'un régime de protection interne plus approprié mais aussi ouvert sur les différentes formes de partenariat, notamment avec l'Union Européenne (Chapitre II).

Chapitre I - La nécessaire adaptation du corpus légal aux besoins de l'activité

Depuis les années dix, un ensemble de textes précisant l'étendue du domaine de la pêche maritime et réglementant l'exercice de la pêche était mis en place.

En 1919, un *Dahir* formant Code de Commerce Maritime fut promulgué pour régir l'ensemble des composantes du domaine maritime relatives au commerce, à la navigation et à la pêche maritime en zone française de l'Empire Chérifien.

Parmi les mesures consacrées par le DCCM sont les droits des marins tels que le contrat d'engagement maritime, les obligations de l'armateur en matière de bien être à bord (nourriture, couchage, prise en charge des soins en cas d'accident de travail ou de maladie contractée à bord) ainsi que des dispositions relatives à l'âge minimum, au rapatriement, au paiement des pêcheurs, aux soins médicaux, à la protection de la santé et de sécurité sociale à l'examen médical et aux brevets et compétences nécessaires pour occuper des postes de commandement.

Seulement, il est à signaler que l'analyse de certaines dispositions de ce texte fait apparaître qu'elles sont ambigües, confuses et pas assez claires et que le législateur aborde parfois le domaine des pêches selon une approche vague et élargie, sans tenir

compte des spécificités de cette activité, ni des conditions dans lesquelles se pratique cette dernière.

Et du moment que la meilleure norme ne vaut que par sa clarté et sa lisibilité et par son application effective par l'administration maritime, la meilleure garante de l'application des normes de travail et étant donné que c'est à cette préoccupation que la présente étude essaie d'apporter une solution, nous proposons, tout d'bord, de donner comme base fondamentale, des textes présentant, par leur intelligibilité, une conduite à suivre dans le domaine du travail maritime, notamment dans tout ce qui touche le contrat d'engagement des marins pêcheurs, étant donné qu'il constitue l'axe principal de cet engagement et le fondement de la profession maritime en général (Section 1).

Ensuite, si les textes existants, dans leur généralité, ne peuvent prendre en considération un certain nombre de questions spécifiques aux circonstances propres à cette activité, il faudrait dans ce cas, préserver les acquis de ces marins, mais surtout enrichir leur droit social enraciné dans le code maritime de 1919, par tous les avantages pouvant être accordés aux employés à terre dans le cadre d'une législation sociale adaptée, rénovée et d'un code maritime révisé. Un système conventionnel pourrait être envisagé également et adapté à la vie quotidienne des travailleurs maritimes, notamment les plus démunis (Section 2).

Section 1 - Des textes plus clairs

Il est clair que la protection des marins pêcheurs ne peut être réelle et efficace que dans la mesure où l'intervention de l'administration de tutelle dans cette profession et plus exactement dans le contrat d'engagement maritime est organisée par le législateur de manière claire et précise.

Le respect de l'administration maritime de toutes ses obligations envers les marins pêcheurs, exige très certainement que ces engagements soient exercés dans un cadre juridique clair qui donne aux différentes actions de cette administration la crédibilité et l'efficacité désirables.

Ainsi, les règles qui régissent l'engagement maritime doivent répondre clairement à des exigences définies afin de protéger les marins pêcheurs et de préserver leurs

droits, lors de la formation du contrat d'engagement maritime (Paragraphe 1), de son exécution (Paragraphe 2) et même après le débarquement du marin (Paragraphe 3).

Paragraphe 1 - Lors de la formation du contrat d'engagement maritime

Face à la base législative et réglementaire qui régit le contrat d'engagement maritime, considérée comme particulièrement riche et face au foisonnement des règles le concernant[217] se pose la question du degré d'application de ces dispositions, surtout en l'absence de caractère contraignant concernant certaines d'entre elles, mais aussi de clarté dans certaines d'autres.

De ce fait, l'autorité maritime et dans un souci de protéger les intérêts des marins pêcheurs pendant la naissance de leur engagement, est amenée à jouer un rôle très dynamique en matière de clarification des textes actuels, mais surtout de l'application des différentes dispositions émanant de ces textes.

Un tel objectif passe obligatoirement par la clarification du cadre légal concernant la naissance de l'engagement maritime (A) et ses différentes règles relatives à l'aptitude physique et professionnelle des marins pêcheurs (B).

A- L'entrée à la profession, un cadre légal clair

Le contrat d'engagement maritime est défini dans les termes suivant par l'article 165 du Dahir portant code de commerce maritime de 1919 : « tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire de mer armé sous pavillon chérifien… ».

Selon ce texte, trois conditions s'imposent. D'abord, c'est un contrat avec un armateur que l'article 165 bis du DCCM définit comme « toute personne physique ou morale propriétaire ou non du navire qui en assure l'exploitation », cette définition renvoie à la notion de navire mais se pose le problème de la complexité de la situation qui peut surgir lors de l'exploitation de ce navire, notamment en cas

[217] Le contrat d'engagement maritime est régit par les dispositions du titre IV du Dahir du 31 mars 1919 portant code de commerce maritime dans ses articles 165 et suivants. Il y a d'autres sources nationales régissant le droit du travail des gens de mer, notamment des textes législatifs et réglementaires tel l'Arrêté viziriel du 21 janvier 1953 (5 *joumada* I 1372) portant organisation du travail à bord des navires affectés à la navigation maritime, le Dahir du 22 *joumada* I 1340 rendant obligatoire pour les marins marocains la possession d'un livret maritime individuel.

d'affrètement qui pose la problématique de la propriété, puisque l'armateur n'étant pas nécessairement le propriétaire du navire. Ainsi si le navire est affrété coque nue, l'affréteur a l'obligation d'armer le navire et d'engager l'équipage et c'est lui qui aura la qualité d'armateur.

Ensuite, c'est un contrat dont l'objet porte sur un service à bord d'un navire, seulement l'article 166 du DCCM précise de manière vague voire incomplète cet objet, contrairement à la législation française, en définissant le marin comme « toute personne de l'un ou de l'autre sexe, servant au bord d'un navire de mer ».

La notion de service à bord fait effectivement surgir la difficulté pour le personnel effectuant un service à bord mais concernant des prestations annexes. Dans ce sens, la cour d'appel de Rennes a estimé que le personnel du service général d'un navire, qui n'a pas conclu de contrat d'engagement maritime avec l'armateur ne participe pas à son exploitation au sens maritime du terme n'est pas marin.

Enfin, un contrat exécuté à bord d'un navire chérifien (sous entendu marocain), ne s'applique pas normalement aux marins engagés au Maroc pour servir un navire étranger.

Par ailleurs et pour répondre aux normes et conditions de travail maritime, l'engagement du marin doit satisfaire à certains préalables relatifs à son statut aux conditions déterminées par la législation en vigueur. De même, l'administration doit se servir de son droit de contrôle sur tout le processus de la conclusion du contrat.

S'agissant de la durée du contrat d'engagement, il faut rappeler que ce dernier était, dans la tradition classique, conclu pour une expédition maritime, c'est-à-dire au voyage, étant observé que le voyage maritime avait, le plus souvent, une durée de plusieurs mois, voire de plusieurs années. Le DCCM, a suivi ce qui se faisait à l'époque de sa rédaction vu qu'il a prévu trois sortes de contrat d'engagement maritime à savoir le contrat à durée déterminée, à durée indéterminée et celui conclu pour le voyage[218]. Il ajoute que le contrat d'engagement maritime doit contenir des dispositions indiquant quel genre de contrat est conclu entre les parties.

[218] Article 168 du Code de Commerce Maritime de 1919.

Aujourd'hui, l'engagement à courte durée est devenu de plus en plus rare dans plusieurs pays à vocation maritime, qui ont réussi à créer un statut de marin stabilisé, cependant au Maroc ce genre d'engagement existe toujours avec la prolifération des contrats précaires et les emplois saisonniers ou conclus pour un remplacement, ce qui représente une menace permanente à la stabilité de l'engagement d'une grande partie des marins pêcheurs.

Ainsi, des dispositions plus avantageuses peuvent venir en aide à ces travailleurs, afin d'assurer plus de permanence dans leur emploi et dès lors créer plus de pérennité dans leur profession et de les rendre au service d'un employeur et ne pas au service d'un navire, en encourageant l'établissement des contrats d'engagement à durée indéterminée[219].

Pour ce qui est du recrutement, il faut souligner que le DCCM ne réglemente pas l'embauche directe du moins pas de manière directe, seules les dispositions de l'article 166 bis relève dans les termes suivants qu'« aucune opération de placement en vue d'un engagement maritime ne peut donner lieu à une rémunération quelconque de la part du marin ». Une organisation claire et détaillée de cette étape très importante et décisive de l'engagement du marin, demeure ainsi indispensable.

Par ailleurs, le texte annonce que le marin ne peut s'engager vis-à-vis d'un armateur que s'il est libre de tout engagement maritime (article 166 ter). De même et en dépit du silence du code, les armateurs sont soumis aux règles communes de non discrimination et d'abus de pouvoir lors du recrutement de leurs employés.

Outre cela, il faut rappeler que le contrat d'engagement était toujours conclu entre un marin et un armateur. Toutefois, se sont développées récemment dans le monde des sociétés qui jouent un rôle d'intermédiaire entre marins et armateurs[220].

Au Maroc, le législateur ne s'est toujours pas penché sur ce point, par contre en France la loi du 3 mai 2005 a pris en considération le phénomène nouveau, en traitant de ce qu'elle qualifie d' « entreprise de travail maritime ». Ignorant la

[219] En France, la stabilité de l'emploi a été renforcée par l'ordonnance du 25 mars 1982, qui limite le nombre de situations ou le marin peut être engagé pour une durée déterminée. Des dispositions plus particulières plus avantageuses existent également pour les officiers qui peuvent être titularisés après un an de stage.

[220] Ces sociétés recrutent des marins, leur donne une formation plus ou moins poussée, puis les mettent à la disposition d'un armateur, continuant le plus souvent à régler leurs salaires.

diversité de ces sociétés, elle les décrit comme les sociétés dont l'activité est de mettre à la disposition d'un armateur des navigants qu'elles embauchent en fonction de leur qualification et qu'elles rémunèrent à cet effet.

Cette loi du 3 mai 2005 prévoit qu'un armateur français ne pourra conclure un contrat avec une entreprise de travail maritime que si celle-ci est agréée par les autorités de l'Etat ou elle est installée. S'il n'existe pas dans cette Etat de procédure d'agrément, l'armateur doit s'assurer que l'entreprise respecte les exigences de la convention internationale régissant la matière[221].

La création de ce genre d'établissement dans notre pays et l'exercice d'un contrôle rigoureux de la part de l'administration maritime sur les activités de ces établissements, ne peut que constituer une garantie supplémentaire pour le respect des droits des travailleurs au moment de leur embauche et ne peut qu'être bénéfique également pour ce processus de recrutement en général.

Par ailleurs et en application de l'article 167 du DCCM, le contrat d'engagement doit être conclu par écrit[222]. L'exigence de cet écrit est plébiscitée par tous les textes concernant le contrat d'engagement maritime, qui représentent une solennité sanctionnée par la nullité du contrat, pourtant, on constate dans la pratique, qu'une grande partie des marins pêcheurs, notamment dans la pêche artisanale, continuent de travailler sans contrat d'engagement écrit et avec un simple arrangement verbal.

Face à cette situation, le rôle de l'administration maritime en matière de contrôle et d'application des différentes règles relatives à la conclusion des contrats d'engagement maritime, devrait être assez conséquent, notamment en ce qui concerne l'exigence de l'écrit qui peut être d'ailleurs simplifiée, puisque toutes les stipulations de l'engagement doivent être inscrites ou annexées au rôle d'équipage. Le rôle ainsi complété pouvait tenir lieu de contrat écrit et l'informatisation des rôles et des mouvements de personnel ne peut que réveiller l'exigence des contrats écrits, clairs et précis.

[221] La convention n°179 de l'Organisation Internationale du Travail.
[222] Les articles 168 et 169 du même texte énumèrent les mentions obligatoires que le contrat doit porter.

La conclusion d'un contrat d'engagement doit être également soumise à des conditions strictes, notamment en matière d'aptitude physique et professionnelle des marins pêcheurs.

B- Des règles contraignantes en matière d'aptitude physique et professionnelle

En exigeant du marin des conditions d'aptitude physique et de moralité, l'Etat assume ses fonctions de prévention des troubles à l'ordre et à la sécurité publique, il protège ainsi la collectivité du bord et le marin lui-même contre les risques dus à la faiblesse de l'un de ses membres.

Dès lors, l'entrée dans la profession nécessite une visite médicale auprès du médecin des gens de mer et la constitution d'un dossier médical d'immatriculation[223].

Néanmoins, nous constatons que la médecine des gens de mer au Maroc continue de se focaliser sur les conditions d'aptitude physique au détriment des suivis médicaux qui doivent être effectués régulièrement et tout au long la période de l'engagement du marin pêcheur, notamment pendant son service à bord.

S'agissant du travail des mineurs, il est à noter que le DCCM ne comporte pas d'interdictions claires et explicites pour les mineurs de faire partie de l'équipage. En effet, l'article 176 quinquies régissant le nombre des mousses (marins de moins de 16 ans) et les novices (marin entre 16 et 18 ans) et leur proportion par rapport au nombre des marins composant l'équipage précise que « le nombre total des mousses et novices à embarquer réglementairement sur un navire n'est, en aucun cas, supérieur à cinq ».

En outre et malgré l'énumération dans ce même article des travaux dangereux auxquels les jeunes marins âgés de moins de 18 ans ne peuvent en aucun cas être affectés ainsi que les travaux dangereux nécessitant une dérogation, les marins mineurs, notamment dans le secteur de la pêche côtière et artisanale, continuent d'exercer des travaux considérés comme dangereux et non compatibles avec leurs

[223] A cet effet, l'article 167 bis du DCCM stipule clairement que : « l'inscription du marin au registre d'équipage d'un navire de plus de 50 tonneaux de jauge brute, faisant habituellement des sorties en mer de plus de 72 heures, est subordonnée à une visite médicale passé, aux frais de l'armateur, par le médecin du navire, ou à défaut de médecin à bord, par un médecin agréé par l'autorité maritime et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa santé ou pour celle de l'équipage » .

aptitudes physiques et mentales, ce qui nécessite plus d'intransigeance et de rigueur de la part de l'administration maritime dans l'application de ces dispositions[224].

Pour ce qui est de la formation maritime, il est à rappeler que malgré la volonté de l'administration maritime de faire de cette formation une condition nécessaire lors de l'engagement des marins dans le domaine de la pêche maritime, nous constatons qu'elle n'est pas suffisamment généralisée dans ce milieu et parfois non adaptée aux besoins des travailleurs et dès lors mise à l'écart dans certaines branches de cette activité, notamment dans la branche artisanale et côtière, sauf pour des postes qui requièrent un certain niveau de compétence, jusqu'à la promulgation récemment de la nouvelle loi n° 16-07, plus exactement le 16 juillet 2010, modifiant et complétant le *Dahir* du 31 mars 1919 formant code du commerce maritime, une loi qui a imposé aux marins un minimum de connaissances de base et de qualification leur permettant d'appliquer les règles de protection maritime et de protéger les vies humaines, outre la préservation de l'environnement maritime.

Reste à savoir si les dispositions de cette nouvelle loi vont être respectées et dès lors appliquées dans la pratique tant par les professionnels de la pêche que par l'administration maritime.

Pour ce qui est de la question d'effectif présent sur les navires, il est à rappeler que les textes nationaux (que ce soit, au Maroc ou en France) demeurent laconiques sur plusieurs aspects concernant cette question.

Ainsi, des dispositions claires et précises, mais aussi détaillées, régissant la définition, le nombre, la composition ainsi que la qualification de l'effectif présent sur un navire de pêche, ne peuvent que constituer une garantie supplémentaire pour le respect des droits des travailleurs, notamment en matière de durée de travail et la lute contre les prolongements excessifs de celle-ci, mais également en matière de sécurité de la navigation.

[224] En France, le travail de nuit est interdit aux marins mineurs qui accomplissent des stages d'initiation ou d'application en milieu professionnel, le service de quart de nuit de 20 heures à 5 heures est considéré comme un travail de nuit. Une réglementation stricte régit le travail de nuit et le travail dangereux interdit aux marins mineurs.

En somme, des règles plus claires mais aussi plus protectrices sont nécessaires pour accompagner le marin dans la conclusion de son contrat d'engagement maritime, mais aussi pendant l'exécution de ce dernier.

Paragraphe 2 - Lors de l'exécution du contrat d'engagement maritime

L'on ne peut évoquer la question des effets du contrat d'engagement maritime sans se remémorer d'abord de ce lieu particulier de travail qu'est un navire en cours de navigation, considéré comme une usine qui tourne sans arrêt, que son personnel ne peut quitter en dehors des heures de travail.

Ce contexte éprouvant, dans lequel le marin se voit contraint d'évoluer et de remplir son engagement du début à la fin de chaque embarquement, explique l'attention croissante qui doit être portée au respect des droits de ce travailleur et aux conditions de son engagement, notamment en ce qui concerne la durée de travail (A), la santé et la sécurité (B), les conditions de vie à bord (C) et l'attachement au droit traditionnel, qui est la rémunération (D).

A- Les règles relatives au temps du travail, exigences de précision et d'application

S'agissant de l'organisation et la durée du travail, il est à rappeler que seules sont réglementés les équipages de commerce et de la grande pêche, tandis que les marins de la petite pêche ne sont régis jusqu'à présent par aucune réglementation dans ce domaine.

Cependant, l'institution du temps de travail ne cesse d'engendrer des difficultés concernant l'application des textes réglementaires en la matière, en raison de l'imprécision de ceux-ci, mais aussi à cause de l'absence du caractère intransigeant dans le contrôle de l'application de ces dispositions par l'administration maritime.

En effet et si le travail effectif se définit en général comme le temps « pendant lequel le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine, hors des locaux qui lui servent d'habitation à bord »[225], cette définition met en avant trois conditions cumulatives :

[225] Article 3 du l'Arrêté *Viziriel* du 21 janvier 1953, BO n° 8736 du 2 octobre 1953 p 1372.

- il faut un ordre donné.
- se trouver à la disposition du capitaine.
- être hors des locaux qui servent d'habitation à bord (cabine, bar, carré[226] ou tout autre lieu de vie à bord).

Certes, la notion de travail effectif est ici accompagnée, contrairement au droit commun, d'une définition du repos. Donc, le marin ne peut théoriquement se trouver que dans deux positions : en repos ou au travail[227].

Seulement, rien ne peut compenser le fait que le marin soit sur un navire 24 heures sur 24, soumis, même en dehors de ses huit heures de travail par jour, à l'autorité de ses supérieurs, aux instructions de son employeur ou de son armateur, mais surtout à la discipline du bord et aux exigences de la navigation maritime et ses imprévus.

Par ailleurs et si en principe les heures supplémentaires effectuées par chaque membre d'équipage doivent être mentionnées sur un registre paraphé par l'autorité maritime, dans la pratique ce registre est rarement tenu à jour et le capitaine se contente souvent d'accorder un forfait d'heures par mois à chaque homme d'équipage.

Quant à la pêche artisanale, il est à signaler que la plupart des entreprises qui exercent dans ce domaine, imposent souvent à leurs équipages une durée du travail exceptionnellement longue.

Des journées de travail de 20 et même de 22 heures sans interruption ne sont pas rares dans certains types de pêche lorsque le bateau se trouve dans des zones poissonneuses.

B- La santé et la sécurité, pour une prise en charge réglementaire efficace et généralisée

Pour ce qui est de la santé des marins pêcheurs et plus exactement les soins médicaux à bord, il est à noter qu'ils sont garantis et prévus dans les dispositions contenues dans les articles 189 à 194 du code de commerce maritime. D'après ce droit « le

[226] Pièce commune sur un navire.
[227] Il convient de rappeler que la durée du travail effectif est de huit heures par jour, ou 48 heures par semaine lorsque la répartition du travail journalier est inégale.

marin est soigné aux frais du navire s'il est blessé ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement »[228].

Et compte tenu de l'action ministérielle en matière de santé des gens de mer qui reste focalisée surtout sur le volet de la médecine d'aptitude et la surveillance médicale et moins sur la médecine du bord à travers des actions établies directement sur le milieu de travail et afin de s'acquitter de leurs engagements sur ce point, les armateurs se trouvent dans l'obligation de doter leurs unités d'une pharmacie en vue de faire face aux besoins des marins lors de leurs séjours à bord.

Toutefois la réglementation actuelle manque encore une fois de précision et de clarté, du moment où elle ne prévoit aucune disposition visant l'obligation de mise en place de cette pharmacie, ou de la détermination de la nature et la consistance des médicaments qu'elle doit contenir.

Par ailleurs, il est à noter que la directive sur la détermination des effectifs et des compétences nécessaires à l'armement des navires de pêche prévoit que tout membre de l'équipage d'un navire de pêche est tenu d'être titulaire de certificat justifiant la maîtrise des techniques individuelles de survie, de sauvetage en mer et de lutte contre l'incendie. Seulement, elle n'a pas fixé les conditions et les modalités qui doivent être prises en charge en vue de faciliter la mise en pratique de cette obligation et d'encourager sa généralisation.

Outre cela, il est important de noter que tout accident de travail doit être obligatoirement déclaré à l'autorité maritime et aux autorités locales.

Dans ce sens, l'art 6 de l'arrêté *viziriel* du 9 juillet 1945 relatif aux accidents de travail stipule : « Tout accident de travail doit faire l'objet d'une double déclaration[229]. L'une à l'autorité municipale ou locale du port d'attache du navire, du bâtiment ou de l'embarcation; L'autre au chef ou sous-chef du quartier maritime dont dépend le même port d'attache ».

L'enregistrement et la déclaration des accidents, maladies et décès jouent un rôle très important dans la diminution de ces événements et dans la prévention en général. Car

[228] Ces dispositions excluent les navires de moins de 25 TJB et ceux de la petite pêche.
[229] La double déclaration doit être effectuée par le propriétaire, armateur ou patron du navire, bâtiment ou embarcation ou, à défaut, par un membre de l'équipage.

en effet, Des données et statistiques fiables sont nécessaires pour identifier les problèmes de santé et de sécurité des marins. Néanmoins, la tendance à sous-déclarer les accidents du travail et les maladies professionnelles des pêcheurs, très présente notamment dans le secteur de la pêche artisanale et côtière, reste l'obstacle majeur à la mise en œuvre de cet objectif.

Les autorités maritimes locales, les armateurs et les organisations de travailleurs devraient ainsi concourir en vue de l'application de ce procédé à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un système de déclaration simple et transparent capable d'inciter l'armateur à collaborer en toute sérénité avec les autorités maritimes et d'encourager le marin à tout déclarer sans crainte de licenciement ou tout autre mesure disciplinaire.

Ainsi, les services centraux en charge de la santé et de la sécurité au travail peuvent coordonner avec les services des gens de mer des délégations régionales, pour la collecte des informations les plus fiables que possible et le traitement adéquat afin de pouvoir en tirer les leçons et prévoir des plans de correction à mettre en œuvre.

D'autre part, les dispositions réglementaires adoptées en matière de gestion de la sécurité et de la santé des pêcheurs reflètent en principe une certaine importance accordée à cette composante essentielle de la préservation de l'intégrité corporelle du marin.

Ainsi, l'article 35 bis du CCM prévoit la création d'une commission centrale de sécurité. La dite commission est saisie pour approbation des plans et documents, par l'armateur lors de la construction ou la refonte d'un navire ou avant la marocanisation d'un navire acheté à l'étranger.

Tous les appareils ou engins de sécurité présentés à l'homologation, toute installation, tout dispositif ou appareil dont le fabricant ou l'armateur désire faire connaître l'équivalence avec une installation, un dispositif ou un appareil réglementaire, sont soumis à la commission centrale de sécurité.

Celle-ci peut être consultée sur toute question relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à l'habitabilité des navires de pêche[230].

En outre, le décret N° 2-63-397 du 21 octobre 1963 prévoit la fixation, la composition et le fonctionnement des commissions de visite de sécurité nautique[231].

Toutefois, si dans la pêche hauturière, l'application des règles de sécurité imposées par la réglementation est relativement acceptable, il n'en est pas de même de la pêche côtière et artisanale où, malgré les efforts de l'administration, ces règles sont réduites à leur plus simple expression.

Cependant, l'aspect gestion de la sécurité que ce soit à l'échelon global ou local au niveau de chaque navire souffre d'un déficit en matière d'adhésion des différents acteurs. Par conséquent, elle est toujours en phase embryonnaire.

Malgré le dispositif juridique et réglementaire mis en place par les pouvoirs publics, la participation des acteurs (armateurs et marins) n'a pas encore atteint le niveau souhaitable.

Ainsi, des dispositions réglementaires claires, transparentes mais aussi inflexibles, associées à un contrôle rigoureux de la part de l'administration maritime, ainsi que des sessions de formation et des rencontres de sensibilisation sont toujours nécessaires pour gagner l'adhésion effective de tous les intervenants.

Cette situation est à la fois imputable aux armateurs dont le souci est orienté principalement vers la rentabilité financière de leurs unités, qu'aux marins pêcheurs qui sont, sous les pressions économiques et la concurrence, poussés à prendre plus de risques et à négliger les règles minimales de sécurité et de prévention.

Au niveau de la pêche hauturière, les équipages se contentent de l'application des règles minimales imposées par l'administration.

[230] Cette commission peut être complétée, s'il y a lieu, d'ingénieurs ou d'experts spécialisés dans la construction ou la réparation du matériel naval, dans la technique de l'électricité, ou dans la technique de l'incendie.

[231] Au niveau du département gouvernemental chargé de la pêche, un service est chargé de toute action relative à la sécurité des gens de mer au niveau central et des services des gens de mer au niveau des délégations régionales. Le service central et les services régionaux assurent la circulation de toute information relative aux questions de sécurité des marins.

Dans la pêche côtière, l'administration veille à l'application des règles de sécurité malgré les contraintes.

Dans la pêche artisanale, l'application des règles minimales prend son cours grâce au travail entretenu mis en œuvre par l'administration des pêches, mais l'atteinte du niveau satisfaisant dans cette branche d'activité ainsi que dans les autres, nécessite encore beaucoup d'efforts, notamment en matière juridique.

C- Les conditions de vie à bord : nécessité d'une réglementation adaptée et explicite

Concernant le logement de l'équipage et l'hygiène à bord des navires, l'article 33 ter du *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919 laisse le soin aux décrets pour la détermination des règles générales auxquelles doivent satisfaire les navires pour la délivrance des titres de sécurité. Ces règles concernent, entre autres, l'habitabilité et l'hygiène.

S'agissant des navires de pêche, aucune réglementation n'est adoptée, à ce jour, en matière de logement des marins à bord. Même les projets de loi formant code des pêches maritimes ont laissé à l'administration le soin de fixer les conditions auxquelles les navires de pêche doivent répondre en matière de locaux d'habitation et des installations destinées à l'équipage.

Dans la pratique, si à bord des navires de la pêche hauturière, les conditions de vie sont relativement satisfaisantes[232], la situation est toute autre à bord des navires de la pêche côtière. En effet, ces derniers sont le plus souvent de fabrication artisanale, en bois et à bord desquels les conditions de travail ne sont pas des plus confortables. Les espaces réservés au logement à bord de ces navires de pêche sont fort exigus et malsains.

Dans la pêche artisanale, la situation est encore pire, les unités ne sont pas pontées et les conditions d'habitabilité sont inexistantes.

Cependant et si la réglementation nationale ne prévoit aucune disposition concrète et claire concernant le logement des marins à bord des navires de pêche et bien que la construction de ces unités est subordonnée à une autorisation préalable de

[232] Ces unités ont été importées durant les années 70 et 80 dont la construction a été faite par des chantiers modernes, avec le suivi des sociétés de classification.

l'administration et suivie par les inspecteurs de navigation depuis la pose de la quille jusqu'à la mise à flot du navire, ce suivi qui ne concerne que le côté sécuritaire doit couvrir également l'aspect logement et habitabilité à travers des textes plus adaptés à ce sujet, qui constitue en réalité une partie intégrante de la vie du marin et de son quotidien à bord.

Les marins engagés à bord d'un navire ont également droit pendant toute la durée de leur engagement à la nourriture ou à une allocation équivalente dont le taux et les conditions d'attribution sont fixées en principe par les contrats et usages.

Ainsi, les aliments fournis aux marins doivent êtres sains, en quantité suffisante et d'une nature appropriée au voyage entrepris. L'inspecteur de la navigation peut à n'importe quel moment contrôler la quantité, la nature des vivres ainsi que la composition des menus servis à l'équipage. (Article 188 bis du code). En vertu de l'article 188 ter, les dispositions de l'article 188 bis peuvent être étendues aux navires de pêche par arrêté ministériel.

Seulement, dans la pratique ce droit échappe à tout contrôle de la part de l'administration maritime, faute d'une réglementation adaptée et explicite, capable de mettre un terme à certains agissements, notamment la déduction des prix des vivres de la valeur de vente de la capture, considérés selon certaines entreprises d'armement comme des frais communs qui doivent être également à la charge des marins payés à la part et la retenue sur le revenu pour le remboursement d'une partie des frais de la nourriture des marin payés au pourcentage de la valeur de vente, alors que le marin est en effet nourri au frais de l'armateur.

D- Des règles transparentes en matière de rémunération et sa liquidation

En matière de rémunération, il est à préciser que le code de commerce maritime a définit dans ses articles 177 et suivants le régime des salaires des marins. Ainsi et selon ses dispositions les marins sont rémunérés soit au mois, soit au voyage au profit ou au fret.

Cependant, l'examen de certaines règles législatives et réglementaires qui régissent cette institution, montre qu'une certaine confusion règne toujours sur l'application de ces dispositions. Une situation qui risque de s'aggraver encore plus en raison de

l'absence d'une politique clairement affirmée de la part du législateur pour instaurer des règles transparentes régissant le salaire et sa liquidation.

C'est ainsi que les marins pêcheurs qui perçoivent un salaire fixe et qui sont censés de bénéficier d'une protection à la rémunération, ne sont pas en réalité protégés contre les aléas de ce métier, car des conditions spécifiques influent souvent et négativement sur les modes de paiement des salaires ainsi que la liquidation de ceux-ci, ce qui remette en cause non seulement la garantie et la stabilité de leurs revenus, mais aussi le respect des règles relatives au (SMIC)[233].

Pour ce qui est des marins rémunérés à la part, il est à noter que leur rémunération ne cesse de dévoiler des irrégularités, étant donné l'absence d'un texte clair, capable de déterminer une liste standard, uniforme et identique des charges communes servant de base pour calculer ce qui revient aux marins pêcheurs, une liste qui soit obligatoirement applicable à toutes les entreprises d'armement et dans tous les ports du royaume, pour éviter toute forme de fraude et tout acte de mauvaise foi.

Face à ce manque de lisibilité et de transparence qui caractérise les textes en vigueur sur ce point, les armateurs continuent de procéder à toute sorte d'abus à l'égard de leurs équipages, à travers la déduction de certaines dépenses et charges illégalement du produit brut[234], ce qui représente une atteinte au droit à la rémunération pour une grande partie des marins pêcheurs.

Reste à signaler que la transparence et la clarté de la base législative et réglementaire est nécessaire non seulement pendent l'organisation et l'exercice de l'engagement du marin, mais aussi après le débarquement de celui-ci.

Paragraphe 3 - Après le débarquement du marin

Il s'agit de préciser les règles particulières devant permettre la continuité de l'engagement lorsque celui-ci est conclu pour une durée indéterminée. Ces règles que l'on pourrait envisager pour cette catégorie de contrat permettraient de régler la

[233] Les salaires de ces marins et autres sommes dues au titre de leur emploi ne sont pas protégés par exemple en cas d'insolvabilité de leurs employeurs ou de liquidation de l'entreprise maritime ou en cas de succession des périodes de repos biologiques ou des périodes de mauvais temps.

[234] Entre autre, les cotisations d'assurance souscrite au profit des marins, les charges représentant la part patronale en matière de cotisation à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale CNSS, les frais de nourriture mise à la disposition des pêcheurs…

situation juridique du marin de manière plus précise, notamment après le débarquement qui survient soit à l'occasion de la liquidation des salaires qui suppose le retour du navire au port (A), ou à la suite du rupture de son contrat (B).

A- L'établissement d'un droit au repos après le retour du navire

Pour ce qui est du retour du navire, il a été réglementé par deux textes qui envisagent des solutions différentes, par la combinaison desquels il résulte une situation obscure.

En effet l'article 182 bis précise les différentes durées du voyage et l'arrêté *viziriel* du 21 janvier 1953 règlemente le service au port tel qu'il doit être entrepris par l'équipage du navire arrivé de voyage.

Cependant, lorsque le navire arrive au port après un long voyage, des raisons de sécurité exigent que l'équipage prenne un repos avant d'embarquer pour un nouveau voyage.

Ainsi la longueur du voyage et les fatigues en résultant peuvent, en pratique, faire obstacle à l'application de l'arrêté *viziriel* de 1953 dès lors que l'équipage éprouve une nécessité évidente de repos au retour au port.

Si l'on considère, par ailleurs, que bien souvent les marins sont mis en congé ou quelques éléments de l'équipage doivent de toutes les manières en bénéficier, on ne saisit pas alors la raison pour laquelle le service au port n'est pas mis à la charge du nouvel équipage.

C'est ce qui découle d'ailleurs de la réglementation du travail des navigants aériens qui accorde un temps de repos à l'équipage arrivé[235].

Ainsi, nous considérons que l'introduction d'un pareil avantage au profit des marins ne peut que remédier à la fatigue et à ses conséquences, notamment le stress, dont une grande partie de ces marins sont victimes continuellement.

Seulement, cet avantage ne permettra pas de résoudre les conséquences, parfois inattendues, résultant du congé annuel, à savoir la possibilité de rupture du contrat d'engagement.

[235] Arrêté du Ministère des Travaux Publics du 28 mai 1969, BO n° 2961 du 30 juillet 1969.

B- Accentuation du formalisme dans la rupture du contrat, une protection supplémentaire à l'engagement

Le congé annuel ne doit pas donner le droit aux armateurs pour procéder à la rupture du contrat d'engagement de leurs marins. Ainsi, le législateur doit intervenir pour préciser clairement que l'engagement maritime doit subsister et perdurer même après le congé annuel.

Seule cette précision obligera ainsi les employeurs au sein des entreprises d'armement à considérer l'existence d'une suspension provisoire du contrat d'engagement maritime par le congé annuel et qu'il faut obligatoirement réintégrer le marin à la fin de son congé.

Le défaut de réintégration du marin devra en outre être sanctionné par le législateur.

D'une manière générale, la rupture du contrat doit être soumise à l'approbation et à l'autorisation de l'administration maritime. C'est ce qui permettra de distinguer la notion du congédiement de celle de la résiliation du contrat par l'armateur.

Cependant, la distinction par les textes entre le congédiement du marin et la résiliation du contrat d'engagement par l'armateur entraîne une situation différente selon les circonstances.

Il est clair que le congédiement trouve ses origines dans les règles et les dispositions disciplinaires, mais cela ne suffit pas à démontrer qu'il s'oppose à la résiliation.

En effet, si le congédiement a lieu sans motif légitime, il donne droit à des indemnités au profit du marin qui seront calculées comme pour le cas de la résiliation du contrat.

Il en résulte que l'absence de motif légitime de l'article 198 est identique à l'abus de droit de résiliation de l'article 201 bis.

De plus, le congédiement décidé par le capitaine n'écarte pas la possibilité pour l'armateur de résilier le contrat.

En conséquence, la distinction par les textes entre ces deux notions n'a aucun intérêt pratique puisque le refus de l'autorité maritime n'aura pas pour but d'empêcher la résiliation du contrat par l'armateur.

Elle aura cependant un intérêt si les textes précisaient que la résiliation du contrat par l'armateur était subordonnée à l'autorisation de l'autorité maritime et qu'à défaut de cette permission, des sanctions lourdes pourraient être prononcées. Tel pourrait être le frein à la résiliation unilatérale par l'armateur.

Dans cette optique, l'article 168 du code de commerce maritime de 1919 et conformément au droit commun, donne à chaque partie la possibilité de résilier le contrat à durée indéterminée. Les deux parties disposent donc d'un droit de résiliation unilatérale.

Néanmoins, ce droit et même s'il est conforme au principe de l'égalité des pouvoirs qui domine le droit des contrats et d'obligations, se retourne à la fin contre le marin.

Ainsi, la protection individuelle ne se pose pas, en effet en termes identiques pour les deux parties dans le contrat d'engagement.

C'est-à-dire, si l'on se place du point de vue du marin, la donnée essentielle est l'implication de sa propre personne dans le rapport de travail. Par ailleurs, l'armateur n'engage pas sa propre personne dans la relation de travail, mais uniquement sa présence morale et son patrimoine.

A partir de là, l'attribution à l'armateur d'un pouvoir de résiliation, qui peut être incontrôlé dans certains cas, apparaît excessif.

Ainsi, la rupture du contrat par celui-ci devrait intervenir par un congé dont le législateur accentuerait le formalisme et se trouverait subordonnée à un délai de préavis plus important que celui auquel est astreint le marin en cas de démission[236].

En outre, il y aurait lieu de remanier les indemnités des articles 199 et 200 du *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919 par l'institution d'un forfait.

La fixation de ces indemnités ne pourrait d'ailleurs exclure l'application de la théorie de l'abus de droit[237] dont les dommages intérêts devraient s'ajouter aux indemnités des articles 199 et 200 du DCCM.

[236] Le congé étant un acte unilatéral qui détruit le contrat, son formalisme permettra de ménager la preuve de l'existence même du congé et le point de départ du délai de préavis. Ainsi, lorsque l'armateur prend l'initiative du congé, il doit l'adresser par écrit à l'autorité maritime après avoir été signé par le marin qui en a pris connaissance. Le congé doit en outre être motivé et la réponse de l'autorité maritime constituera le point de départ du délai de préavis.

Enfin, il n'y aurait aucun obstacle à appliquer aussi le décret royal du 14 août 1967, qui ne bénéficie actuellement qu'aux officiers, puisqu'il concerne le personnel des établissements commerciaux (Article 1er).

Cependant et si la législation actuelle, dans sa généralité, ne peut apporter une amélioration significative aux conditions de vie et de travail dans cette profession et dès lors, une protection réelle de ses travailleurs et de leurs droits, une révision de cette législation se justifie mais aussi s'impose, afin de l'adapter aux mutations que ce secteur et sa main d'œuvre connaissent à plusieurs niveaux. De même, un système conventionnel pourrait constituer une solution innovante pour une protection plus adaptée de ces travailleurs, notamment à petite échelle.

Section 2 - Un cadre législatif convenable et adapté

Il est clair que depuis plusieurs décennies les pouvoirs publics ont accordé beaucoup d'importance au secteur maritime et sa main d'œuvre, seulement de nombreuses actions qui ont été menées dans ce sens n'ont pas apporté leurs fruits.

Cette stérilité a touché également le volet législatif dans ce secteur, étant donné que le code de commerce maritime, qui représente le fondement de la législation nationale maritime en général et sociale maritime en particulier, n'a pas subi, depuis sa rédaction en 1919, de réels changements afin de l'actualiser et de faciliter sa conformité et son adaptation avec l'évolution de la profession maritime et ses différentes facettes, mais aussi avec les changements positifs que connait de plus en plus ce secteur en général dans le monde.

Il en résulte que sur ce plan, l'ensemble des textes législatifs et réglementaires dans leur généralité, n'ont pas apporté une amélioration significative à ce domaine, notamment en ce qui concerne la pêche maritime, dont les marins continuent d'exercer leurs activités sans un cadre législatif suffisamment protecteur de leurs droits.

Ainsi, la question de l'organisation législative et réglementaire de la profession maritime et des droits des usagers de la mer doit mériter une attention particulière, qui peut se traduire à une révision profonde de la législation maritime actuelle, une

[237] Article 754 du *Dahir* des Obligations et des Contrats (DOC).

révision qui se fait de plus en plus désirée tant par les professionnels que par les responsables de ce secteur (Paragraphe 1).

Par ailleurs, l'effort de l'adaptation de la législation maritime devrait s'orienter également vers une tentative d'encadrement conventionnel interne qui donne plus large place aux conventions collectives, notamment dans les secteurs en manque d'encadrement, tel que le secteur de la pêche artisanale ou aux petits métiers qui échappe à l'heure actuelle à toute forme d'organisation ou de réglementation, ce qui pourrait constituer une solution adéquate, capable de garantir le respect des droits des marins qui exercent dans ce domaine, mais aussi de régler certaines questions spécifiques à leurs conditions de travail (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 - Nécessité de la révision de la législation actuelle

L'analyse de certaines dispositions de la législation en vigueur, montre clairement qu'il y a plusieurs aspects relatifs notamment à la profession maritime et au travail dans ce domaine, qui méritent en réalité une réadaptation au contexte actuel et aux exigences de cette profession et dès lors, une attention beaucoup plus profonde de la part du législateur (A), une attention qui pourrait se traduire par une révision de cette législation, reste à déterminer le mode à suivre et les domaines de cette révision (B).

A- Le code de 1919, genèse d'une législation et contexte de révision

Depuis les années dix, un ensemble de textes précisant l'étendue du domaine de la pêche maritime et réglementant l'exercice de la pêche était mis en place.

En 1919, un code de commerce maritime fut promulgué pour régir l'ensemble des composantes du domaine maritime relatives au commerce, à la navigation et à la pêche maritime.

Au moment de sa parution officielle[238] ce texte a provoqué une vive émotion auprès des opérateurs et des milieux spécialisés. La critique est unanime : c'est, à l'époque, la meilleure législation au monde dans ce domaine[239].

[238] B.O. n° 344 du 26 mai 1919.

[239] Najib CHERFAOUI, Code maritime du Maroc, Au cœur du problème, 17 Août 2010, « …Par exemple le *Dahir* de 1919 a servi de modèle à la loi française du 2 avril 1936, puis il influence largement l'international Law Association. Cette instance est à l'origine des règles de La Haye (1921), des conventions de Bruxelles (1924) et de Hambourg (1978). Par la suite, elle sera aidée par

Il a été préparé en quatre ans, de 1915 à 1918. Il se compose de l'association de trois livres: le code de commerce maritime (391 articles), le règlement sur la pêche maritime (47 articles) et le code disciplinaire (27 articles).

Plus tard, plusieurs textes sont venus renforcer ce code et dès lors participer à la réglementation du secteur de la pêche maritime et l'organisation de l'exercice des activités qui ont découlent, tout en respectant la suprématie de la législation initiale. Parmi ces textes on peut citer :

- Le *Dahir* du 25 *rejeb* 1340 (25 mars 1922) portant règlement sur l'exercice de la pêche en flotte dans les eaux territoriales du Maroc.
- Le *Dahir* n°1-62-101 du 24 *joumada* I 1382 (24 octobre 1962) relatif aux conditions d'octroi ou de maintien de la nationalité marocaine à certains navires de pêche.
- Le *Dahir* n°1-69-45 du 4 hijja 1388 (21 février 1969) relatif à l'office nationale des pêches tel que modifié et complété.
- Le *Dahir* portant loi n° 1-73-211 du 26 moharrem 1393 (2 mars 1973) fixant les limites des eaux territoriales tel que modifié.
- Le *Dahir* portant loi n° 1-73-255 du 27 *chaoual* 1393 (23 novembre 1973) formant règlement sur la pêche maritime tel que modifié et complété.
- Le *Dahir* n°1-96-98 du 12 Rabiia I 1417 (29 juillet 1996) portant promulgation de la loi n°48-95 portant création de l'Institut National de Recherche Halieutique.
- Le *Dahir* n°1-97-88 du 23 *kaada* 1417 (2 avril 1997) portant promulgation de la loi n°04-97 formant statut des chambres des pêches maritimes.

Par la suite, cette activité a bénéficié progressivement de l'attention des responsables maritimes. Ainsi, en 1981, ce secteur a été placé, pour la première fois, sous la tutelle

---

l'organisation maritime consultative intergouvernementale (1948) devenue elle-même, plus tard, l'OMI (1982)… », p 1.

d'un Département ministériel chargé exclusivement dans un objectif d'assurer des conditions plus favorables pour sa relance.

De plus, un *Dahir* a été promulgué le 8 avril 1981 étendant la Zone Economique Exclusive (ZEE) à 200 miles marins. Cette mesure s'inscrit dans un contexte de préservation des richesses marines pour les besoins du développement économique du pays.

Dans cet élan, le secteur a bénéficié également d'une attention particulière, lorsque les pouvoirs publics marocains l'ont inscrit comme priorité au niveau de la planification socioéconomique du pays. Ainsi, la modernisation et l'équipement de la flotte marocaine étaient accompagnés par la promulgation d'un code spécifique aux investissements maritimes en 1973 qui a été révisé en 1984. Les mesures entreprises concernaient essentiellement des exonérations fiscales et des subventions à l'équipement et au renouvellement de la flotte, ce qui a permis un dédoublement des unités de pêche pendant les années 80.

Au regard de toutes ces initiatives, il apparaît clairement que les pouvoirs publics ont accordé beaucoup d'importance au secteur pendant les années 80.

Néanmoins, l'ensemble de ces actions n'ont pas apporté une amélioration significative à la législation afin de l'adapter aux mutations qu'avait déjà connues le secteur à plusieurs niveaux, notamment en ce qui concerne la réglementation du travail maritime qui a perdu beaucoup de ces forces par le temps et devenue dans une grande partie obsolète et incapable de veiller à la protection des marins pêcheurs et leur engagement et la sauvegarde des droits qui en découlent. Plusieurs aspects qui méritent en réalité une attention beaucoup plus profonde de la part du législateur.

En effet, l'analyse de l'ensemble des textes actuels qui réglementent ce secteur fait apparaître que le législateur a toujours abordé le domaine des pêches selon une approche élargie sans tenir compte des spécificités de cette activité, ni des conditions dans lesquelles elle est exercée.

Face à cette situation, la révision du *Dahir* portant code de commerce maritime de 1919, demeure de plus en plus nécessaire, elle est justifiée par le fait que plus de la moitié de ses textes sont dépassés et qu'ils sont nettement en retard, notamment par

rapport aux règles qui réglementent la profession maritime et qui organisent les droits des marins pêcheurs, élaborées au sein des organisations internationales spécialisées, ou même par rapport aux législations nationales des autres pays à vocation maritime.

Certes, la spécificité des conditions de travail et de vie à bord des navires de pêche ainsi que l'inadaptation de certaines dispositions du code actuel aux réalités de la navigation maritime, ont donné lieu à la ratification par le Maroc de plusieurs conventions et recommandations internationales visant la protection et la sécurité des marins pêcheurs, notamment la « Convention sur le travail dans la pêche »[240]. Toutefois, de nombreux points de cette norme internationale, relatifs notamment à la nature de l'examen médical, au nombre d'heures de travail, au repos hebdomadaire ou au logement des équipages à bord, n'ont pas été malheureusement introduits dans le droit national, d'autres mesures à caractère moins contraignant ont été prises dans un objectif de combler ces carences[241].

L'administration des pêches au Maroc affiche certes une volonté pour se conformer aux dispositions de l'ensemble des conventions internationales ratifiées, chose qui paraît aisée pour le segment de la pêche hauturière ou la longueur des navires dépasse les 24 mètres, mais difficilement réalisable pours les deux composantes côtière et artisanale du secteur.

Il en résulte que les initiatives qui ont été prises afin d'actualiser certains articles du code de commerce maritime, notamment, par l'adhésion du Maroc à quelques

[240] Cette convention qui a été adoptée en juin 2007 par la Conférence internationale du Travail lors à sa 96e session, constitue une norme d'ensemble sur le travail dans le secteur de la pêche et a été conçue pour devenir le pilier de la réglementation internationale en la matière et a pour objectif de protéger et de promouvoir de façon prioritaire les droits fondamentaux de tous les pêcheurs et leur accès à un travail décent.

[241] Parmi ces mesures :

La mise en place d'un programme de prévention pour les marins pêcheurs, pour créer et organiser le travail des antennes médicales. « Circulaire conjointe du Ministère de l'Agriculture, du Développement Rural et des Pêches Maritimes et du Ministère de la santé n° 0000006 du 21 Février 2005 ».

La détermination de l'effectif et les qualifications minimales pour armer un navire à la pêche, et ce pour garantir la sécurité des personnes, du navire et de la navigation. « Directive sur la détermination des effectifs et des compétences nécessaires à l'armement des navires de pêche du 20 juin 2005 ».

conventions internationales[242], n'enlève pas à cette loi son caractère obsolète, exigeant d'être remplacée de façon urgente.

Par ailleurs et étant donné que la législation sociale maritime est bâtie principalement sur le *Dahir* du 31 mars 1919 formant code de commerce maritime et la loi n° 65-99 relative au Code du travail qui établit les droits fondamentaux de tous les travailleurs, l'imbrication des règles de ces deux sources législatives, c'est-à-dire les règles maritimes spécifiques et les règles sociales générales, rendent difficile la lecture de la toile législative sociale pour y déceler les dispositions réglementaires particulières régissant les marins.

Alors que des projets de textes nationaux à caractère social sont en gestation, le législateur marocain devrait être prudent et tenir compte de la spécificité de la réglementation maritime appliquée aux marins pêcheurs et aux gens de mer en général.

C'est l'occasion de dire également, que même le concept de gens de mer utilisé par le code actuel d'une manière indistincte et vague, n'a plus de signification au Maroc, puisque ni la Marine Marchande, ni l'Administration chargée des pêches maritimes ne peuvent s'en prévaloir, car la première assure la gestion des marins du commerce et de servitude et la seconde celle des marins pêcheurs. Elles ne peuvent donc utiliser ce concept pour désigner le personnel navigant sous leur tutelle.

Outre cela et dans le cadre de la mise en œuvre de la dernière et nouvelle stratégie « Halieutis » de développement intégré du secteur des pêches maritimes, qui consiste à faire des marins les premiers acteurs dans la relance de cette activité, il est à signaler que le département de la pêche maritime n'a pas lancé jusqu'à présent une étude analytique et détaillée sur l'arsenal juridique régissant ce secteur des pêches maritimes, dans le but d'accompagner la mie en œuvre de cette stratégie et dès lors, élaborer un nouvel arsenal en adéquation avec les grandes lignes de ce plan « Halieutis», qui constitue selon les responsables du département une nouvelle vision du secteur à l'horizon 2020.

[242] A titre d'exemple, la Convention consolidée du travail maritime de 2006, adopté par l'Organisation Internationale du Travail (OIT) le 23 février 2006.

Pourtant et parmi les premiers constats de cette nouvelle stratégie, il en ressort, l'inadaptation des textes juridiques et réglementaires régissant le secteur, dès lors, se montre un arsenal juridique considéré aujourd'hui comme présentant de nombreuses limites par rapport aux objectifs de la stratégie « Halieutis » et ce en raison de :

- L'inadéquation de certaines dispositions relatives à l'exercice de la pêche, à l'évolution de la profession maritime et aux structures de la flotte de pêche nationale.

- L'évolution des normes internationales en matière de travail dans la pêche, de sécurité à bord et de protection et promotion des droits fondamentaux des pêcheurs et de leur accès à un travail décent.

- L'absence de toute initiative réelle et approfondie d'élaborer de nouveaux textes en adéquation avec les grands changements que connaît ce secteur.

- La nécessité d'amélioration les conditions de vie des marins pêcheurs dans le secteur de la pêche côtière, mais aussi artisanale qui échappe à toute forme d'organisation ou de réglementation.

En somme, s'achemine-t-on alors vers une révision fructueuse de code de la pêche maritime qui régira cette activité dans tous ces aspects et quelles sont les domaines de cette révision, la question mérite d'être sérieusement posée.

B- Le mode de révision et ses domaines

Il est à signaler d'abord que le code de commerce maritime, a subi depuis sa rédaction en 1919, plusieurs tentatives de révision, mais qui n'ont pas malheureusement apportées leurs fruits.

En effet, Il a fallu attendre plusieurs décennies pour qu'un essai de révision voie le jour, exactement en 1975, lorsque l'administration de tutelle a préparé un projet de code maritime[243], qui a essayé d'adapter les différentes dispositions aux mutations du

[243] CHERFAOUI Najib, *Code Maritime du Maroc, Au cœur du problème*, *op.cit*, « … L'idée et le financement viennent des Danois (1975). Mais, par ironie du sort, le projet retenu s'inspire de la loi française de 1967… », p 2.

secteur. Toutefois, ce projet n'était pas d'une grande valeur législative, étant donné le caractère superflu de ses dispositions.

Par conséquent, cette initiative a fait l'objet d'un arrangement en 1984, puis d'un remodelage en 2002, suivi d'un ajustement en 2007. Néanmoins, ces révisions à répétition demeurent sans suite et se révèlent stériles car elles sont loin de combler les lacunes et les insuffisances constatées, à l'exemple du troisième livre du projet du code (version 2002)[244] qui expose le travail des gens de mer et précise leur cadre social et disciplinaire. Toutefois, de graves malentendus et de lourdes ruptures subsistent, notamment en ce qui concerne les clauses fixant la responsabilité de l'armateur qui ne font pas référence à la convention de Londres de 1976[245].

Il en résulte qu'aucune nouvelle disposition n'ai venue améliorer le statut du personnel navigant à titre de ces réajustements, jusqu'à la promulgation de la loi 16.07 modifiant et complétant le *Dahir* du 31 mars 1919 formant code du commerce maritime, publiée au bulletin officiel du 19 août 2010[246]. Cette loi complète et modifie les articles 53, 54, 55 et 167 Bis du CCM.

La modification des articles 53, 54 et 55 permettra de fixer par des textes réglementaires et non plus par des textes de loi les diplômes et conditions nécessaires pour l'exercice de la fonction de commandement et d'officiers à bord des navires.

L'article 167 Bis a été, quant à lui, abrogé et ses dispositions remplacées par de nouvelles règles qui fixent les conditions d'aptitudes physiques pour l'exercice de la fonction de marin à bord des navires, ainsi que la formation nécessaire en matière de sécurité et des règles de survie en mer.

Ainsi, cette nouvelle loi exige des marins d'avoir un minimum de connaissances de base et de qualification leur permettant d'appliquer les règles de protection maritime

[244] Ce projet est composé de sept livres.

[245] L'adhésion de notre pays à la convention de Londres de 1976 et à son Protocole de 1996 permettrait de bénéficier des avantages de la juridiction de nos partenaires européens. Plus précisément, l'article 18-§ 1 autorise l'État membre d'exclure de la limitation de responsabilité de l'armateur.

246 BO n°5866 du 19 Août 2010, *Dahir* n° 1-10-121 du 16 juillet 2010 portant promulgation de la loi n° 16-07 modifiant et complétant le *Dahir* du 31 Mars 1919 formant code de commerce maritime.

et de protéger les vies humaines, outre la préservation de l'environnement maritime[247].

Elle prévoit également que seules les personnes reconnus physiquement aptes à l'exercice de la profession de marin, par un médecin du secteur public ou un médecin expert, peuvent être inscrites en qualité de marin sur le registre d'équipage du navire.

Certes, plusieurs observateurs ont souligné, à cette occasion, l'importance de cette loi dans le renforcement des législations nationales en la matière, en contribuant ainsi à la mise à niveau des métiers de la pêche, mais d'autres aspects très importants, mais aussi pressants, de ces métiers méritent également une attention particulière, notamment la question de l'instabilité de l'engagement dans certaines branches de cette activité, la rémunération et la garantie des revenus, les conditions de vie et de travail à bord, qui n'ont pas subies une réelle amélioration, la sécurité sociale non généralisé jusqu'à présent sur toutes les filières de la profession, notamment la pêche artisanale, parent pauvre par excellence de cette activité.

Autant de raisons qui justifient une modernisation et une refonte fondamentale d'une partie essentielle de la législation actuelle, basée sur le code de commerce maritime de 1919. L'objectif principal consiste à redonner au secteur des pêches maritimes, si important, un cadre législatif convenable, moderne et adapté aux réalités de la navigation maritime, garantissant la sécurité juridique et le respect des droits des premiers acteurs dans ce secteur, qui sont les marins pêcheurs, renforçant dès lors, la position compétitive dans laquelle se trouve le Maroc et favorisant une expansion globale et positive des activités maritimes dans le sens large du terme.

Par ailleurs, la révision doit favoriser le rapprochement du droit maritime marocain avec les tendances internationales, car nous constatons que d'année en année, le cadre législatif maritime marocain s'avère de moins en moins adapté au contexte mondial et que le réajustement de notre législation a pris beaucoup de retard par rapport au mouvement d'unification du Droit, tendance en expansion continue.

[247] Cette norme prévoit aussi la généralisation de l'obligation de la visite technique pour tous les types de navires.

L'on pense en premier lieu aux importantes réglementations issues des conventions internationales récentes, qui n'ont pas encore, ou de façon insuffisante, été reprises dans la législation marocaine.

Nous considérons dans cette optique que la nouvelle loi maritime marocaine ne peut pas perdre de vue les avantages réalisés en vertu de la convention internationale consolidée de 2006, qui constitue en réalité une norme d'ensemble sur le travail dans le secteur de la pêche et une référence à toutes les législations maritimes nationales en matière de protection des droits des marins.

Outre cela, notre législation doit s'adapter aux codifications étrangères récentes. L'on pense ainsi, entre autres, aux législations maritimes et aux Codes du Panama, de la Norvège, de Chine, et du Royaume-Uni. Il sera incontestablement possible de trouver de l'inspiration utile dans ces législations plus récentes.

Enfin, il est à noter qu'après l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne qui offre au Maroc de nouvelles perspectives dans ses relations de partenariat privilégié avec l'Union européenne, dans le cadre d'un statut avancé, accordé le 13 octobre 2008, le Maroc est invité à accélérer le mouvement de l'adaptation de sa législation nationale en général et maritime en particulier, aux standards de l'Union européenne, appelés communément «l'acquis communautaire»[248].

Actuellement, l'accent doit se mettre particulièrement sur la nécessité d'intensifier les efforts pour rapprocher le cadre législatif maritime marocain de l'acquis communautaire en la matière. Or, tout l'enjeu réside dans le bénéfice de cet acquis. Mais pour en disposer, un nombre considérable de textes doit être, soit produit, soit mis en conformité avec la réglementation européenne, ce qui justifie une refonte de l'arsenal maritime existant en vue de faciliter son adaptation aux normes européennes.

Il s'agit ici d'un travail colossal portant sur la préparation et la promulgation de plusieurs textes et règlements, avec à la clé la mobilisation du département des pêches maritimes et ses institutions législatives. Encore faut-il assurer le suivi de la cadence de la machine législative et règlementaire européenne.

[248] Actuellement, de grandes réformes ont été engagé lors des dernières années, il y a lieu de citer à titre d'exemple la loi sur la sécurité alimentaire et le code de la route.

En somme et après avoir rendu des services mémorables au Maroc et à l'étranger, le *Dahir* de 1919 a presque atteint l'âge respectable de cent ans. Il s'agit, aujourd'hui, purement et simplement de le restructurer en profondeur afin de brancher notre communauté sur la nouvelle idéologie maritime et surtout pour hisser notre législation au standard mondial.

Par ailleurs, nous considérons que les réajustements et les amendements dont l'encadrement législatif actuel pourrait être l'objet, seraient insuffisants si, sur le plan conventionnel interne, aucun élément nouveau n'est envisagé.

Il faut donc qu'ils soient renforcés d'un encadrement conventionnel interne, qui non seulement, devrait remplir les vides juridiques et combler les lacunes et les insuffisances constatées dans certaines branches de cette activité, mais qui doit, en tout état de cause, être adapté à la situation particulière des marins pêcheurs, notamment les plus démunis.

Paragraphe 2 - Vers un encadrement conventionnel adapté aux marins de la petite pêche

Il est clair que les conventions collectives jouent un rôle moteur dans le droit du travail et la négociation collective présente incontestablement, des avantages pour la normalisation des relations de travail.

Des lacunes subsistent cependant, tenant à la fois au champ d'application insuffisant de ces conventions, qui ne s'appliquent pas à toutes les catégories de marins, ainsi qu'à leurs carences.

Dès lors, l'autorité maritime devrait encourager l'établissement des conventions collectives au profit des marins victimes d'un manque d'encadrement législatif et réglementaire dans l'exercice de leurs activités, notamment dans la petite pêche.

Ainsi, l'administration maritime devrait assumer dans ce cadre un rôle dynamique et efficace dans l'élaboration d'une convention collective fructueuse pour amener les parties exerçant dans ce domaine de la pêche artisanale à régler certaines questions spécifiques aux conditions de travail dans ce secteur.

L'élaboration d'une telle convention doit porter sur plusieurs aspects primordiaux dans cette activité, notamment la question de salaire (A), de durée de travail (B), et

des conditions générales d'emploi, tels que la nourriture (C), et les risques professionnels (D).

A - Dispositions relatives à la rémunération du marin pêcheur

Plusieurs systèmes de rémunération sont envisageables dans le domaine de la pêche, mais la rémunération à la part est le système le plus courant dans cette activité.

Les parts sont calculées, soit sur le produit brut de la vente, soit sur le produit net après déduction d'un montant déterminé pour couvrir les frais, soit encore, sur le produit net de la vente, après déduction des frais effectivement engagés.

Cependant, il existe une difficulté propre à ce genre de salaire qui tient à son calcul et à la répartition des parts qui dépend du poste occupé par le marin[249].

Il serait donc souhaitable que cette rémunération soit fixée par la convention collective qui déterminerait les parts selon le genre de pêche pratiquée.

A cet égard, une combinaison du système de rémunération à la part et du salaire fixe devrait être envisagée.

En effet, il est apparu que la rémunération à la part seule entraîne de nombreuses injustices, car il est souvent difficile d'être d'accord sur le montant des frais que l'on peut équitablement déduire du produit brut et le pêcheur n'a nullement le droit d'intervenir dans le calcul des pourcentages[250].

Souvent, le déchargement d'une pêche fructueuse affecte le prix de vente et le réduit à tel point que la part du pêcheur ne suffit pas à assurer ses besoins des plus élémentaires.

L'introduction d'un système mixte comportant le paiement d'un salaire minimum garanti, destiné à protéger les artisans pêcheurs en cas de difficultés économiques, ainsi qu'une rémunération à la part, se révèlerait plus favorable pour cette branche d'activité.

[249] Dans les entreprises coopératives, tous les membres de l'équipage à l'exception du patron, doivent toucher une part égale du produit.
[250] Voir développement *Infra* (La rémunération des marins pêcheurs).

Si le système de rémunération nécessite un simple réaménagement, la durée de travail du marin pêcheur devrait être entièrement organisée et réglementée par la convention collective.

B - Durée de travail

La nature de la pêche impose aux membres de l'équipage des bateaux une durée de travail exceptionnellement longue. Les journées de travail dans cette activité sont souvent de l'ordre de 20 à 22 heures effectuées continuellement et sans interruption lorsque les bateaux se trouvent dans les zones poissonneuses.

Par ailleurs, les conditions de logement à bord des navires de pêche qualifiées souvent de difficiles, notamment dans la pêche artisanale, ne peuvent pas permettre un repos quotidien de huit heures, à chaque marin, surtout pendant les périodes où le poisson se trouve en quantités abondantes.

En attendant, la convention collective pourrait prévoir des périodes de repos bien déterminées au profit des membres de l'équipage une fois le bateau arrivé au port et n'est pas effectivement à la pêche.

C - La nourriture de l'équipage

La nourriture devrait être assurée également par la convention collective à l'ensemble des membres de l'équipage des bateaux qui restent en mer pour une période de plus de trois jours.

Le montant engagé pour celle-ci ne devrait plus être imputé aux dépenses communes, mais constituer une obligation à la charge de l'armateur.

Le respect de cette obligation devrait faire l'objet d'un contrôle rigoureux de la part de l'autorité maritime.

D - Les risques professionnels

En considération de la nature de la l'activité de la pêche artisanale et la difficulté des conditions de travail dans ce secteur, il est important de garantir aux pêcheurs une protection aussi intégrale et complète que possible par toutes les formes d'assurances sociales.

Si l'on a pu admettre le principe du risque professionnel pour les autres marins, en mettant les conséquences à la charge exclusive des armateurs, l'état particulièrement pénible et dangereux de la profession des marins de la pêche artisanale nécessite également une protection au moins comparable à celle accordée à leurs homologues, notamment dans la pêche hauturière.

Si ces dispositions sont subordonnées à une amélioration de l'activité dans ce secteur et sont difficiles à mettre en œuvre dans un futur proche, il serait souhaitable voire urgent d'envisager un texte nouveau qui devrait améliorer les aspects les moins satisfaisants, en raison de l'absence totale de protection de ces marins.

Cela étant, les conventions collectives seraient l'élément déterminant de l'évolution du droit du travail maritime puisqu'elles forment un excellent outil d'amélioration des relations professionnelles, mais aussi des conditions de vie et de travail des marins.

L'efficacité de ces conventions collectives dépend en premier lieu de la force que des textes législatifs ou réglementaires clairs, modernes et adaptés sont disposés à leur donner.

Toutefois, l'effort à entreprendre sur le plan législatif et réglementaire ne doit pas se contenter qu'à l'institution de textes plus clairs ou de dispositions nouvelles protectrices, bien au contraire, il doit aller au-delà, pour rechercher et mettre au point, au profit des marins pêcheurs, un régime de protection plus évolutif, basé sur les normes internationales les plus protectrices qu'il y aurait lieu d'adopter et d'introduire dans la législation interne.

Chapitre II - L'intégration des normes supra-nationales

Les rapports que le Maroc a pu nouer depuis l'indépendance avec les différentes nations, notamment dans le cadre de la collaboration avec des institutions internationales et plus particulièrement l'Organisation Internationale du Travail (OIT) et d'autres organismes internationaux, qui ont pu jouer un rôle fondamental dans la mise en œuvre d'une réglementation internationale en matière de protection des marins et par conséquent l'édification d'un statut international propre à cette catégorie de travailleurs (Section 1), sont nécessaires, voire indispensables pour la mise au point d'un régime de protection interne plus moderne mais aussi plus évolutif (Section 2).

L'efficacité de ce régime de protection dépend également de son ouverture sur les différentes formes de partenariat, notamment avec l'Union Européenne qui vient d'octroyer au Maroc un statut avancé, dont il faut tirer avantage de toutes ses dispositions, particulièrement celles relatives au rapprochement des législations en matière maritime et au soutien et à l'appui que l'Union Européenne s'engage à apporter à la stratégie nationale de développement maritime au Maroc, afin de mieux organiser ce secteur et de protéger les droits de sa main d'œuvre (Section 3).

Section 1 - Le cadre normatif international

Il s'agit des normes qui résultent de l'œuvre considérable d'une réglementation internationale en matière maritime, un cadre normatif issu essentiellement des conventions et des recommandations de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), ainsi que des instruments émanant de quelques institutions concernées à l'exemple de l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

L'OMI qui est l'agence des Nations Unies spécialement responsable de l'amélioration de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution par les navires, et qui comprend 158 pays membres et plusieurs organisations non-gouvernementales, ses conventions les plus importantes ont été largement acceptées par beaucoup de pays de par le monde. Elles incluent, la Convention Internationale pour la Sécurité de la Vie en Mer (SOLAS) qui spécifie les normes minimum dans la

construction des navires, leur équipement et leur opération. La Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution des Navires (MARPOL) qui établit les règlements qui préviennent la pollution maritime par navires, en couvrant la pollution accidentelle et opérationnelle d'hydrocarbures ainsi que la pollution par produits chimiques, cargo en conteneurs, égouts, détritus, et la pollution de l'air. La Convention Internationale sur les normes relatives à la Formation, la Certification et la Garde pour Marins (STCW) relative aux brevets maritimes et à la veille à la passerelle[251].

Il convient de signaler qu'au cours de ces deux dernières décennies cette organisation a déplacé ses priorités de règlement, des normes de techniques d'équipement vers les règlements concernant le facteur humain, les personnes, de la sécurité maritime.

Quant à l'Organisation Internationale de Travail (OIT), elle présente plusieurs caractères originaux découlant à la fois de son histoire et de son objet. S'étant très tôt impliquée dans la mise en œuvre d'un système à destination des marins. Elle a fait preuve d'une véritable maîtrise des questions maritimes illustrée notamment par le nombre et la précision des instruments relatifs à la condition des gens de mer. Car depuis sa constitution, l'OIT a affiché comme objectif "la promotion de la justice sociale et notamment le respect des droits de l'homme dans le monde du travail" en adoptant des conventions et recommandations qui constituent les normes minimales à respecter.

Par la suite, l'OIT a identifié une série de normes considérées comme fondamentales constituant le socle de la protection sociale des travailleurs : l'abolition du travail forcé, l'abolition du travail des enfants, la liberté syndicale, le droit d'organisation et de négociation collective, la protection de la maternité.

Il en résulte que l'OIT est sans aucun doute l'institution de droit international public la plus ouverte sur la "société civile, la raison pour laquelle notre recherche sera axée davantage sur les différents instruments émanant de cette organisation, étant donné

[251] Stevenson DOUG, *Connaître et utiliser les instruments du B.I.T et de l'O.M.I. sur le bien-être des marins, de la pêche et du commerce, à bord et à terre,* XXI° Congrès Mondial D'APOSTOLATUS MARIS, Rio de Janeiro, Brésil, 2002, pp 1-2.

qu'ils sont considérés comme les plus proches des marins et des conditions dans lesquelles se déroule leur profession.

Pour l'essentiel, les normes du travail maritime se divisent en deux catégories : la protection et la sécurité, cette distinction n'étant ni officielle ni juridique[252]. Les normes en vue de la protection des marins visent principalement à protéger les marins et portent notamment sur le recrutement et le placement, les contrats de travail maritime, les pièces d'identité des gens de mer, les soins de santé, la protection sociale et le rapatriement. Les normes relatives à la sécurité, qui protègent aussi le marin de manière directe et à titre individuel, visent la sauvegarde de la vie humaine en mer et traduisent donc le souci collectif de veiller à la sécurité de toutes les personnes à bord du navire et à celle du navire lui-même. Ces normes ont notamment trait à l'âge minimum d'admission à l'emploi en mer, à l'examen médical pour le service en mer, à la durée du travail à bord et aux effectifs, à la prévention des accidents, au logement des équipages, à l'alimentation et au service de table des équipages et à la formation professionnelle des équipages (brevets de capacité des officiers, diplôme de capacité des marins et des cuisiniers de navire).

L'élaboration de ces normes est effectuée en plusieurs périodes chronologiques dont deux grandes ont marqué l'histoire des normes internationales en matière de protection des gens de mer, au sein de l'OIT. Il s'agit premièrement d'une période qui a joué un rôle fondamental dans l'instauration des premiers fondements d'un système de protection internationale au profit des gens de mer (Paragraphe 1) et deuxièmement d'une période de perfectionnement qui avait comme objectif de répondre à d'autres questions encore plus pratiques mais aussi plus précises, notamment en matière d'amélioration des conditions de vie et de travail des gens de mer (Paragraphe 2). Il en résulte, un progrès indéniable dans l'édification d'un statut international du marin, qui a pu donner ses fruits, à travers l'élaboration de plusieurs conventions internationales d'une grande importance[253], notamment sous l'égide de l'OIT à savoir la convention n° 147 (normes minima) et la convention consolidée sur le travail maritime 2006 (Paragraphe 3).

[252] Kaoutar MERBOUH, *Le facteur humain dans la sécurité maritime*, DESS, Centre de Droit Maritime et des Transports, Université de droit, d'économie, et des sciences d'Aix Marseille, année 2004, p 107.

[253] Bien que certaines conventions soient aujourd'hui dépassées, nous considérons qu'elles restent intéressantes pour la compréhension du cadre normatif qu'elles ont contribué à mettre en place.

Paragraphe 1 – Les fondements d'une protection internationale des gens de mer

Il s'agit d'un premier mouvement correspondant à la période entre 1920 et 1936, qui pose les bases de la protection internationale des gens de mer.

On peut distinguer trois aspects de la protection au travers des conventions signées sur cette période : les conditions d'accès à l'emploi (A), les questions ayant trait à l'engagement proprement dit (B) et la protection sociale afférente (C).

A- Les origines de la réglementation des conditions d'accès à l'emploi maritime

La première mesure prise par l'OIT en matière des conditions d'accès à l'emploi, fut l'instauration d'un 'âge minimum requis pour travailler à bord d'un navire.

Initialement fixée à quatorze ans, cette limite répond à l'un des objectifs principaux de l'organisation, à savoir un encadrement strict du travail des enfants.

La convention n°7 sur l'âge minimum du travail maritime[254] faisait en outre obligation au capitaine de tenir un registre d'inscription mentionnant toutes les personnes de moins de seize ans employées à bord, avec l'indication de la date de naissance afin de faciliter les contrôles.

Dans le prolongement de ces dispositions, une convention[255] fut adoptée en 1921 prescrivant un examen médical obligatoire et renouvelable chaque année concernant les mineurs embarqués afin de s'assurer de leur aptitude à effectuer le travail à bord.

La première révision est intervenue en 1936 avec la convention n°58[256], fixant l'âge minimum à quinze ans. Des certificats peuvent, toutefois, être délivrés aux enfants âgés de quatorze ans sous le contrôle d'une autorité "appropriée" ayant pris en compte la santé et l'état physique de l'enfant, et à condition que cet emploi aille dans le sens de l'intérêt de ce dernier.

[254] Cette convention fixant l'âge minimum d'admission des enfants au travail maritime a été adoptée le 09 juillet 1920 (Gênes, Session de la conférence 2) est entrée en vigueur le 27 septembre 1921. Cette convention a été révisée en 1936 par la convention n° 58, en 1973 par la convention n° 138 et en 2006 par la convention du travail maritime.

[255] Convention (n°16) sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime), adoptée le 11 novembre 1921, (session de la conférence 3, Genève), ratifiée par 81 Etats, entrée en vigueur le 20 novembre 1922.

[256] Convention (n°58) (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936, adoptée le 24 octobre 1936, (session de la conférence 22, Genève), ratifiée par 51 Etats, entrée en vigueur le 11 avril 1939.

L'O.I.T. s'est ensuite penchée sur la formation des officiers au travers de la convention n°53[257]. Elle fait obligation aux Etats de mettre en place un système de formation sanctionné par un examen au terme duquel sera délivré le certificat permettant de servir comme officier à bord d'un navire marchand.

La réglementation des conditions d'accès à la profession d'officier relève plus a priori du domaine de la sécurité maritime que de celui de la protection des gens de mer. Cela démontre que ces deux aspects du transport sont intrinsèquement liés et perçus comme tels par l'OIT dès l'origine.

B- Les prémices de la protection d'engagement

L'OIT a tenté depuis sa constitution de réglementer les différentes phases de l'engagement des gens de mer. C'est ainsi que la convention sur le placement des marins[258] fait interdiction à tout organisme de percevoir de l'argent de la part des marins en contrepartie de l'obtention d'un contrat d'engagement.

Elle autorise cependant les Etats à mettre en place des organismes de placement ou, à défaut, d'en contrôler les activités. Le principe est qu'un marin ne doit pas payer un intermédiaire afin de pouvoir travailler. Ainsi l'article 2 §1 dispose que "le placement des marins ne peut faire l'objet d'un commerce exercé dans un but lucratif par aucune personne, société ou établissement. Aucune opération de placement ne peut donner lieu de la part des marins d'aucun navire au paiement d'une rémunération quelconque, directe ou indirecte, à une personne, société ou établissement", toute violation de ce principe devant faire l'objet de sanctions pénales.

D'autre part, le contrat d'engagement des marins[259], qui constitue en réalité le corps du travail maritime, n'a pas échappé à la réglementation internationale au sein de l'OIT. C'est ainsi que le texte de la convention n°22 sur le contrat d'engagement des marins déterminait notamment les conditions préalables à la signature du contrat telles que l'assurance que le marin en comprenne bien les termes, ainsi que la forme, nécessairement écrite. Il importait de clarifier cet aspect fondamental du travail

[257] Convention (n°53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936, adoptée le 24 octobre 1936, (session de la conférence 21, Genève), ratifiée par 33 Etats, entrée en vigueur le 29 mars 1939.
[258] Convention (n°9) sur le placement des marins, 1920, adoptée le 10 Juillet 1920, (session de la conférence 2, Genève) ratifiée par 39 Etats, entrée en vigueur le 23 novembre 1921.
[259] Convention (n°22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926, adoptée le 24 Juin 1924, (session de la conférence 9, Genève), ratifiée par 58 Etats, entrée en vigueur le 04 avril 1928.

maritime en raison des nombreux abus rencontrés fréquemment : par exemple, un contrat verbal permettant à l'employeur de fournir une rémunération inférieure à celle initialement convenue ou de prolonger arbitrairement le temps d'embarquement du marin, ou encore la présentation au marin d'un contrat qu'il n'est pas capable de comprendre incluant des clauses manifestement abusives.

Ainsi, le contrat doit indiquer clairement les droits et obligations des parties, il doit comporter obligatoirement les mentions suivantes : nom et prénom du marin, date et lieu de naissance; date et lieu de conclusion du contrat; la désignation du navire, le voyage à entreprendre, le service auquel le marin est affecté, les date et lieu du commencement du service, le montant du salaire, le terme du contrat, ainsi que toutes les mentions rendues obligatoires par la législation nationale.

Le contrat est résolu de plein droit en cas de consentement mutuel des parties, de décès du marin, de perte ou d'innavigabilité du navire, ou toute autre cause prévue par la loi nationale.

L'O.I.T. a également abordé la question de l'indemnité chômage en cas de naufrage[260], demandant aux Etats d'élaborer une législation faisant obligation aux employeurs de verser aux marins dont le contrat cesse suite à un naufrage une indemnité au moins égale à deux mois de salaire.

De plus, le rapatriement en fin de contrat ou suite à un événement indépendant de la volonté du marin doit être pris en charge par l'armateur dans les conditions prévues par la convention n°23[261].

L'OIT a enfin, tenté de mettre au point une réglementation sur les congés payés[262] d'une part, et sur la durée du temps de travail et les effectifs[263] d'autre part.

[260] Convention (n°8) sur l'indemnité chômage (naufrage), 1920, adoptée le 09 Juillet 1920, (session de la conférence 2, Gênes), ratifiée par 59 Etats, entrée en vigueur le 16 mars 1923.
[261] Convention (n°23) sur le rapatriement des marins, 1926, adoptée le 23 Juin 1926, (session de la conférence 9, Genève), ratifiée par 45 Etats, entrée en vigueur le 16 avril 1928.
[262] Convention (n°54) sur les congés payés des marins, 1936, adoptée le 24 octobre 1936, (session de la conférence 21), ratifiée par 6 Etats, jamais entrée en vigueur.
[263] Convention (n°57) sur la durée du temps de travail et les effectifs, 1936, adoptée le 24 octobre 1936, (session de la conférence 21, Genève), ratifiée par 4 Etats, jamais entrée en vigueur.

Cependant, ces deux conventions n'ont pas reçu le nombre suffisant de ratifications afin d'entrer en vigueur[264].

C- Les bases de la protection sociale

Les premières avancées en matière de protection sociale des marins sont dues aux conventions n°55[265] et n°56[266].

En effet, la convention n°55 sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer prévoit une couverture des risques de maladie ou d'accident survenus dans le cadre du contrat d'engagement.

C'est ainsi et selon cette convention que l'armateur doit fournir une assistance comprenant un traitement médical, la fourniture de médicaments ainsi que la nourriture et le logement. Cette assistance est due jusqu'à la guérison du marin ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité[267].

Reste à signaler que c'est l'armateur qui prend en charge les frais de rapatriement du marin dans le cas où ce dernier tombe malade ou subit un accident lors de l'accomplissement de son service.

En outre, l'armateur est tenu également de couvrir les frais funéraires en cas de décès survenu à bord ou à terre sur la période où l'assistance est due au marin.

S'agissant de la convention n° 56, elle prévoit l'instauration d'un système d'assurance maladie obligatoire bénéficiant par principe à tous les marins (officiers ou membres d'équipage) embarqués sur un navire de commerce immatriculé sur le territoire de l'Etat partie à la convention. Cette assurance donne droit à une indemnité sur une période couvrant les vingt-six premières semaines (ou cent quatre-vingt premiers

[264] Aude TOKATLIAN, *La protection internationale des marins*, DESS, Centre de Droit Maritime et des Transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix Marseille, années 2001/2002, «… le concept de congés payés était encore trop récent et la volonté politique pas assez affirmée afin de vaincre les réticences des armateurs. Quant à la fixation de la durée maximale de temps de travail et de l'effectif à bord des navires, les employeurs semblaient y avoir une intrusion trop importante dans l'organisation et la gestion de leurs compagnies… », p 13.

[265] Convention (n°55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, adoptée le 24 octobre 1936, (session de la conférence 21, Genève), ratifiée par 16 Etats, entrée en vigueur le 29 octobre 1939.

[266] Convention (n°56) sur l'assurance maladie des gens de mer, 1936, adoptée le 24 octobre 1936, (session de la conférence 21, Genève), ratifiée par 19 Etats, entrée en vigueur le 09 décembre 1949.

[267] La convention n° 55 prévoit tout de même que la législation nationale peut limiter l'assistance à une période de seize semaines à compter du jour de l'accident ou du début de la maladie.

jours) d'incapacité. Durant cette période, l'assuré bénéficie gratuitement d'un traitement médical ainsi que de la fourniture de médicaments et moyens thérapeutiques appropriés.

L'analyse des dispositions de ces deux conventions permettra de constater qu'elles ont été fondées sur une base similaire, celle de fournir une couverture aux gens de mer en cas de maladie ou d'accident.

En définitive, les différentes normes qui correspondaient à cette période ont constitué en réalité les premières bases d'un système international de protection sociale à destination des gens de mer. Etant donné qu'en l'espace de seize ans l'Organisation Internationale du Travail à pu élaborer un corps de textes formant l'axe du droit social international des gens de mer. Ces conventions ont été plus ou moins bien accueillies par les Etats membres, elles n'ont donc pu engendrer un système uniforme de protection mais ont le mérite de tracer la voie à suivre.

La seconde guerre mondiale va contribuer d'une manière remarquable à mettre provisoirement un terme aux activités de l'OIT dans se sens, ces activités qui n'ont repris qu'à partir de 1946, mais cette fois ci dans nouveau contexte caractérisé surtout par des conditions propices, celles de l'affirmation d'une internationalisation des droits.

La mise en place de l'O.N.U. et de ses institutions satellites, englobant dorénavant l'OIT, a accéléré les mouvements de revendications des droits[268].

Il s'agit de ce que les internationalistes nomment l'émergence des "droit de l'Homme de la deuxième génération". Les Etats se trouvent redevables d'obligations dites "positives"[269], c'est à dire d'obligations d'agir.

[268] Jacques MOURGEON, *L'affirmation internationale des droits*, Les droits de l'Homme, Collection Que sais-je? Editions P.U.F. Septième édition, Mai 1998, pp 75 – 83.
[269] Jean RIVERO, *L'objet des droits : des libertés aux créances*, Collection Thémis Droit Public, Edition P.U.F. Les libertés publiques- Tome 1 : Les droits de l'homme, Huitième édition, Avril 1997, pp 97 – 102.

Paragraphe 2 – L'évolution du système de protection internationale des gens de mer

L'Organisation Internationale du Travail a donné naissance à un second mouvement d'élaboration de normes relatives au travail maritime. Les principales conventions correspondant à cette période ont été adoptées entre 1946 à 1976[270].

En s'appuyant sur une base normative déjà en place, l'OIT s'est penchée sur d'autres questions beaucoup plus pratiques et précises, relatives notamment aux conditions de vie à bord.

Généralement, l'analyse des conventions internationales qui correspondent à cette période, peut se diviser en trois thèmes : l'engagement (A), les conditions de vie à bord (B) et la protection sociale (C).

A- Le renforcement de l'engagement

Les premières définitions des conditions préalables à l'engagement maritime avaient débuté avec les premières conventions élaborées sous l'égide de l'OIT, qui les a complétées par la suite.

C'est ainsi, que la convention n°73[271] prescrit un examen médical obligatoire avant de pouvoir embarquer afin de vérifier l'état de santé du marin et de s'assurer qu'il ne constitue pas un danger pour les autres personnes à bord. Les certificats médicaux sont délivrés pour une période ne pouvant excéder deux ans.

D'autre part, la nécessité de mettre en œuvre un système vigoureux de formation des officiers débouchant sur l'obtention d'un brevet de capacité, dans un souci d'améliorer encore plus les conditions de sécurité maritime, à poussé l'Organisation Internationale de Travail à poursuivre ses actions dans se domaine en s'intéressant encore plus à la formation des membres d'équipage.

C'est dans ce contexte que la convention n° 74[272], a essayé d'établir un certain nombre d'exigences[273] dont les Etats parties doivent prendre en considération afin

[270] Aude TOKATLIAN, *op.cit*, p 14.
[271] Convention (n°73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946, adoptée le 29 Juin 1946, (session de la conférence 28, Seattle), ratifiée par 43 Etats, entrée en vigueur le 17 août 1955.
[272] Convention (n°74) sur le certificat de capacité de matelot qualifié, 1946, adoptée le 29 Juin 1946, (session de la conférence 28, Seattle), ratifiée par 27 Etats, entrée en vigueur le 14 juillet 1951.

d'organiser les examens nécessaires à la délivrance des certificats de capacité et de veiller à ce que ne servent à bord des navires que des marins ayant obtenus ces brevets.

En outre et dans un souci de veiller à ce que les gens de mer puissent bénéficier à bord d'une alimentation équilibrée et d'une qualité satisfaisante, l'OIT s'est penché à travers sa convention n°69[274] sur les diplômes de capacité des cuisiniers de navires, ces diplômes qui ne peuvent être obtenus selon la convention, qu'à la suite d'un examen consistant à vérifier les compétences[275] des candidats dans le domaine culinaire.

La délivrance d'une pièce d'identité au marin constitue également une condition fondamentale qui précède l'engagement maritime, un procédé qui semble nécessaire lors des contrôles établis par l'autorité maritime compétente.

L'OIT s'est penchée sur la question en 1958 au travers de la convention n°108[276], qui a pu établir un certain nombre de mentions devant figurer sur la pièce d'identité, à savoir ; le nom et le titre de l'autorité qui l'a délivrée, la date et le lieu de délivrance ainsi qu'une déclaration établissant qu'il s'agit d'une pièce d'identité des gens de mer.

Ce document doit également mentionner le nom du titulaire, sa date et lieu de naissance, sa nationalité, son signalement, sa photographie et sa signature. Toute limitation de la durée de validité de la pièce d'identité doit être clairement indiquée.

D'autre part et étant donné le problème d'espacement des engagements qui contribue d'une manière remarquable à la fragilisation et la déstabilisation de la situation financière et sociale du marin, l'OIT à placé cette question parmi ces préoccupations majeures, au travers l'adoption en 1976 d'une convention n° 145 traitant de la

---

[273] Parmi les exigences fixées par la convention n°47 on peut noter l'interdiction de délivrer des certificats aux personnes de moins de dix huit-ans, l'obligation de servir à la mer durant une période d'au moins trente-six mois, ainsi que d'autres exigences qui expriment les liens étroits existants entre la sécurité maritime et la protection des gens de mer.

[274] Convention (n°69) sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navires, 1946, adoptée le 27 Juin 1946, (session de la conférence 28, Seattle), ratifiée par 36 Etats, entrée en vigueur le 22 avril 1953.

[275] La capacité du candidat à préparer un repas équilibré, ses connaissances en matière d'aliments (conservation et stockage), et d'apports nutritionnels.

[276] Convention (n°108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958, adoptée le 13 Mai 1958, (session de la conférence 41, Genève), ratifiée par 61 Etats, entrée en vigueur le 19 février 1961.

continuité de l'engagement[277], en invitant les Etats à favoriser et promouvoir la continuité et la régularité de l'emploi auprès des employeurs.

Plusieurs solutions ont été proposées en vertu de cette convention pour remédier à cette situation, à savoir ; l'incitation des armateurs à travers des dispositions légales à engager et d'une manière continue les marins ayant déjà servi sur leurs navires afin de mettre fin à la précarité de leur statut, ainsi que l'établissement et la tenue des registres spécifiques aux gens de mer, dont les marins qui sont inscrits doivent obligatoirement bénéficier d'une priorité à l'embauche, de manière à prévenir toute pénurie de main-d'œuvre.

La convention n° 145 prévoit également le maintien d'un plan d'emploi régulier, en favorisant l'établissement d'accord entre les marins et les compagnies d'armement.

Par la suite, l'OIT a tenté de résoudre d'autres questions plus précises qui touchent de très près, le marin dans son engagement et la sauvegarde des droits qui en découlent, entre autres les salaires, la durée du temps de travail et effectifs à bord, et les congés payés. Seulement les résultats n'étaient pas à la hauteur des estimations.

En effet et concernant la durée du temps de travail et les effectifs à bord, trois conventions ont été successivement élaborées par l'Organisation Internationale du Travail en 1946[278], 1949[279] et 1958[280]. Leur contenu est identique, mais aucune de ces trois conventions n'est entrée en vigueur, malgré que certaines dispositions fixées par ces textes, constituent des mesures protectrices[281] à l'égard des usagers de la mer.

[277] Convention (n°145) sur la continuité de l'emploi des gens de mer, 1976, adoptée le 28 octobre 1976, (session de la conférence 62, Genève), ratifiée par 17 Etats, entrée en vigueur le 03 mai 1979.
[278] Convention (n°76) sur les salaires, la durée du temps de travail et les effectifs à bord, 1946, (session de la conférence 28, Genève), ratifiée par un seul Etat, jamais entrée en vigueur.
[279] Convention (n°93) sur la durée du temps de travail et les effectifs à bord, 1949, adoptée le 18 Juin 1946, (session de la conférence 32, Genève), ratifiée par 6 Etats, jamais entrée en vigueur.
[280] Convention (n°109) sur la durée du temps de travail et les effectifs à bord, 1958, adoptée le 14 Mai 1958, (session de la conférence 41, Genève), ratifiée par 16 Etats, jamais entrée en vigueur.
[281] A l'exemple des dispositions relatives au temps du travail sur les navires affectés à la petite navigation qui ne doit pas excéder huit heures par jour, soit un maximum de cent douze heures sur une période de deux semaines consécutives , sachant que tout dépassement des limites journalières est considéré comme heure supplémentaire offrant droit à une compensation, pouvant prendre la forme d'une exemption de service et de présence accordée dans un port. Et à l'instar des marins travaillant à bord des navires affectés à la petite navigation, ceux qui sont affectés à la grande navigation, peuvent aussi bénéficier d'une compensation au cas où le nombre d'heures effectuées sur une période d'une semaine dépasse les quarante-huit heures.
Ces textes apportent aussi une protection à l'égard des jeunes marins, étant donné qu'aucun membre âgé de moins de seize ans ne peut travailler la nuit selon la convention pertinente, un travail qui

Alors qu'en matière des congés payés, trois conventions ont été élaborées entre 1946 et 1976 : les conventions n° 72[282], 91[283] et 146[284]. Cette question a reçu un meilleur accueil au sein des Etats membres de l'OIT, car les deux dernières ont pu entrer en vigueur.

C'est en vertu de la dernière convention signée en 1976, que le principe selon lequel les gens de mer ont droit à un congé payé annuel, a été adopté sur une base d'une durée minimale de trente jours civils pour une année civile de service.

La convention précise que lors du calcul du congé payé annuel minimum, ne doivent être comptabilisés les jours fériés officiels et coutumiers reconnus comme tels dans l'Etat du pavillon, les périodes d'incapacité de travail résultant de maladies, d'accidents ou de maternité, les autorisations temporaires d'absence à terre accordées aux gens de mer pendant le contrat d'engagement ainsi que les congés compensatoires[285] de toute nature.

Plusieurs mesures protectrices qui visent essentiellement la sauvegarde des droits du marin en congé, découlent de cette convention. A l'exemple de la rémunération lors de cette période qui doit être égale à celle normalement perçue durant la période de service, elle est en principe versée avant les congés, qui doivent consister en une période ininterrompue.

En outre, et en cas de démission ou de licenciement, les marins selon la convention sont en droit de réclamer la rémunération des congés qui leur sont dus.

De plus, la convention souligne que tout accord portant sur l'abandon du droit au congé payé annuel minimum doit être considéré comme nul et non avenu.

---

signifie selon son contenu, au moins neuf heures consécutives comprises dans une période commençant avant minuit et finissant après minuit.
Concernant l'effectif ces textes énoncent que tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de la vie humaine en mer, permettre le respect des dispositions relatives à la durée du temps de travail et éviter tout surmenage de l'équipage.

[282] Convention (n°72) sur les congés payés des marins, 1946, adoptée le 28 Juin 1946, (session de la conférence 28), ratifiée par 5 Etats, jamais entrée en vigueur.

[283] Convention (n°91) sur les congés payés des marins, 1949, adoptée le 28 Juin 1949, (session de la conférence 32), ratifiée par 24 Etats, entrée en vigueur le 14 septembre 1967.

[284] Convention (n°146) sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976, adoptée le 29 octobre 1976, (session de la conférence 62), ratifiée par 13 Etats, entrée en vigueur le 13 juin 1979.

[285] Par exemple les exemptions de service et de présence à bord accordées en cas de dépassement de la durée du temps de travail par les législations ou conventions collectives en vigueur dans les Etats du pavillon.

B- L'amélioration des conditions de vie à bord des navires

L'OIT a abordé la question des conditions de vie à bord des navires, sous deux angles fondamentaux, celui de l'alimentation avec la convention n°68[286], et celui des conditions de logement à bord, au travers les conventions n° 75[287], 92 [288]et 133[289].

Concernant la question de l'alimentation à bord, la convention n° 68 a tenté d'intégrer plusieurs dispositions dans les lois nationales des Etas parties, visant essentiellement à sauvegarder la santé et à assurer le bien-être des équipages, en exigeant un approvisionnement en eau potable et en nourriture, en quantité suffisante au profit des équipages à bord, ainsi qu'une alimentation variée et équilibrée, présentant les apports nutritifs suffisants.

Pour ce qui est des conditions du logement à bord, la finalité recherchée par les conventions pertinentes dans ce domaine, était d'établir des normes précises, devant servir de critères lors de l'élaboration des plans de construction de navires.

Dans ce contexte plusieurs éléments ont été pris en considération, tels que la superficie des cabines[290], les matériaux utilisés pour les cloisons intérieures et extérieures, la disposition de la tuyauterie, la ventilation, l'électricité ou le chauffage.

L'objectif est de garantir aux membres d'équipage, un logement sûr et protégé des intempéries, de la mer, isolé contre la chaleur, le bruit et les émanations provenant des autres parties du navire. Ainsi, les postes de couchages ne doivent pas avoir d'ouverture directe sur les compartiments affectés à la cargaison, à la salle des machines, aux cuisines, à la chaufferie et autres salles susceptibles d'entraîner des nuisances.

---

[286] Convention (n°68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946, adoptée le 27 Juin 1946, (session de la conférence 28, Seattle), ratifiée par 24 Etats, entrée en vigueur le 24 mars 1957.

[287] Convention (n°75) sur le logement des équipages, 1946, adoptée le 29 Juin 1946, (session de la conférence 28, Seattle), ratifiée par 5 Etats, jamais entrée en vigueur.

[288] Convention (n°92) sur le logement des équipages, 1949, adoptée le 18 juin 1949, (session de la conférence 32, Genève), ratifiée par 43 Etats, entrée en vigueur le 29 janvier 1953.

[289] Convention (n°133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, adoptée le 30 Octobre 1970, (session de la conférence 55, Genève), ratifiée par 26 Etats, entrée en vigueur le 27 août 1991.

[290] Aude TOKATLIAN, *op.cit*, « …La superficie des cabines destinées aux membres d'équipage et déterminée en fonction de la taille de navire. Ainsi pour les navires jaugeant entre 1000 et 3000 tonneaux, la superficie par occupant ne doit pas être inférieure à 3,75 mètres carrés. En ce qui concerne les navires de 3000 à 10 000 tonneaux, la superficie ne doit pas être inférieure à 4,25 mètres carrés. Enfin, pour les navires de plus de 10 000 tonneaux, la superficie minimale est évaluée à 4,75 mètres carrés… », p 22.

Les navires doivent être également équipés des installations sanitaires, dont la répartition s'opère selon le principe d'une installation à disposition d'un groupe de six personnes.

C- Une protection sociale consolidée

Deux conventions traitant ce sujet de la protection sociale ont été élaborées sous l'égide de l'Organisation Internationale du Travail, l'une visant à mettre en place un système de sécurité sociale à destination des gens de mer, l'autre visant à instituer un régime de pensions.

La convention n°70[291] a tenté de mettre en place un système de protection homogène et harmonieux, basé à la fois sur le régime de sécurité sociale des gens de mer et celui destiné aux travailleurs de l'industrie.

Selon ce texte, les gens de mer sont en droit de bénéficier au même titre que les travailleurs de l'industrie, de plusieurs prestations, à savoir l'accès aux soins médicaux, des prestations en cas d'incapacité de travail, de chômage ou de vieillesse, ainsi que des prestations à destination des personnes se trouvant à la charge du marin en cas de décès de ce dernier.

La convention réclame également le droit du marin qui tombe victime d'un accident ou d'une maladie lors de l'accomplissement de son service, à des soins médicaux appropriés, à un logement et à de la nourriture jusqu'à sa guérison ou son rapatriement.

Seulement, cette convention n°70 n'est jamais entrée en vigueur contrairement à la convention n°71[292] portant sur l'instauration d'un régime de pension pour les gens de mer.

D'un point de vue général, la convention a exigé des Etats membres de mette en œuvre un régime qui prévoit le versement de pensions aux gens de mer de cinquante-cinq ou soixante ans ayant accompli une période déterminée de service de mer. Les

[291] Convention (n°70) sur la sécurité sociale des gens de mer, 1946, adoptée le 28 Juin 1946, (session de la conférence 28, Seattle), ratifiée par 7 Etats, jamais entrée en vigueur.
[292] Convention (n°71) sur la pension des gens de mer, adoptée le 28 Juin 1946, (session de la conférence 28, Seattle), 1946, ratifiée par 13 Etats, entrée en vigueur le 10 octobre 1962.

sommes versées doivent au moins représenter entre 1,5 % et 2% de la rémunération pour chaque année de service.

Il est à noter à cet égard, que la participation collective des gens de mer pour plus de la moitié au coût de ces pensions est considérée comme nulle selon les dispositions de cette convention.

D'autre part, le traitement des accidents du travail par l'Etat du pavillon fait partie également des préoccupations de l'OIT, avec la convention n°134[293] qui a essayé d'inciter les Etats à prendre les mesures nécessaires pour prévenir les accidents en mer.

Ainsi, les Etats parties sont engagés d'enquêter sur les accidents, d'établir des rapports afin d'en déduire des statistiques sur le nombre, la nature, les causes et les conséquences des accidents du travail. L'analyse de ces statistiques doit leurs permettre de prendre les mesures appropriées.

Plusieurs éléments peuvent servir de base, lors de la mise en œuvre de ces mesures à savoir ; les aspects structurels du navire, les machines, les mesures spéciales de sécurité concernant le pont, le matériel de chargement et de déchargement, la prévention et l'extinction des incendies, les ancres, chaînes et câbles, les cargaisons dangereuses, les équipements individuels de protection.

Il faut cependant signaler que l'OIT rejoint ici les préoccupations de l'Organisation Maritime Internationale OMI, en matière de la sécurité à bord des navires. L'OMI qui joue ici un rôle important dans l'élaboration des normes les plus exigeantes dans le domaine de la sécurité maritime. Un partenariat qui s'explique par une volonté commune de résoudre les problèmes émanant de la navigation maritime, dont les marins sont victimes chaque jour, et notamment après l'accord conclu entre les deux organisations onusiennes en vigueur depuis 1959 leur permettant sans doute d'atteindre leurs objectifs respectifs en coopérant et collaborant sur certains dossiers.

En guise de conclusion, il est encore nécessaire de souligner que les mouvements d'élaboration des conventions correspondant à cette époque, traduisent un progrès

[293] Convention (n°134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, adoptée le 30 octobre 1970, (session de la conférence 55, Genève), ratifiée par 27 Etats, entrée en vigueur le 17 février 1973.

remarquable dans l'édification d'un statut international du marin, malgré les reproches adressés à l'OIT, notamment en matière de l'unification de ses règles dont certaines dispositions sont parfois similaires, ainsi que le nombre des ratifications qui reste, malgré tout, insuffisant.

Mais en dépit de ces reproches, l'OIT a réussi de contribuer et d'une manière remarquable à l'amélioration des conditions de vie et de travail d'une catégorie de travailleurs, évoluant dans une profession jugée la plus difficile et la plus risquée, par rapport aux autres professions terrestres.

Ces progrès ont été réalisés grâce à l'adoption de plusieurs conventions internationales, dont certaines d'entre elles constituent un véritable succès dans le domaine de l'amélioration du sort des gens de mer et la nécessité d'instaurer un régime de travail plus humain mais aussi plus universel. Parmi ses conventions deux sont d'une grande importance, il s'agit de la convention n° 147 (normes minima) et la convention consolidée sur le travail maritime 2006.

Paragraphe 3 - Les meilleurs progrès en matière de protection internationale des gens de mer

Depuis ces débuts, l'Organisation Internationale de Travail a adopté plus de 60 conventions et recommandations relatives aux conditions de vie et de travail des gens de mer.

Toutefois, nous constatons que cette organisation qui agit d'ailleurs, dans un domaine quelque peu négligé par l'OMI, commence à accorder beaucoup plus d'importance à l'élément humain.

En effet, l'accent dans ce domaine maritime, n'est plus mis sur la réglementation technique de la conception, de la construction ou de l'équipement des modules de transports et des installations scientifiques et industrielles en mer. Une large place est ici laissée au facteur humain, élément devenu primordial pour la mise en place d'un standard minimum de droits pour les marins, dont certaines conventions ont joué un rôle fondamental dans la concrétisation de cette idée, mais aussi dans l'édification d'un statut universel du marin, à savoir, la convention n° 147(A) et la convention consolidée du travail maritime de 2006 (B).

A- La convention n° 147 (normes minima), le pilier de la protection internationale des marins

Le principal instrument des normes internationales du travail relevant du secteur maritime est la convention (n°147) sur la marine marchande (normes minima) 1976, en vigueur depuis 28 novembre 1981, qui garantit le respect à bord des navires marchands de tout un éventail de normes, y compris celles énoncées dans la plupart des conventions mentionnées.

Ainsi, tout Etat qui ratifie cette convention s'engage à édicter une législation appropriée en ce qui concerne :

- les normes de sécurité, y compris celle ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée de travail et à son effectif, afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires.
- les conditions d'emploi et les arrangements de vie à bord des navires.
- un régime approprié de sécurité sociale.

Ensuite, les Etats s'engagent à exercer effectivement leur juridiction et leur contrôle sur les navires battant leur pavillon afin d'assurer le respect de la législation qu'ils ont édicté.

Le protocole de 1996[294] relatif à la convention (n°147) sur la marine marchande (normes minima) 1976, crée un précédent juridique au niveau international car c'est le premier instrument international qui autorise les pays à inspecter des navires en raison uniquement de problèmes relatifs à la durée du travail des gens de mer[295].

Seulement, dans le cas où les Etats n'exercent pas de juridiction effective, ils doivent vérifier que des mesures sont prises entre les armateurs et les gens de mer dans le cadre de la négociation syndicale afin "d'assurer un contrôle efficace des conditions de vie à bord" définies contractuellement.

[294] Le protocole de 1996 est entré en vigueur le 10 janvier 2003.
[295] Kaoutar MERBOUH, *op.cit*, « …précédemment, les pays avaient été en mesure de procéder à une inspection au port et de retenir des navires pour des raisons liées à certaines conditions de travail, mais pas à la durée excessive de travail des personnes employées à bord du navire… », p 109.

D’une manière générale, l'objectif de cet instrument est d'adopter des propositions relatives aux navires où prévalent des conditions inférieures aux normes, en exigent des Etats membres de veiller a ce que les marins puissent bénéficier d’une protection impérative, qui vise essentiellement la stabilité de leur engagement, mais aussi les droits qui en résultent.

Pour y parvenir, la convention (n° 147), exige des Etats membres de faire en sorte qu'il existe des procédures adéquates élaborées par une autorité spécialement mise en place et le cas échéant après consultations des organisations d'armateurs et de gens de mer, concernant les différents aspects de l'engagement maritime.

Les Etats doivent prévoir des procédures adaptées à trois types de plaintes : celles relatives au recrutement des gens de mer sur des navires immatriculés sur leur territoire, celles relatives à l'engagement sur leur territoire de leurs ressortissants sur des navires battant pavillon étranger et celles relatives à l'engagement sur leur territoire de gens de mer étrangers sur des navires battant pavillon étranger.

Le contrôle par les Etats membres doit également toucher les conditions de formation professionnelle, en veillant à la conformité du niveau de formation des gens de mer engagés sur les navires battant leur pavillon aux exigences posées par la recommandation sur la formation professionnelle des gens de mer 1970.

En outre, il est à signaler que le respect par les Etats membres de l’ensemble des normes découlant des conventions internationales qui l’ont ratifié dans ce domaine, de la législation qu'ils ont adopté conformément à cette convention et des conventions collectives si le droit interne le permet, fait partie également des exigences, dont la convention n° 147, essaye de mettre en œuvre afin d’instaurer au sein des législations pertinentes de ces Etats, un système d’inspection fiable et rigoureux à bord des navires battant leur pavillon.

Les Etats membres ont le droit également selon la convention n° 147 de "prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé"[296]. Ce "droit d'ingérence" sur tout navire touchant le port de l’Etat concerné, y compris les navires battant pavillon étranger, constitue en réalité une innovation parmi les dispositions des conventions maritimes

[296] Article 4 de la convention n° 147

de l'OIT. Ce droit ne concerne pas uniquement les problèmes de sécurité du navire mais aussi les risques pour la sécurité et la santé de l'équipage découlant de leurs conditions de vie et de travail à bord.

Reste à signaler que cette convention se distingue par rapport aux autres conventions internationales, qu'elle fait référence pour sa mise en œuvre à un arsenal d'instruments internationaux[297], constituant, selon les rédacteurs de la convention, les normes minima à observer sur les navires marchands, concernant les conditions préalables à l'engagement, l'engagement, les droits syndicaux, la protection sociale et les conditions de vie à bord.

En définitive, la convention n°147 prévoyait d'entrer en vigueur, conformément aux dispositions de son article 6, douze mois après la date à laquelle les ratifications d'au moins dix Etats ayant ensemble un tonnage brut de 25% de la flotte marchande auraient été enregistrées.

Ce fut chose faite, la convention n° 147 est aujourd'hui une norme généralement reconnue sur le plan international, elle a été ratifiée par 43 Etats membres de l'OIT. De plus, conformément à l'article 35 de la constitution de l'organisation, cette convention a été rendue applicable à 25 territoires non métropolitains et elle couvre ainsi 54,6 pour cent environ du tonnage brut de la flotte marchande mondiale[298]. En outre, elle a été incluse dans sept des huit accords régionaux sur le contrôle des navires par l'Etat du port.

Parallèlement à l'institution de la "convention cadre" n°147, de nouveaux instruments ont pris la relève ces dernières années, dans une tentative de promouvoir encore plus

[297] Il s'agit des conventions relatives aux conditions préalables à l'engagement maritime, c'est-à-dire les conventions n° 7 et 58 sur l'âge minimum (travail maritime), et la convention n° 138 sur l'âge minimum, la convention n° 73 sur l'examen médical et la convention n° 53 sur les brevets de capacité des officiers. Ensuite et concernant les conditions d'engagement, la conférence a retenu la convention n° 22 sur le contrat d'engagement des marins et la convention n° 23 sur le rapatriement.
Les droits syndicaux sont définis au travers les conventions n° 87 et 98 sur la liberté syndicale et le droit d'organisation et de négociations collective.
La protection sociale est garantie par les conventions n° 55 sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accidents, n° 56 sur l'assurance maladie et la convention n° 130 sur les soins médicaux et les indemnités de maladie applicable à l'ensemble des travailleurs.
Les conditions de vie à bord, comportent deux volets ; le logement (convention n° 92) et l'alimentation (convention n° 68).

[298] Organisation Internationale du Travail (OIT), *Les conséquences de la nouvelle convention proposée pour la convention (n°147) sur la marine marchande (normes minima)*, 1976, BIT Genève 2002, P1.

des conditions de travail décentes au profit des marins, mais aussi pour but de créer un dispositif de normes unique et cohérent relatif à cette catégorie de travailleurs, à l'exemple de la convention consolidée sur le travail maritime (2006).

B - La convention consolidée du travail maritime, OIT, 2006

Le 23 février 2006, a été adoptée à Genève, lors de la 94è session de la Conférence internationale du travail, qui correspondait à sa 10ème session maritime, une convention du travail maritime par l'Organisation Internationale du Travail, qui fera date. Cette convention du travail maritime de 2006 est présentée comme une avancée historique destinée à devenir le quatrième pilier de la réglementation internationale du secteur maritime, en complément des grandes conventions internationales de l'Organisation Maritime Internationale que sont les conventions SOLAS, MARPOL et STCW[299], prenant appui sur les normes internationales du travail en vue d'une mondialisation équitable d'un travail décent pour les gens de mer.

Il s'agit d'une convention consolidée qui vise essentiellement l'intégration en un seul instrument unique et cohérent, autant que possible, de toutes les normes à jour contenues dans les actuelles conventions et recommandations internationales du travail maritime adoptées depuis 1920, ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail, notamment :

- La convention (n°29) sur le travail forcé, 1930.
- La convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948.
- La convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949.
- La convention (n°100) sur l'égalité de rémunération, 1951.
- La convention (n°105) sur l'abolition du travail forcé, 1957.

[299] Patrick CHAUMETTE, *La convention du travail maritime, OIT, 2006*, *Neptunus (revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO)*, Université de Nantes), Vol. 13 2007/1, 2009/2010, « …Elle constitue le 4ème pilier du droit internationale du transport maritime avec les 3 conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), la convention SOLAS sur la sécurité et la sauvegarde de la vie humaine en mer, la convention MARPOL sur la prévention de la pollution en mer, la convention STCW, révisée en 1995, relative aux brevets maritimes et à la veille à la passerelle, ces quatre piliers participent à l'élimination des navires sous normes … ».

- La convention (n° 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958.

- La convention (n°138) sur l'âge minimum, 1973.

- La convention (n° 182) sur les pries formes de travail des enfants, 1999.

Il faut signaler dans ce contexte, que les normes maritimes de l'OIT, antérieurement adoptées et ayant servi comme base pour la reconstitution de cet arsenal juridique, ont fait l'objet d'une réécriture visant à en actualiser le contenu, à supprimer les éventuelles contradictions et à les articuler en quatre titres couvrant : les conditions minimales requises pour le travail des gens de mer (titre 1), les conditions d'emploi (titre 2), le logements, les loisirs, l'alimentation et le service de table (titre 3), la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale (titre 4).

Le travail de consolidation ainsi effectué a pour conséquence première d'unifier les définitions des notions de gens de mer ou marin, de contrat d'engagement maritime, de navire et d'armateur, qui connaissaient précédemment des acceptions variables.

Il en résulte que cette convention privilégie ainsi la voix d'une réglementation universelle minimale et effective, plus proche des travailleurs concernés, mais aussi mieux adaptée au secteur d'activité qu'elle vise[300].

Egalisant les conditions de travail à un niveau jugé décent, elle souhaite contourner les objections tirées d'un désavantage concurrentiel pour les acteurs désireux de la mettre en œuvre en misant sur une très large diffusion, par le nombre élevé de ratifications escompté.

Sur le plan structurel, la convention se présente ainsi comme une articulation de trois parties liées les unes aux autres, sur le modèle de la Convention STCW de l'OMI. Les articles et les réglementations énoncent les droits et principes fondamentaux ainsi que les obligations fondamentales des Membres ayant ratifié la convention,

[300] Marie MARIN et Alexandre CHARBONNEAU, *Une convention innovante pour le travail maritime ? Les apports de la convention du travail maritime (CTM) 2006, Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO)*, Université de Nantes, Vol 14, 2008/3, (2009/2010), p 3.

tandis que le code indique comment les règles doivent être appliquées. Il se compose d'une partie A (normes obligatoires) et d'une partie B (principes directeurs non obligatoires)[301].

La présentation suit le principe de l'intégration verticale pour les règles et le code (parties A et B), avec une articulation selon cinq titres et un système de numérotation reliant entre elles et entre eux les règles, les normes et les principes directeurs qui sont apparentés. Ces cinq titres sont : Titre 1 Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire, Titre 2 Conditions d'emploi, Titre 3 Logement, loisirs, alimentation, et service de table, Titre 4 Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale, Titre 5 respect et mise en application des dispositions.

La structure de la Convention poursuit ainsi trois objectifs : tout d'abord, énoncer dans les articles et les règles un solide ensemble de principes et de droits, ensuite, donner par le code une grande souplesse aux Membres pour l'application de ces principes directeurs et droits et, enfin, grâce au titre 5, assurer que les principes et droits son correctement respectés et appliqués.

En définitive et outre les espoirs légitimes qu'elle suscite en termes de ratifications et de mise en œuvre effective au regard de sa structure, qui réalise un subtil équilibre entre des prescriptions et des incitations à agir[302], la convention du travail maritime, 2006, constitue en réalité une conception novatrice, dans la mesure où elle intègre, en premier lieu, le savoir faire normatif de l'Organisation internationale du travail, notamment à travers les précédentes conventions et Recommandations du travail maritime ainsi que les réflexions développées sur l'évolution des conditions d'emploi dans ce secteur et sur l'état des normes en vigueur. Et en deuxième lieu, la convention réalise des passerelles avec les dispositifs développés au sein d'autres Organisations internationales concernées, en particulier l'OMI et les normes relatives à la sécurité maritime et au contrôle des navires par l'Etat du port. Il s'ensuit une

[301] Conférence Internationale du Travail (maritime), OIT, Convention du Travail Maritime, 2006, Genève, Février 2006, Texte authentique.
[302] Alexandre CHARBONNEAU, *Le bien être après l'adoption de la convention du travail maritime consolidée (OIT) : quelles avancées pour quelles lacunes ?, Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO)*, Université de Nantes, (2009/2010), p 18.

articulation plus précise des rôles respectifs des Etats du pavillon, Etats du port et fournisseurs de main-d'œuvre pour la mise en œuvre de la convention.

En conclusion, il est à noter que l'importance de la législation internationale réside essentiellement dans la volonté et la détermination des Etats en vue d'une mise en œuvre de tous les instruments émanant de cette législation, qui seraient sans doute l'élément déterminant de l'évolution du droit du travail maritime, puisqu'ils forment un excellent outil d'amélioration des conditions de vie et de travail des marins sur le plan interne.

Section 2 - La consécration des normes internationales dans la législation interne

Dans le contexte concurrentiel qui caractérise le secteur maritime, le marché du travail dans ce domaine connaît une déréglementation importante. Les gens de mer sont amenés à évoluer dans des environnements de travail qui peuvent présenter des manquements majeurs à leurs droits. Leurs conditions de vie et de travail à bord des navires sont subordonnées à la concurrence que se livrent les armateurs.

Les difficultés qui peuvent survenir tiennent à l'extrême diversité des droits nationaux quant à la réglementation des conditions de vie et de travail, tantôt inexistante, tantôt inefficace ou déjà déconstruite ou en voie de l'être.

Face un tel constat, l'Organisation Internationale du Travail (OIT) qui a développé dans toutes les directions, une énergie remarquable, a, au moyen d'un ensemble de textes (convention et recommandations), pu contribuer à l'édification d'un statut international propre au marin.

Elle s'illustre par l'élaboration d'instruments protecteurs au profit des gens de mer. Des instruments à caractère universel prenant en considération l'inégalité des Etats, la diversité des réalités.

C'est dans ce contexte positive visant à mieux protéger les marins contre les aléas de leur profession, que le Maroc à fait preuve de son appartenance à la communauté internationale, étant donné sa ratification de plusieurs conventions internationales,

notamment celles élaborées sous l'égide de l'Organisation Internationale du Travail (OIT).

Seulement et malgré l'adhésion du Maroc à ce mouvement international, à travers la ratification de ces instruments internationaux relatifs au travail des gens de mer, il existe tout de même ceux qui remettent en cause l'efficacité et la rentabilité de ce processus[303], étant donné qu'il n'a pas vraiment contribué à l'amélioration du sort des marins marocains tant négligés même au regard de la législation interne.

On en est à se demander quel peut être réellement aujourd'hui l'impact de la ratification de ces textes régissant le travail maritime sur l'évolution des droits de nos marins nationaux.

Certes, l'amélioration des conditions de vie et de travail des gens mer et la concrétisation de leurs droits, ne peut s'effectuer sans un régime juridique ouvert sur l'international, capable de s'assurer une meilleure adaptation aux réalités de la navigation maritime et à l'évolution normative internationale (Paragraphe 1), afin de permettre à chaque marin d'obtenir le respect des droits dont il est le titulaire et de lui assurer des conditions de vie et de travail décentes en défendant les prérogatives dévolues à l'Etat. Or, l'adoption et la ratification de normes internationales n'est rien si elles ne sont pas suivies de leur application et de leurs mise en œuvre (Paragraphe 2)[304]. Un tel objectif passe obligatoirement par la mise en place d'un système de contrôle adéquat qui vise l'ensemble des normes internationales adoptées par l'Etat.

Paragraphe 1 – Vers l'actualisation du système normatif interne

Les normes internationales relatives aux gens de mer constituent en réalité un élément déterminant de l'évolution du droit du travail maritime puisqu'elles forment un excellent outil d'amélioration des conditions de vie et de travail de cette catégorie de travailleurs tant négligée sur le plan interne.

[303] Hassania CHERKAOUI, *La protection du marin en droit marocain*, *op.cit*, «…Même sur ce plan, les conventions ratifiées à ce jour par le Maroc, n'ont ni satisfait l'objectif fixé, ni contribuer à améliorer le sort des marins… », p 89.

[304] Pierre LUCAS, *Le statut international des gens de mer*, thèse droit, université de Paris, 1936, « …Une réglementation du travail fut-elle parfaite, n'a de valeur que si elle est appliquée et n'est appliquée que si un contrôle est organisé… », p 111.

La réalisation d'un tel objectif passe obligatoirement par la mise en place d'un cadre protecteur, qui doit nécessairement s'accompagner d'une adhésion normative internationale la plus large, à ce que l'on considère comme objectivement valable (A). Seulement, l'adoption de normes internationales relatives au travail des gens de mer, n'est rien si elle n'entraine pas une protection complémentaire à leur profit (B).

A - L'adoption des normes internationales

L'incertitude ainsi que l'insuffisance de la législation nationale en matière de protection des marins, incite sans aucun doute à rechercher ailleurs un complément de protection qui a pu trouver son domaine dans le droit international.

C'est dans ce contexte encourageant que le Maroc s'est adhéré à l'instar de la plupart des pays de la communauté internationale dans un mouvement de ratification qui a touché un ensemble de conventions internationales, particulièrement celles élaborées sous l'égide de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) (I) et l'Organisation Maritime Internationale (OMI) (II).

I- Les normes de l'Organisation Internationale du Travail

Le Maroc s'est lancé depuis longtemps dans une série de ratification des normes internationales de l'OIT. Parmi les ratifications qui ont touché le secteur des pêches maritimes il s'agit respectivement et selon les dates d'élaboration des conventions de :

+ La Convention n° 15 portant sur l'âge minimum d'admission des jeunes gens au travail en qualité de soutiers et chauffeurs de 1921, qui a été ratifiée par le Maroc le 14 Mars 1958[305], et qui a comme objet de fixer un âge minimum d'admission à tout emploi ou travail à bord, qui par sa nature ou les conditions dans lesquelles il s'exerce est susceptible de compromettre la santé la sécurité ou la moralité des intéressés.

Pourtant il faut signaler que cette convention a été dénoncée le 6 janvier 2000 et remplacée par la convention n° 138 sur l'âge minimum de 1973 qui a été ratifiée par 117 Etats.

[305] B.O n° 2377 du 16 mai 1958.

+ La Convention n° 22[306] portant sur le contrat d'engagement du marin de 1926, qui a été ratifiée par le Maroc le 14 Mars 1958[307]. Son texte déterminait notamment les mentions obligatoires que doit contenir tout contrat d'engagement maritime tel que : nom et prénom du marin, date et lieu de naissance; date et lieu de conclusion du contrat; la désignation du navire, le voyage à entreprendre, le service auquel le marin est affecté, les date et lieu du commencement du service, le montant du salaire, le terme du contrat, ainsi que toutes les mentions rendues obligatoires par la législation nationale.

+ La Convention n° 55[308] sur les obligations de l'armateur en cas de maladie, d'accident ou de décès des gens de mer de 1936, ratifiée par le Maroc le 14 Mars 1958[309], et qui prévoit une couverture des risques de maladie ou d'accident survenus dans le cadre du contrat d'engagement. Selon cet instrument, l'armateur doit fournir une assistance comprenant un traitement médical, la fourniture de médicaments ainsi que la nourriture et le logement. Cette assistance est due jusqu'à la guérison du marin ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité.

+ La Convention n° 108 sur les pièces d'identité des gens de mer élaborée en 1958 et ratifiée par le Maroc le 15 octobre 2001[310]. Les dispositions de cette convention qui fait partie des conventions annexées à la convention n° 147, ne prescrivent pas l'établissement d'un format unique d'une pièce d'identité pour tous les Etats parties mais indiquent un certain nombre de mentions devant figurer sur ce document, à savoir ; le nom et le titre de l'autorité qui l'a délivré, la date et le lieu de délivrance ainsi qu'une déclaration établissant qu'il s'agit d'une pièce d'identité des gens de mer.

+ La Convention n° 138 sur l'âge d'admission minimum de 1973, ratifiée par le Maroc le 6 Janvier 2000[311]. Elle a remplacé la Convention n° 15 qui fixe l'âge minimum d'admission des jeunes gens au travail maritime. Elle représente l'une des références relatives aux conditions préalables à l'engagement. Elle fait partie également des conventions annexées à la convention n° 147.

[306] Cette convention fait partie des conventions annexées à la convention n° 147.
[307] B.O n° 2377 du 16 Mai 1958 (A).
[308] Cette convention fait partie également des conventions annexées à la convention n° 147.
[309] B.O n° 2377 du 16 Mai 1958.
[310] B.O n° 5222 du 17 juin 2004.
[311] B.O n° 4814 du 20 juillet 2000.

+ La Convention n° 145 sur la continuité de l'emploi des gens de mer de 1976. Ratifiée par le Maroc le 7 Mars 1980[312], cette convention vise essentiellement la garantie d'un emploi stable et régulier au profit des marins qualifiés, à travers la mise en place d'un certain nombre de mesures en vue de mettre fin aux principaux obstacles à la stabilité du travail maritime, notamment l'espacement des engagements qui fragilise la situation sociale et financière du marin.

+ La Convention n° 146 concernant les congés payés annuels des gens de mer de 1976, ratifiée par le Maroc le 10 Juillet 1980[313]. Elle énonce le principe selon lequel les gens de mer ont droit à un congé payé annuel[314]. Elle institue une durée minimale de trente jours civils pour une année civile de service.

+ La Convention n° 147 sur les normes minima à observer sur les navires marchands de 1976, ratifiée par le Maroc le 15 Juin 1981[315]. Elle représente le pilier de la protection internationale des marins, étant donné qu'elle impose aux Etats parties un certain nombre d'obligations mentionnées dans plusieurs conventions internationales, quant aux normes à faire respecter à bord des navires, notamment au sujet des normes de sécurité des navires, de la sécurité sociale et des conditions d'emploi.

Cette convention tire son importance du fait qu'elle exige aux Etats parties d'édicter une législation homogène qui prend en considération toutes les orientations incluses dans ces normes. Ces Etas s'engagent également selon la convention à prendre toutes les mesures nécessaires afin d'assurer le respect de cette législation qu'ils ont édicté et par conséquent les conditions de vie et de travail à bord des navires battant leur pavillon.

+ La Convention n° 178 relative à l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer de 1996, ratifié par le Maroc le 1er décembre 2000[316]. Cette convention prévoit dans son texte l'organisation d'une inspection de travail maritime, à travers la mise en place d'un système d'inspection des conditions de vie et de travail des gens

[312] B.O n° 3590 du 19 Août 1981.
[313] B.O n° 3590 du 19 Août 1981.
[314] Les modes de calcul de ces congés sont également fixés par la convention n° 146.
[315] B.O n° 3725 du 21 Mars 1982.
[316] B.O n° 5170 du 18 décembre 2003.

de mer, ainsi qu'un système de coordination des inspections dont la responsabilité est assumée par l'autorité maritime compétente.

+ La Convention n° 179 sur le recrutement et le placement des gens de mer de 1996, ratifiée par le Maroc le 1er décembre 2000[317]. L'objectif de ce texte est de canaliser les agences privées de placement, connues sous l'appellation de "manning agencies"[318], dont les pratiques confinent parfois à l'exploitation.

La convention demande donc aux Etats de veiller à ce que les organismes publics ou privés chargés du recrutement ne perçoivent pas de rémunération auprès des marins à titre "d'honoraires ou autres frais de placement".

Elle rappelle également que les droits syndicaux ne sauraient être affectés par les dispositions relatives à la mise en place des agences de placement.

+ La Convention n° 180 relative à la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires de 1996, ratifiée par le Maroc le 1er décembre 2000[319]. Cet instrument qui fait partie des conventions annexées à la convention n° 147, a pu reprendre les dispositions antérieures relatives à la durée du temps de travail et aux effectifs. Ce texte met à jour et simplifie les dispositions découlant des conventions antérieures.

Ainsi, la norme de la durée du travail pour les gens de mer est la même que celle des autres travailleurs, c'est-à-dire huit heures par jour avec un jour de repos par semaine.

La convention fixe le nombre maximal d'heures de travail à ne pas dépasser à 14 heures par période de 24 heures et 72 heures par période de sept jours.

+ La Convention du travail maritime de 2006, adopté par l'Organisation Internationale du Travail (OIT) le 23 février 2006. Il convient de signaler que dans le cadre de l'adoption de cette convention, le Maroc a participé aux travaux de la 94ème session maritime de la Conférence Internationale du Travail qui a eu lieu à Genève du 7 au 23 février 2006 par une délégation tripartite regroupant les compétences maritimes et interdisciplinaires requises[320]. Les travaux de cette Conférence avait

[317] B.O n° 5188 du 19 février 2004.
[318] Aude TOKATLIAN, *La protection internationale des marins*, *op.cit*, p 37.
[319] B.O n° 5170 du 18 décembre 2003.
[320] Il convient de rappeler aussi que le Maroc a été représenté lors des travaux préparatoires par une délégation tripartite aux travaux de la conférence technique maritime préparatoire (CTMP) qui a été

pour objectif l'adoption de cet instrument qualifié d'unique et cohérent intégrant autant que possible toutes les normes à ce jour contenues dans les actuelles conventions et Recommandations internationales ainsi que les principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail.

Ainsi cette convention est destinée à regrouper en un seul instrument la quasi-totalité des conventions et recommandations relatives au travail maritime adoptées depuis 1920. Elle insiste fortement sur les mesures visant à assurer le respect des dispositions afin de garantir des conditions équitables à tous les pays qui souhaitent que les gens de mer bénéficient de conditions décentes de travail.

Cette convention tient aussi compte des normes internationales en matière de sécurité des navires, la sécurité et la sûreté des personnes et la qualité de la gestion des navires. Ainsi que des prescriptions relatives à la formation et aux compétences requises des gens de mer.

+ La Convention n° 188 sur le travail dans la pêche, adoptée par l'Organisation Internationale du Travail (OIT) le 14 Juin 2007. Cet instrument vise essentiellement la garantie d'un travail décent à bord des navires de pêche, il a entre autres pour objet :

- D'établir la responsabilité des armateurs à la pêche et des patrons en matière de sécurité des pêcheurs à bord et du fonctionnement sûr des navires (article 8).
- De fixer un âge minimum pour le travail à bord des navires de pêche et d'imposer une protection spéciale pour les jeunes pêcheurs (article 9).
- De veiller à ce que les pêcheurs se soumettent à des examens médicaux réguliers attestant de leur aptitude à travailler à bord de navires de pêche (articles 10-12).
- De veiller à ce que les navires de pêche soient dotés d'un équipage suffisant en nombre et en qualité, sous le contrôle d'un patron

tenu à Genève du 13 au 24 septembre 2004 et qui avait pour objectif de proposer et d'examiner le projet de cette convention préparé par le bureau international du travail (BIT).

compétent, et que des périodes de repas régulières d'une fréquence et d'une durée suffisantes soient octroyées aux pêcheurs (article 13-14).

- De veiller à ce que tout navire de pêche ait à bord une liste d'équipage, et que les pêcheurs soient protégés par un accord d'engagement signé énonçant les conditions de travail dans lesquelles ils opèrent (articles 15-20, et annexe II).

- De veiller à ce que les pêcheurs aient le droit d'être rapatriés lorsque l'accord d'engagement du pêcheur a expiré, ou pour d'autres raisons, et d'interdire que des honoraires ou autres frais soient supportés par les pêcheurs, de même que le recours à des moyens visant à empêcher ou à dissuader les pêcheurs d'obtenir un engagement (articles 21-22).

- D'exiger que des mesures prescrivent le mode de paiement des pêcheurs, et qu'ils aient les moyens de faire parvenir à leur famille et sans frais tout ou partie des paiements reçus (articles 23-24).

- De fixer des mesures relatives au logement et à la nourriture à bord des navires de pêche (articles 25-28, et annexe III).

- De prescrire des mesures relatives à la sécurité et à la santé au travail, et de garantir l'accès à des soins médicaux appropriés à bord des navires de pêche (articles 31-33).

- De veiller à ce que les pêcheurs bénéficient de la sécurité sociale à des conditions non moins favorables que celles qui s'appliquent aux autres travailleurs dans leur pays et, au minimum, d'une protection en cas de maladie, lésions ou décès liés au travail (articles 34-39).

En guise de conclusion, les pays ayant ratifié la convention n° 188 sur le travail dans la pêche, s'engagent non seulement à actualiser leurs législations en la matière d'une manière à assurer leur conformité aux dispositions énoncées par la présente convention, mais aussi à la mise en place des systèmes d'inspection du travail

appropriés, bien que des « organisations reconnues » puissent aussi œuvrer en ce sens[321].

II- Les normes de l'Organisation Maritime Internationale

Il est à noter que le Maroc a ratifié plusieurs conventions de l'Organisation Maritime Internationale, certaines touchent directement ou indirectement le secteur des pêches maritimes[322].

En définitive et en dépit du nombre de ces ratifications, certes intéressantes, et qui s'inscrivent parfaitement dans un cadre de renforcement de l'arsenal juridique existant relatif aux gens de mer, mais il importe par conséquent de veiller aussi à ce que les normes internationales ratifiées peuvent rajouter une protection supplémentaire à celle déjà existante en vertu de la législation interne, dès lors, s'assurer de l'applicabilité de ces nouveaux instruments.

Pour y parvenir, il est souhaitable que les pouvoirs publics se penchent sur les instruments internationaux qui peuvent être d'une certaine efficacité, dans la conception et l'élaboration de la législation et de la réglementation internes.

B - A la recherche d'une protection complémentaire

L'incertitude et parfois l'insuffisance de la législation nationale en matière de protection des gens de mer, pousse à rechercher ailleurs une protection supplémentaire qui peut trouver son domaine dans les textes internationaux, qui forment en réalité un outil excellent pour la mise au point d'un régime de protection plus moderne mais aussi plus évolutif.

Toutefois, plusieurs conventions ratifiées à ce jour par le Maroc, n'ont ni satisfait l'objectif fixé, ni contribuer à améliorer les conditions de vie et de travail des marins marocains (I).

L'Etat doit donc jouer un rôle efficace, dans l'analyse des normes proposées en fonction de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la législation sociale maritime et aussi sous l'angle de leur complémentarité avec d'autres instruments existants et dès lors,

[321] Organisation Internationale du Travail (OIT), *Travail dans la pêche, Convention n° 188, Recommandation n° 199*, service des activités sectorielles (BIT), Décembre 2007, P 19.
[322] Cf. Annexe N°11 (Conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) relatives au secteur de la pêche ratifiées par le Maroc).

d'intensifier les efforts promotionnels visant une mise en œuvre effective de tous ces instruments (II).

I- L'insuffisance des normes adoptées

Il est certes que la ratification par le Maroc de plusieurs conventions internationales relatives au travail des gens de mer, notamment celles élaborées sous l'égide de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), constitue en réalité un pas encourageant vers un essor normatif. Néanmoins, plusieurs observateurs et professionnels du secteur considèrent que les instruments adoptés à cet égard, n'apportent en réalité aucune protection supplémentaire, du fait que la loi ou dans quelques cas les conventions collectives, comportaient déjà l'essentiel de leurs dispositions.

C'est ainsi et à titre justificatif, que l'âge minimum d'admission des jeunes gens au travail de soutiers ou chauffeurs, fixé par la convention internationale de 1921 est déjà envisagé à l'article 176 quinquiès du *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919, tel qu'il a été complété par le *Dahir* du 6 juillet 1953.

Concernant la convention internationale de 1926 sur le contrat d'engagement du marin[323], elle envisage une intervention étatique de la naissance du contrat (Art 3) à son expiration ou sa résiliation (Art 14)[324]. Seulement, on retrouve ces dispositions aux articles 167 et 205 bis du *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919.

Il faut souligner tout de même qu'en dehors des clauses et conditions devant figurer au contrat d'engagement (Art 6 de la convention et 168, 169 du code de commerce maritime de 1919), la convention fait un sort à part au contrat à durée indéterminée.

[323] Adoptée le 24 Juin 1924, (session de la conférence 9, Genève).

[324] Article 3 de la convention dispose que : « les conditions dans lesquelles le marin signe le contrat doivent être fixées par la législation nationale, de manière à assurer le contrôle de l'autorité publique compétente ».
Article 14 de la convention dispose que : « quelle que soit la cause de l'expiration ou de la résiliation du contrat, la libération de tout engagement doit être constaté sur le rôle d'équipage par une mention spéciale qui doit être, à la requête de l'une et l'autre des parties, revêtue du visa de l'autorité publique compétente ».

A cet égard, l'article 9 de la convention[325] précise que la rupture de ce contrat doit être subordonnée à un certain nombre de formalités dont l'accomplissement n'aura pas, d'ailleurs, pour effet d'entrainer résiliation.

Ainsi, cet instrument semble distinguer le congédiement du marin de la résiliation du contrat d'engagement.

Seulement, cette distinction résulte déjà de la combinaison des articles 168 al 2 et 3 et 201 bis du code de commerce maritime marocain de 1919.

S'agissant de l'obligation de soins qui est à l'égard de l'armateur en vertu de la convention internationale n° 55, il faut souligner qu'elle avait été réorganisée par le *Dahir* du 13 Avril 1957, de sorte que la convention ne pouvait apporter aucune nouveauté, du moment où les articles 2, 4 et 5 de cette convention avaient déjà leurs homologues dans le *Dahir* de 1957[326].

Pour ce qui est des congés payés annuels des gens de mer, la convention internationale n° 146 du 29 octobre 1976 n'apporte en réalité aucune modification quant à la durée du congé (article 3) qui est de 30 jours civils par année de service correspondant à 2 jours et demi par mois d'embarquement prévus par la législation interne.

Concernant la convention n° 145 sur la continuité de l'emploi des gens de mer de 1976, elle vise essentiellement la mise en place d'un certain nombre de mesures tendant à assurer au marin un emploi continu ou régulier au service d'une entreprise

[325] Article 9 de la convention dispose que : « le contrat à durée indéterminée prend fin par la dénonciation du contrat par l'une ou l'autre partie, sous la condition que le délai de préavis convenu, dont le minimum est de 24 heures soit observé »
« Le préavis doit être donné par écrit, la législation nationale doit déterminer les conditions dans lesquelles le préavis doit être donné, de manière à éviter toute contestation ultérieure entre les parties »
« La législation nationale doit déterminer les circonstances exceptionnelles dans lesquelles le délai de préavis, même régulièrement donné, n'aura pas pour effet d'opérer résiliation du contrat ».

[326] Article 2 dispose que : « les obligations de l'armateur doivent couvrir les risques de maladie ou d'accident survenus entre la date stipulée dans le contrat d'engagement pour le commencement du service et l'expiration de l'engagement ».
Article 4 dispose que : « l'assistance doit être à la charge de l'armateur et sera limitée à une période qui ne pourra pas être inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie ».
Article 5 dispose que : « A partir du débarquement, le versement de la totalité ou d'une partie du salaire doit être prévu jusqu'à guérison ou jusqu'à constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité »
« Toutefois, la législation nationale peut limiter cette prestation à une période qui ne peut être inférieure à 16 semaines ».

de navigation ou d'une association d'armateurs, ainsi que d'assurer la régularisation de l'emploi grâce à l'établissement et la tenue de registres par catégories des gens de mer (article 3).

Seulement, il faut signaler que ces dernières dispositions concordent avec la législation interne qui exige la tenue par le quartier maritime d'un registre « matricule des gens de mer » pour suivre le mouvement des inscrits maritimes.

Il en résulte qu'une grande partie des instruments internationaux ratifiés par le Maroc n'ont entrainé aucune charge supplémentaire pour les armateurs et aucune protection complémentaire des marins.

Il paraît donc opportun de poser définitivement et de façon précise, les principes que l'on entend suivre dans l'important domaine de la législation sociale maritime, en harmonisant et en coordonnant les dispositions qui doivent être nécessairement prévues à l'égard des gens de mer.

II- Une intégration efficace des normes internationales

L'Etat doit analyser de façon plus approfondie les normes existantes, leur synergie, leurs lacunes et leurs effets sur divers groupes et d'accélérer le plus vite possible la révision des instruments périmés de façon à tirer profit des progrès déjà réalisés et à promouvoir les normes prioritaires comme autant de moyens de résoudre les problèmes[327].

Pour y parvenir, il est souhaitable que les pouvoirs publics se penchent sur les instruments internationaux les plus efficaces mais aussi les plus cohérents qui insistent fortement sur les principes visant à mieux protéger les droits des marins contre les aléas de leur profession, et dès lors créer des conditions de vie et de travail décentes et équitables dans toutes les branches de la navigation maritime.

[327] Bureau International du Travail (BIT), Genève, conférence internationale du travail, *conditions de travail dans le secteur de la pêche, Normes d'ensemble sur le travail dans le secteur de la pêche*, Rapport V, 92° Session 2004, P 19.

En effet, plusieurs conventions internationales méritent l'attention. C'est le cas de la convention internationale n° 114 sur le contrat d'engagement des pêcheurs, adoptée par l'Organisation Internationale du Travail (OIT) en 1959[328].

A la différence de la convention n° 22 sur le contrat d'engagement des marins, un instrument quasiment technique, adopté dans un but de fixer uniquement les mentions obligatoires que doit contenir tout contrat d'engagement maritime, la convention n° 114 constitue en réalité une disposition majeure dans le cadre de la fixation des conditions de travail.

En effet, cette convention pose un principe fondamental : celui de l'obligation pour toute personne employée ou engagée à bord d'un bateau de pêche de signer un contrat d'engagement avec le propriétaire du bateau ou son représentant autorisé.

Il en résulte que cette obligation émanant de cette convention représente un aspect rudimentaire du travail maritime. Seulement et dans l'absence des dispositions législatives nationales qui exigent la conclusion d'un « contrat d'engagement » c'est-à-dire d'un contrat maritime particulier entre l'équipage et le propriétaire (armateur) du navire, ainsi que d'une adhésion normative internationale dans se sens.

Il convient de rappeler dans ce sens qu'un grand nombre de marins marocains continuent de travailler encore sans un lien contractuel avec leurs employeurs, et c'est le cas malheureusement d'une grande partie des pêcheurs marocains, principalement de la pêche côtière et artisanale. Ces dits marins travaillent encore et jusqu'à présent en dehors d'un cadre relationnel et institutionnel capable de valoriser leurs rapports de travail avec leurs recruteurs et de préserver leurs droits à travers des règles écrites bien déterminées.

Cette situation a sans doute un impact défavorable sur la qualité de vie et de travail de ces populations que certaines d'entre elles travaillent encore selon un système de participation et certains d'autres sont assimilés à des « travailleurs indépendants », faute d'un lien contractuel, ce qui ouvre la porte à de nombreux abus dont elles sont victimes, notamment la conclusion des contrats verbaux permettant à l'employeur de fournir une rémunération inférieure à celle initialement convenue ou de prolonger arbitrairement le temps d'embarquement du marin, ou encore la présentation au

[328] Au 30 septembre 2002, elle avait été ratifiée par 22 pays.

marin d'un contrat qu'il n'est pas capable de comprendre incluant des clauses manifestement abusives.

Pour toutes ces raisons, nous considérons que la ratification par le Maroc de cette convention ne fera que créer une protection supplémentaire en faveur de nombreux travailleurs du large et notamment ceux qui se trouvent confrontés chaque jours à des relations de travail non équilibrées, dont ils constituent la partie la plus dominée.

La ratification de cette convention permettrait également d'instaurer plus de transparence en matière des droits et des obligations, du moment qu'elle exige que le contrat d'engagement qui peut être passé pour une période déterminée ou pour un voyage ou, si la loi du pays l'autorise, pour une période indéterminée, doit préciser les droits et obligations de chacune des parties et fournir tous les détails utiles: voyage(s) à effectuer, vivres à fournir au pêcheur, montant de son salaire ou de sa part des prises et méthode de calcul de cette dernière, expiration du contrat et conditions y afférentes.

Autre aspect qui doit retenir l'attention des responsables est celui des conditions de logement et de l'approvisionnement à bord des navires et plus particulièrement ceux affectés à la pêche.

Car, il convient de rappeler que le logement et la nourriture des équipages est une question qui revêt une extrême importance pour les équipages, puisqu'elle touche le marin dans son quotidien, toutefois on constate toujours que le législateur marocain ne traite pas la question dans sa globalité du moment qu'il adopte une certaine sélectivité au profit des navires de commerce au détriment de d'autres types de navigation à savoir les navires de pêche et surtout ceux de moindre dimension qui sont en réalité exclus de toute sorte d'organisation en termes de logement et approvisionnement à bord des navires et ne bénéficient par conséquent d'aucune exigence réglementaire dans ce sens, alors que c'est à bord de ces embarcations qu'on assiste le plus souvent à des manquements en matière du respect des droits des travailleurs.

En revanche et sur le plan international, il convient de signaler que la question des conditions de vie à bord des navires à été soigneusement traité au sein de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), sous deux aspects fondamentaux,

celui du logement au travers plusieurs conventions internationales pertinentes, plus particulièrement les conventions n° 92, 126 et 133, et celui de l'alimentation avec la convention n° 68.

L'idée qui sous-tend les conventions relatives au logement touche non seulement cet aspect vital comme étant un droit fondamental pour tous les marins, mais elle précise également toutes les mesures devant servir de critères lors de l'élaboration des plans de construction de navires.

D'un point de vue général, le logement des membres d'équipage doit être protégé des intempéries, de la mer, isolé contre la chaleur, le bruit et les émanations provenant des autres parties du navire. En conséquence, les postes de couchages ne doivent pas avoir d'ouverture directe sur les compartiments affectés à la cargaison, à la salle des machines, aux cuisines, à la chaufferie et autres salles susceptibles d'entraîner des nuisances.

Les postes de couchages doivent être situés au-dessus de la ligne de charge, au milieu ou à l'arrière du navire. Dans des cas exceptionnels, lorsque tout autre emplacement ne serait pas raisonnable en raison du type de navire, de sa dimension ou du service auquel il est affecté, les postes de couchage peuvent être installés à l'avant du navire mais en aucun cas au-delà de la cloison d'abordage.

C'est ainsi que de nombreux points ont été traité en vertu de ces conventions tels que la superficie des cabines, les matériaux utilisés pour les cloisons intérieures et extérieures, la disposition de la tuyauterie, la ventilation, l'électricité ou le chauffage.

Concernant, la question de l'alimentation à bord, la convention n°68 énonce la nécessité pour l'Etat partie d'adopter une législation visant à sauvegarder la santé et à assurer le bien-être des équipages.

Elle contient des dispositions concernant l'approvisionnement en nourriture et le service de cuisine, l'inspection des provisions de nourriture et d'eau, les locaux utilisés pour l'entreposage et la manutention de la nourriture et de l'eau, l'équipement des cuisines, les qualifications du personnel de restauration et d'autres aspects connexes.

Son texte souligne également que l'alimentation à bord doit être variée et présenter les apports nutritifs suffisants. Quant à l'aménagement et l'équipement des cuisines, ils doivent nécessairement correspondre aux règles d'hygiène.

Certes, toutes ces dispositions traduisent une volonté internationale pour mettre en œuvre toute une série de mesures encourageantes visant essentiellement à fournir en faveur des équipages, un niveau satisfaisant d'alimentation et de service de table ainsi que des locaux raisonnablement spacieux, propres, correctement aérés, isolés contre les bruits ou vibrations excessifs, etc. Toutefois on constate toujours que beaucoup de nos navires offrent encore des conditions de vie inconfortables et malsaines.

Dès lors, la ratification de ces instruments par le Maroc permettrait non seulement de remédier à cette situation qui touche les marins dans leur quotidien et dans leur bien être, mais aussi de palier à l'incapacité et à l'insuffisance normative étant donné l'absence de toute exigence réglementaire dans se sens, et dès lors, créer une protection supplémentaire en faveur des marins.

Il en résulte qu'une telle ratification favoriserait sans doute l'adoption des normes plus protectrices mais aussi plus obligatoires qui toucheraient l'ensemble des embarcations, y compris celles de moindre taille. Toutefois cela n'est réalisable sans la mise en œuvre d'un système de contrôle permanant et efficace effectué par les autorités maritimes locales à bord de tout type de navire afin de veiller au respect des services d'armements de toutes les mesures visant à mieux protéger les marins et dès lors, créer des conditions de travail décentes en leur faveur, conformément aux règles internationales adoptées dans se sens.

Reste à signaler que les dispositions internationales relatives à la question de la sécurité sociale des gens de mer sont considérées comme les plus délicates à faire passer au plan national.

En effet, plusieurs conventions et recommandations internationales concernant la sécurité sociale des gens de mer ont été adoptées sous l'égide de l'Organisation Internationale du Travail (OIT)[329], néanmoins, une grande partie de ces instruments

[329] Bureau International du Travail (BIT), Genève, conférence internationale du travail, *conditions de travail dans le secteur de la pêche, Normes d'ensemble sur le travail dans le secteur de la pêche*,

n’a pas été bien accueillie par les Etats membres et notamment dans le domaine de la pêche.

C’est ainsi que certaines législations excluent les pêcheurs de bénéficier de toute protection sociale soit parce qu’ils font l’objet d’une exclusion expresse, soit parce qu’ils ne sont pas considérés comme des «salariés», soit parce que l’Etat n’est pas toujours tenu d’assurer une protection à la totalité des travailleurs.

Sur le plan national, il est important de signaler qu’une grande partie des populations maritimes composées notamment des petits travailleurs dont certains d’entre eux sont assimilés à des travailleurs « indépendants » exerçant dans le secteur de la pêche, ne bénéficient en réalité et jusqu’à présent d’aucune forme de protection sociale adéquate.

Et devant l’insuffisance des droits sociaux de ces travailleurs auprès de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS), vigilante à l’égard des entreprises ayant une activité terrestre, l’est beaucoup moins en matière maritime, et compte tenu des dysfonctionnements qui affectent le système social actuel et qui n’excluent en réalité aucun segment entrant dans la composition du domaine des pêches maritimes, malgré que l’impact de ces confusions est plus flagrant dans les deux secteurs de la pêche ; côtière et artisanale, la mise en œuvre d’un système de couverture sociale plus adéquat et plus adapté à toutes les catégories des marins, se justifie mais aussi s’impose.

Pour y parvenir, il est nécessaire d’élargir, dans la mesure du possible, le cercle des personnes protégées par le régime de la sécurité sociale nationale, de manière à y englober tous les gens de mer et notamment les pêcheurs y inclus les indépendants et leurs personnes à charge, d’où l’importance d’une ratification par le Maroc des instruments internationaux les plus pertinents dans ce domaine, à savoir la convention n° 165 sur la sécurité sociale des gens de mer de 1987, entrée en vigueur le 8 Juillet 1992.

Cette convention s'applique à tous les gens de mer et, le cas échéant, aux personnes à leur charge et à leurs survivants.

---

op.cit, « …Depuis sa fondation, l’OIT a adopté 31 conventions et 16 recommandations dans le domaine de la sécurité sociale… », p 130.

Elle pose le principe selon lequel les Etats doivent accorder aux gens de mer auxquels leur législation est applicable un système de sécurité sociale "non moins favorable" que celui dont bénéficient les travailleurs à terre.

Ce système de sécurité doit comprendre au moins trois des branches citées par le texte de la convention c'est-à-dire les soins médicaux, les indemnités de maladie, les prestations de chômage, les prestations de vieillesse, les prestations d'accidents du travail et de maladies professionnelles, les prestations familiales, de maternité, d'invalidité et de survivants.

La convention établit des degrés différents de protection. Elle pose un minimum en énonçant que les gens de mer doivent bénéficier de prestations de sécurité sociales non moins favorables que celles prévues par la convention concernant la sécurité sociale (norme minimum), 1952.

Au delà de ce minimum, le texte prévoit que les Etats doivent octroyer des prestations non moins favorables à celles prévues par les conventions de l'OIT, adoptées en matière de sécurité sociale à destination de l'ensemble des travailleurs (exemple : la convention concernant les prestations d'invalidité, de vieillesse et de survivants, 1967, la convention sur la protection de la maternité (révisée), 1952)[330].

Concernant les obligations de l'armateur, la convention reprend les dispositions antérieures. Ainsi il doit garantir à ses marins ; des soins médicaux appropriés et suffisants jusqu'à leur guérison ou leur rapatriement, le logement, la nourriture et le rapatriement.

Il doit en outre garantir aux marins la totalité de leur salaire en cas de débarquement jusqu'à expiration d'un délai ne pouvant être inférieur à douze semaines. Seulement, il cesse d'être responsable pour le paiement du salaire à partir du moment où les marins ont droit à des prestations en espèces au titre de la législation de l'Etat dont ils dépendent.

En définitive la ratification d'une telle convention permettrait ainsi de palier à l'insuffisance des avantages sociaux actuels. Elle ne fera par conséquent que remplir les vides juridiques, constatés au niveau de la législation maritime interne et dès lors

[330] Aude TOKATLIAN, *La protection internationale des marins*, *op.cit*, p 40.

procurer une protection supplémentaire en faveur d'une grande partie de la population maritime.

D'un point de vue général, il convient de souligner qu'en dépit de cette adhésion internationale menée par le Maroc dans ce domaine du travail maritime, une adhésion certes intéressante qui vise essentiellement le renforcement de l'arsenal juridique existant en la matière, mais il parait intéressent de rappeler que la meilleure norme ne vaut que par son application effective, et que l'Etat devrait être le meilleur garant de l'application des normes du travail y compris celles basées sur le droit international.

Paragraphe 2 - Vers une application effective des normes internationales du travail maritime

L'adoption de normes ne suffit pas. Il est essentiel que chaque marin puisse obtenir le respect effectif des droits qui lui sont universellement reconnus.

Il importe par conséquent, que l'on veille à assurer l'exécution et la mise en œuvre effective de règles protectrices, qu'elles revêtent un caractère national ou international, afin de permettre à chaque marin d'obtenir le respect des droits dont il est le titulaire et de lui assurer des conditions de vie et de travail décentes.

Traditionnellement, il appartient à l'Etat du pavillon de veiller au respect des normes relatives au navire et aux conditions de vie et de travail des équipages embarqués et à leur contrôle effectif. A cet effet, il est évident de rappeler que toute inspection nationale tend en même temps qu'elle contrôle l'observation de la loi nationale, à contribuer à l'exécution des engagements internationaux que cette loi visait à assurer[331].

Un tel objectif passe obligatoirement par la mise en place d'un contrôle nécessaire des normes sociales maritimes de manière à développer une véritable culture d'inspection axée tant sur le contrôle du respect des règles techniques que sur les normes relatives aux conditions de vie et de travail à bord (A).

[331] Stéphanie RICORDEL, *Le contrôle des conditions de vie et de travail des marins de commerce par l'Etat du port, Dessin et destin des normes établies*, Thèse en droit de l'université de Bretagne Occidentale (Centre de Droit et d'Economie de la Mer, Brest), 9 Décembre 2006, pp 61-62.

Cependant et dans le cadre de mise en œuvre des normes internationales du travail maritime dans l'ordre interne, le Maroc est tenu de s'engager réellement et d'une manière responsable dans les différents processus de contrôle internationaux, et d'affirmer une volonté de fournir les rapports utiles au suivi des textes internationaux en droit interne (B).

A- Le développement d'une véritable culture d'inspection

L'inspection des conditions de vie et de travail des marins pêcheurs ne peut être pleinement menée que si le Maroc affirme une politique claire dans ce sens et désigne une autorité centrale afin de coordonner les missions et objectifs visant à assurer un travail décent à cette catégorie de travailleurs.

Une telle affirmation sous-entend que des efforts supplémentaires sur les effectifs et la compétence des agents recrutés sont à mener.

Cette remarque préalable vaut à la fois pour le contrôle des règles techniques mais également sociales relavant des conditions de vie et de travail des marins pêcheurs.

S'il convient d'inciter les inspecteurs à ne pas détourner la tête devant les navires qui représentent une infraction vis-à-vis les règles du droit national applicable ou les conventions internationales adoptées, il importe que le recrutement et la formation des inspecteurs habilités au titre du contrôle par l'Etat s'orientent vers le développement d'une véritable culture d'inspection des normes sociales.

Cependant, il convient de souligner l'importance du rôle des pouvoirs publics, représentés par le ministère de tutelle chargé des pêches maritimes, dans cette mission d'inspection[332], étant donné que l'effectivité des droits tient d'abord au contrôle et que la notion de ce dernier suppose l'intervention d'organes à caractère public[333].

En effet, il convient de rappeler qu'il appartient en premier lieu à l'Etat de veiller au respect de la législation qu'il a adoptée. Il lui incombe également de veiller à la

[332] En France cette tâche relève de la compétence de la Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer, au sein de la Direction générale de la mer et des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.
[333] Mireille DELMAS- MARTY, Trois *défis pour un droit mondial*, Seuil- Essais, Paris, 1998, p 95.

coordination des inspections des navires immatriculés sur son territoire et d'établir des principes à respecter.

Cette règle est expressément affirmée tant dans la Convention n°178 relative à l'inspection des conditions de vie et de travail (gens de mer) 1996, que dans la Convention n°147 (normes minima). Aux termes de l'article 2f de la convention n° 147 OIT, 1976, il appartient en effet à chaque Membre dudit instrument de « vérifier par des inspections(…) que les navires immatriculés sur son territoire sont conformes aux conventions internationales du travail applicables en vigueur qu'il a ratifiées(…) et, dans la mesure où, compte tenu de la législation nationale, on le consigne approprié, aux conventions collectives[334] ».

La Convention maritime consolidée adoptée en février 2006 y fait également expressément référence. Elle dispose que : « Tout membre applique et fait respecter la législation ou les autres mesures qu'il a adoptées afin de s'acquitter des obligations contactées aux termes de la présente convention en ce qui concerne les navires et les gens de mer relevant de sa juridiction [335]».

De plus, la règle 5.2.1 § 4 précise que chaque Etat du port doit disposer d'un « système efficace d'inspection (…) et propre à contribuer à assurer que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires relâchant dans le port du membre intéressé sont conformes aux prescriptions de la présente convention ».

En outre et conformément à la règle 5.2.1 § 5, chaque Etat du port devra fournir « des informations relatives au système visé au paragraphe 4 de la présente règle, y compris la méthode utilisée pour évaluer son efficacité (…) dans les rapports soumis par (le membre) en application de l'article 22 de la constitution [336]».

S'il incombe à chaque membre de respecter les obligations qu'il a contractées dans le cadre d'une convention internationale du travail, il lui appartient également de

[334] BIT, *Conventions et recommandations sur le travail maritime, y compris les normes sur la pêche, le travail dans les ports et la navigation intérieure*, Genève, 2000, p 18.
[335] Conférence Internationale du Travail, *Texte de la Convention du travail maritime présenté par le comité de rédaction*, 94° Session (maritime) 7-23 février 2006, Genève article V §1, 7A/9.
[336] Conférence Internationale du Travail, *Texte de la Convention du travail maritime présenté par le comité de rédaction, Ibid.* 7A/167.

désigner une autorité compétente chargée d'inspecter les conditions de vie et de travail.

Déjà, en 1919, l'article 427, chiffre 9 de la Partie XIII du Traité de Versailles qui marque la naissance de l'Organisation Internationale du Travail érigeait la question de l'inspection du travail en principe général, « Chaque Etat devra organiser un service d'inspection qui comprendra des femmes, afin d'assurer l'application des lois et règlements pour la protection des travailleurs[337] ».

Par ailleurs, l'organisation d'un service d'inspection sous-entend des moyens suffisants en hommes et en matériels. Elle suppose également que soit clairement abordée la question de la formation des fonctionnaires ou autorités chargées de contrôler le respect de l'application des dispositions légales pertinentes.

En effet, on peut considérer que le niveau de formation des inspecteurs est un indice de l'importance accordée à l'inspection.

Cependant et dans un questionnaire qui avait été soumis par le Bureau international du Travail (BIT) aux Etats membres afin de déterminer les modalités de formation sur le plan national des inspecteurs en charge du contrôle des conditions de vie et de travail des gens de mer, nous avons constaté qu'un enseignement spécifique est dispensé aux inspecteurs dans 46 pour cent des Etats ayant répondu au questionnaire adressé, tandis que dans 37 pour cent du total on note l'absence de toute formation particulière[338]. Dans certains pays, la seule qualification requise des inspecteurs souvent d'anciens officiers de marine, est l'expérience antérieure dans le secteur, et dans 7 pour cent, les inspecteurs sont formés en service[339].

Au Maroc, il est nécessaire de rappeler l'absence d'un service spécialisé en matière d'inspection, du moment où le contrôle de l'application de la réglementation en

[337] BIT, Inspection du travail, Rapport III (partie 1B) – *Etude d'ensemble relative à la convention n°81 sur l'inspection du travail*, 1947, Genève 2006, p 2 Articles 427 chiffre 9 de la partie XIII du Traité de Versailles.

[338] BIT, *Réunion d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires immatriculés sur les registres internationaux*, Genève 6-8 Mai 2002, Rapport 1 Rapport d'enquête du BIT sur les conditions de travail et de vie des gens de mer, Rapport soumis aux fin de discussion, pp 3-4.

[339] BIT, *Réunion d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires immatriculés sur les registres internationaux, op.ci,* « …Il faut noter que dans 10% des cas, aucune réponse n'a été apportée… ».

matière de travail dans la pêche, constitue simplement une mission parmi plusieurs, qui sont attribuées au délégué des pêches maritimes.

L'arrêté ministériel numéro 2964-97 du 15 février 1998, stipule dans son article premier concernant les attributions que le délégué des pêches maritimes, est chargé de : « l'application en ce qui concerne les navires de pêche et les structures équivalentes, de la réglementation relative au travail maritime, à l'hygiène et à l'organisation à bord, à la composition des équipages au régime disciplinaire et pénal, ainsi qu'aux procédures de conciliation et d'arbitrage ».

En général, le délégué des pêches maritimes délègue ces attributions au service des gens de mer. Par ailleurs, il est à signaler que la fréquence de ce contrôle demeure relativement basse. Il s'effectue en principe sur le terrain lors des visites annuelles, mais rarement sous formes des visites inopinées ou à l'occasion d'une réclamation de l'équipage signée par trois membres[340].

Ce contrôle peut concerner les conditions techniques de navigabilité des navires, de sécurité, et en principe les conditions d'habitabilité, d'hygiène ou des approvisionnements.

Le contrôle social doit porter essentiellement sur les conditions de travail et de vie des marins pêcheurs afin de garantir une adaptation permanente de la législation nationale aux différentes règles internationales adoptées à ce sujet et dès lors, assurer une amélioration sensible de la situation de ces travailleurs.

Concernant les litiges résultant du contrat d'engagement maritime entre l'armateur et un membre de l'équipage, ils sont portés devant la délégation des pêches maritimes en vue d'une conciliation. En cas d'arrangement, un procès verbal est dressé et constitue pour les points en question un contrat régissant les rapports entre l'armateur et le marin. Dans le cas contraire, l'autorité maritime dresse un procès verbal de non conciliation dont une copie contenant permission de citer devant le tribunal de première instance est remise au demandeur.

D'une manière générale, la délégation maritime est chargée de l'application de la législation relative aux gens de mer.

[340] Article 36 du *Dahir* formant code de commerce maritime Marocain de 1919.

Toutefois, l'ampleur des tâches affectées aux services des gens de mer de la Délégation des Pêches Maritimes dans certains ports où l'activité et le nombre de marins pêcheurs et des navires est important, exige de plus en plus la création d'une entité dédiée exclusivement à l'inspection de travail maritime.

Plusieurs efforts doivent être ainsi fournis en matière d'inspection, plus particulièrement en ce qui concerne le contrôle des conditions de vie et de travail des marins pêcheurs embarqués notamment sur les navires mal entretenus.

Il en résulte qua la création d'un service d'inspection réservé spécifiquement au contrôle des conditions de vie et de travail dans la pêche, se justifie mais aussi s'impose face à la multitude d'intervenants dans ce secteur et au chevauchement des compétences à l'exemple du contrôle étatique des ports de pêche, effectué par plusieurs intervenants, entre autres ; la police portuaire, les autorités locales, la marine royale et la gendarmerie maritime, les services de santé, la délégation des pêches maritimes la douane les services de la capitainerie du port relevant de l'Agence Nationale des Ports (ANP).

Par ailleurs et si les exigences actuelles en matière de formation des inspecteurs présentent incontestablement un caractère technique, il importe par conséquent d'encourager le développement d'une culture d'inspection polyvalente capable d'atteindre tous les aspects de la profession maritime dans ce domaine d'activité.

La réalisation d'un tel objectif, exige que les inspections soient effectuées au sein d'un service spécialisé et par des personnes dûment qualifiées, autorisées à cette fin par l'autorité concernée et qui agissent sous sa responsabilité.

L'un des principes majeurs à respecter est que l'inspecteur soit en possession d'une connaissance appropriée des dispositions des conventions internationales et des procédures pertinentes relatives au contrôle exercé par l'autorité de tutelle.

En outre et considérant qu'en raison de la complexité des dispositions des conventions régissant la construction des navires, leur équipement et leur équipage, et de la nécessité pour les agents chargés de l'inspection de prendre des décisions impartiales, les inspections doivent être effectuées exclusivement par des inspecteurs

qui sont des fonctionnaires ou d'autres personnes dûment habilités, très bien informés et ayant une grande expérience.

Ces agents doivent faire preuve dans l'exercice de leurs fonctions d'intégrité, d'indépendance, de professionnalisme et œuvrer en toute transparence. Il est notamment conseillé à l'inspecteur de se rappeler que lorsqu'il monte à bord d'un navire, il entre non seulement dans un espace de travail mais aussi dans un lieu de vie.

Il importe également que soient désignés des inspecteurs en nombre suffisant pour répondre aux exigences de contrôle. Une assistance en personnes orfèvres en la matière est largement souhaité, seulement et tout comme les inspecteurs, les personnes qui les assistent ne devront détenir aucun intérêt commercial, ni dans le port d'inspection, ni sur les navires visités.

Il est à signaler dans cette optique qu'en 1995, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a adopté la résolution A.787(19) portant sur les procédures à suivre dans le cadre du contrôle par l'Etat du port et devant faciliter le travail des administrations maritimes.

Cette résolution A.787 (19) telle qu'amendée par la résolution A.882 (21) précise le profil professionnel des officiers du contrôle par l'Etat du port. Elle précise notamment qu'une formation devrait être dispensée à ces agents, afin de leur assurer une connaissance des conventions pertinentes applicables telles que la convention SOLAS ou la convention STCW[341].

Bien qu'ils soient avant tout des spécialistes des questions techniques[342], les inspecteurs sont également habilités à contrôler le respect des conventions internationales du travail.

En effet et comme les différents systèmes nationaux organisant le contrôle par l'Etat du port le montrent, la formation dispensée sur le plan national ne porte guère sur le volet social de l'inspection. On est à se demander comment peut-on dans ces

[341] IMO, *Procedures for port state control- Resolution A.787 (19), as amended by resolution A.882 (21)*, 2000 Edition London 2001, p 7 section 2.5.3.
[342] Marie GUILLOU, *Promouvoir un véritable contrôle « social » à bord de tous les navires, un enjeu pour les nouveaux inspecteurs du travail maritime*, DEA Droit Maritime et Océanique, Nantes, 2002, p 26.

conditions appréhender les nombreux textes de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), en organisant des sessions de formation de quelques jours, voire de quelques heures.

Il importe donc de maintenir un niveau de connaissance approprié face aux évolutions substantielles des instruments réglementant le secteur maritime, notamment en ce qui concerne l'aspect social.

S'il appartient au ministère chargé des pêches maritimes d'organiser la formation des inspecteurs dans ce domaine, il a été jugé indispensable de leur assurer une formation continue et de leur permettre ainsi d'améliorer de manière permanente et régulière leurs connaissances.

L'organisation sur l'échelle nationale des séminaires de formation au profit des inspecteurs maritimes est considérée comme impérative pour coordonner les procédures d'inspection et ainsi développer une culture commune chez l'ensemble des inspecteurs. Elle permet également d'obtenir des informations pratiques permettant au ministère de tutelle de prendre des décisions politiques pertinentes.

Par ailleurs, il est nécessaire de signaler que l'administration de tutelle doit déployer encore plus d'effort, afin de travailler en harmonie avec les différentes institutions internationales notamment l'Organisation Internationale de travail, sur toutes les questions relatives à l'inspection et ses modalités. Elle pourra ainsi bénéficier de toutes leurs expériences et connaissances acquises en la matière, entre autre, le dispositif de formation et d'orientation que le BIT a élaboré à l'intention des services d'inspection dans l'Etat du port pour encourager les Etats à faire usage de la possibilité d'immobiliser les navires si les normes sociales y sont mauvaises[343].

Actuellement, le Bureau International du Travail (BIT) a élaboré différents matériels de formation ainsi que des directives ayant pour fonction d'assister et d'orienter les inspecteurs du contrôle par l'Etat du pavillon et du port et toute autre personne en charge des conditions de vie et de travail des marins.

[343] BIT, *Rapport final, Commission paritaire maritime (29° session)*, Genève 2001, pp 53-54, spéc. p 53.

Ces matériels de formation prennent notamment la forme d'un manuel de formation, se composant d'une vingtaine de modules différents, il expose le contenu des conventions internationales du travail maritime de manière didactique et guide les officiers du contrôle par l'Etat du pavillon et de l'Etat du port dans leurs inspections des conditions de vie et de travail.

Il convient de noter, que des codes et directives pratiques existent également. Ainsi, la publication du Bureau International du Travail (BIT) intitulée « Inspection des conditions de travail à bord des navires ; directives concernant les procédures applicables », constitue en réalité un texte de référence pour chaque inspecteur[344].

Les directives OMI/OIT pour le développement des tableaux d'organisation du travail des marins et des enregistrements des heures de travail ou des heures de repos constituent également un ensemble d'instructions utiles à la bonne conduite d'une inspection au titre du contrôle par l'autorité compétente.

Il est à souligner également que l'adoption par le Maroc de la convention consolidée du travail maritime de 2006, qui regroupe en réalité en un seul instrument la quasi-totalité des conventions et recommandations relatives au travail maritime adoptées depuis 1920 et l'intégration souhaitable de toutes ces dispositions dans le droit nationale, ne fera que renforcer encore plus l'application des normes internationales.

Ainsi, l'entrée en vigueur de cet instrument et la mise en œuvre de toutes ses prescriptions permettront l'élargissement du contrôle par les autorités de tutelle et la mise en place de nouveaux mécanismes de distanciation des subjectivités en cause[345].

Il a en effet été clairement affirmé au cours de la session (maritime) de la Conférence Internationale du Travail en février 2006 que le succès de cette Convention consolidée dépendra, entre autres, de la mise en œuvre uniforme et harmonisée des responsabilités de l'Etat, conformément aux dispositions pertinentes de l'instrument et qu'il importait que les agents chargés du contrôle par l'Etat reçoivent des directives appropriées pour l'exercice de leurs fonctions.

---

[344] BIT, *Inspection des conditions de travail à bord des navires ; directives concernant les procédures applicables*, 1990, « ces textes doivent compléter et non pas remplacer les conventions et recommandations, (…) ils doivent être considérés uniquement comme des directives et non comme des obligations », p 5.

[345] Monique CHEMILLIER-GENDREAU, *Humanité et souverainetés, Essai sur la fonction du droit international*, Edition la Découverte, Paris, 1995.

Il en résulte que la lutte contre les navires sous-normes et contre les atteintes aux conditions de vie et de travail et en général contre toutes formes d'injustice sociale à bord, doit s'accompagner d'une intensification des contrôles des navires. Elle doit se traduire par l'instauration d'une parfaite culture commune axé tant sur le contrôle des règles techniques que sur des prescriptions relatives aux conditions de vie et de travail à bord.

Reste à signaler que les efforts déployés sur l'échelle nationale en matière d'inspection et de contrôle d'effectivité des normes internationales, devraient être couronnés par une collaboration rigoureuse entre les autorités de tutelle et les institutions internationales afin d'établir un suivi permanent de l'expérience nationale dans ce domaine, et dès lors, garantir une transparence dans l'action gouvernementale à ce propos.

B - Pour plus d'efficacité dans les relations avec les institutions internationales

Il est clair que le but final recherché par les institutions internationales qui s'intéressent au travail maritime à travers la mise au point du processus normatif est bien évidement d'obtenir l'acceptation et la mise en œuvre des normes internationales du travail par le plus grand nombre d'Etats.

Il existe actuellement un dispositif issu de la Constitution de l'Organisation Internationale du Travail qui permet de connaître la suite donnée aux instruments internationaux pertinents adoptés que les gouvernements sont amenés à ratifier et appliquer.

Force est de constater que ce mécanisme de supervision présenté comme le système de contrôle international le plus avancé, est fortement dépendant de la volonté des Etats bien qu'ils soient tenus de fournir les rapports utiles au suivi des textes en droit interne au Bureau International du Travail.

Ce mécanisme permet d'évaluer le comportement des Etats au dispositif juridique international et souligne, le cas échéant la promulgation de législations protégeant expressément les travailleurs[346], ou l'absence de mise en œuvre effective des normes

[346] Jean-Marie SERVAIS, *Le droit international du travail en mouvement : déploiement et approches nouvelles*, Droit social, 1991, pp 447-452, spéc, p 451.

internationales du travail dans l'ordre interne. Il faut souligner dans cette optique que les normes à vocation maritime n'échappent pas à cette règle.

Seulement, le souci d'effectivité des règles internationales adoptées commence lorsque le caractère souverain chez certains acteurs implique l'exclusivité de leur compétence sur le territoire national et leur indépendance dans l'ordre international où il n'est limité que par leurs propres engagements[347].

D'une manière générale et quelle que soit la nature du texte adopté au sein de l'Organisation Internationale du Travail, chaque Etat-membre se doit de respecter certaines règles communes à tous, qui encadrent la future mise en application des instruments sur le plan interne.

Ainsi et dans un objectif d'assurer une mise en œuvre effective des instruments internationaux, un système de contrôle international d'application des normes internationales de travail a été établi au sein de l'OIT[348].

En principe et suite à l'adoption des conventions internationales du travail, deux voies s'ouvrent aux Etats-membres. L'une, facultative : la ratification des conventions internationales du travail, l'autre contraignante : la soumission des textes aux autorités nationales compétentes.

En effet et afin de permettre la future ratification de l'instrument adopté et avant d'envisager son application effective, chaque Etat-membre doit soumettre ledit texte aux autorités nationales compétentes.

Selon l'article 19 Paragraphe 5 de la Constitution de l'Organisation Internationale du Travail « chacun des membres s'engage à soumettre, dans un délai d'un an à partir de la clôture de la session de la conférence ou de dix-huit mois maximum, en cas de circonstances exceptionnelles, la convention à l'autorité ou les autorités dans la compétence desquelles rentre la matière, en vue de la transformer en loi ou de prendre des mesures d'un autre ordre».

---

[347] Albert THOMAS, *Justice sociale et paix universelle, Revue de Paris n°6*, 1924, « …Toute souveraineté rappelle-t-on, ne comporte d'autre limitations que celles que l'on veut bien s'imposer », p 256.

[348] Stéphanie RICORDEL, *Le contrôle des conditions de vie et de travail des marins de commerce par l'Etat du port, Dessin et destin des normes établies*, *op.cit*, « …Le contrôle de l'application des normes internationales du travail se présente ainsi comme le corollaire de l'action normative de l'OIT… », p116.

Il est acquis que les autorités nationales compétentes désignent le pouvoir législatif. La soumission des conventions aux autorités compétentes qui est une obligation internationale des Etats crée une sorte de lien institutionnel entre l'Organisation Internationale et les parlements nationaux, ainsi associés à l'introduction de la norme internationale sur le plan interne[349].

Si chaque Etat conserve un droit de ratifier ou non les conventions de l'Organisation Internationale du Travail, nous constatons tout de même que le taux de ratification des Conventions du travail maritime reste relativement bas et le nombre de ces ratifications varie considérablement d'un Etat à l'autre[350].

Toutefois, il parait difficile d'évaluer l'impact et l'influence d'une convention internationale sur le droit interne du pays membre, étant donné que dans beaucoup de cas les bonnes intentions s'évaporent dans l'atmosphère des organes législatifs.

Le Directeur de l'Organisation Internationale du Travail a souligné le fait qu'il « existe un décalage entre l'attitude de certains gouvernements au moment de l'adaptation d'une norme par la Conférence et la position qu'ils prennent au moment de la ratification[351] ». Il en résulte dans certains cas, des ratifications pouvant être qualifiées de platonique, de façade ou bien encore de complaisance. Or, la ratification ne doit pas être considérée comme une fin en elle même, mais une étape du processus qui va de l'élaboration d'une convention à sa mise en œuvre effective.

Le Maroc qui s'est engagé, à l'instar de la plupart des pays de la communauté internationale, dans un mouvement de ratification de conventions internationales, particulièrement celles élaborées sous l'égide de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), possède en réalité tout un dispositif réglementaire de défense et de protection des droits des marins[352], capable de réaliser un rapprochement efficace

[349] Nicolas VALTICOS, *L'OIT et le droit international*, Revue Française des Affaires Sociales, 1994, pp 84-85.
[350] RICORDEL Stéphanie, *Le contrôle des conditions de vie et de travail des marins de commerce par l'Etat du port, Dessin et destin des normes établies*, *op.cit*, « …La France, est actuellement l'Etat qui a ratifié le plus grand nombre de conventions internationales du travail maritime, soit 35 instruments... », p 121.
[351] BIT, *Des valeurs à défendre, des changements à entreprendre- La justice sociale dans une économie qui se mondialise : un projet pour l'OIT*, Genève 1994, Rapport du Directeur Général, p 44.
[352] La réglementation nationale en la matière est bâtie principalement sur le *Dahir* du 31 mars 1919 formant code de commerce maritime et la loi n° 65-99 relative au Code du travail qui établit les droits fondamentaux de tous les travailleurs.

avec les normes internationales adoptées et dès lors, garantir leur introduction et mise en œuvre dans la législation interne.

La spécificité des conditions de travail et de vie à bord des navires de pêche a donné lieu à l'adoption de plusieurs conventions et recommandations internationales visant en particulier la protection et la sécurité des marins pêcheurs. La dernière, dénommée « Convention sur le travail dans la pêche » a été adoptée en juin 2007 par la Conférence internationale du Travail lors à sa 96e session.

Elle constitue en réalité une norme d'ensemble sur le travail dans le secteur de la pêche et a été conçue pour devenir le pilier de la réglementation internationale en la matière et a pour objectif de protéger et de promouvoir de façon prioritaire les droits fondamentaux de tous les pêcheurs et leur accès à un travail décent.

Le *Dahir* formant Code de Commerce Maritime (DCCM) dicte tout un ensemble de mesures consacrées aux droits des marins et qui sont relativement en harmonie avec ladite convention, tels que le contrat d'engagement maritime, les obligations de l'armateur en matière de bien être à bord (nourriture, couchage, prise en charge des soins en cas d'accident de travail ou de maladie contractée à bord) ainsi que des dispositions relatives à l'âge minimum, au rapatriement, au paiement des pêcheurs, aux soins médicaux, à la protection de la santé et de sécurité sociale à l'examen médical et aux brevets et compétences nécessaires pour occuper des postes de commandement.

Les autres points de la nouvelle norme internationale, relatifs notamment à la nature de l'examen médical, à l'effectif minimum, au nombre d'heures de travail, au repos hebdomadaire ou au logement des équipages à bord, ne sont pas encore réglementés par le droit national, toutefois, des mesures à caractère moins contraignant ont été prises pour combler ces carences.

La directive sur la détermination des effectifs et des compétences nécessaires à l'armement des navires de pêche du 20 juin 2005 vient pour déterminer l'effectif et les qualifications minimales pour armer un navire à la pêche, et ce pour garantir la sécurité des personnes, du navire et de la navigation.

La circulaire conjointe du Ministère de l'Agriculture, du Développement Rural et des Pêches Maritimes et du Ministère de la santé n° 0000006 du 21 Février 2005 relative à la mise en place d'un programme de prévention pour les marins pêcheurs, vient également pour créer et organiser le travail des antennes médicales au sein des principaux ports du Royaume.

Par ailleurs et dans le cadre de sa contribution dans l'action normative de l'Organisation Internationale Maritime (OMI) et conscient de l'importance du facteur humain dans le développement économique du secteur des pêches maritimes, le Maroc a ratifié en 1997 une convention d'une importance particulière, il s'agit de la convention STCW de 1978 relative à la formation des gens de mer dans le secteur des transports maritimes.

Depuis, plusieurs efforts ont été déployés pour mettre en œuvre cette convention, à l'exemple de la création du département des pêches maritimes en 1981, d'une direction à part entière, chargée de mettre en œuvre la politique du département en matière de formation, à travers laquelle plusieurs dispositions ont été prises dans une tentative de se conformer aux recommandations prises par la convention STCW.

Dans cet objectif et en vue de se rapprocher encore plus des différents points traités par la dite convention, le département des pêches maritimes a mis en place par ses propres moyens ou par le biais de la coopération internationale, une structure de formation, composée d'établissements de formation maritime, de navires écoles, d'équipements, de programmes pédagogiques et de ressources humaines.

Certes, l'administration des pêches au Maroc affiche une volonté réelle pour se conformer à toutes les dispositions des conventions internationales ratifiées, chose qui paraît aisée pour le segment de la pêche hauturière ou la longueur des navires dépasse les 24 mètres, mais plus difficile de les étendre dans un future proche à l'activité de la pêche côtière. En outre, il paraît encore plus difficile de couvrir la composante artisanale du secteur, confrontée à l'heure actuelle à de nombreuses difficultés et problèmes.

Cependant et dans un souci de veiller à ce que les normes internationales soient effectivement introduites et appliquées dans la législation interne et afin de pallier à toute les carences et insuffisance d'exécution qui résultent de la ratification de ces

normes, le Maroc comme tout autre pays de la communauté internationale, est invité à s'engager réellement et efficacement dans toutes les procédures émanant des organisations internationales, visant le suivi et la mise en œuvre effective des dispositions conventionnelles sur le plan national.

Ainsi, il existe une procédure de suivi des normes internationales du travail élaborée au sein de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) et organisée spécialement à cet effet, qui exige de chaque Etat la production périodique de rapports, afin d'évaluer le traitement réservé aux conventions internationales du travail maritime par chaque membre.

La nécessité de s'assurer de l'application effective des conventions internationales du travail ratifiées justifie l'existence de ce système de supervision indéniablement utile mais qui rencontre tout de même certaines résistances.

Les Etats membres, conformément aux dispositions de la Constitution de l'OIT, se voient contraints de fournir des rapports au Bureau International du Travail, qui peuvent donner lieu à des observations de la part de la commission d'Experts de l'application des conventions et des recommandations internationales du travail.

L'idée d'un contrôle à caractère international se justifie par le fait qu'il est nécessaire de recourir à des garanties spéciales de surveillance et de sanctions et que leur existence représente la condition sans laquelle la réglementation internationale du travail ne saurait se montrer efficace[353].

Ainsi, le Maroc comme tous les autres Etats-membres de l'OIT doit affirmer un engagement réel et efficace dans ce processus de contrôle international à travers la présentation au Bureau Internationale du Travail des rapports annuels sur les mesures prises pour mettre à l'exécution les conventions auxquelles il a adhéré[354].

Il est donc tenu de fournir des renseignements suffisants sur sa législation nationale afin d'établir la conformité législative aux normes internationales adoptées au sein de l'OIT et l'application pratique qui en est faite.

[353] Jean ZARRAS, *Le contrôle de l'application des conventions internationales du travail*, Thèse Droit, Paris, 1937, pp 88-89 et pp 99-110.
[354] Article 22 Constitution de l'OIT, et règlement de la Conférence internationale du travail, Février 1998, p 17.

Généralement et à la suite de la collecte des rapports, l'OIT, procède à l'examen des renseignements fournis par les Etats-membres. Ainsi, les rapports dont le contenu doit répondre aux exigences formelles formulées par le conseil d'administration sont examinés successivement par deux commissions : la commission d'experts pour l'application des conventions et des recommandations (CE) [355] et la commission d'application des conventions et des recommandations.

Instituée par le conseil d'administration de l'OIT, la commission d'experts pour l'application des conventions et des recommandations est chargée d'étudier et d'examiner les informations des Etats-membres puis de rédiger un rapport jugeant de l'application des normes internationales du travail. Elle apprécie la conformité des législations et pratiques nationales avec les dispositions des conventions de l'OIT.

Prenant comme base de ses travaux le rapport de la commission d'experts pour l'application des conventions et des recommandations, la commission de l'application des normes, quant à elle, invite s'il y a lieu les gouvernements à donner des éclaircissements ou à prendre des mesures en vue de surmonter les différences constatées entre la législation et pratique nationales et les dispositions des conventions ratifiées.

S'agissant du Royaume du Maroc, il est à noter que son adhésion à l'action normative de l'OIT en matière de pêche maritime a été suivie de plusieurs observations générales et individuelles de la part des deux commissions de contrôle de l'OIT[356], afin d'accompagner cette adhésion et de réussir une introduction adéquate des normes internationales adoptées, dans la législation interne.

Dans un but d'obtenir la mise en œuvre et l'application effective des textes adoptés, la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations peut être amenée à répéter des questions qui n'obtiennent pas automatiquement de

[355] BIT, *Les normes internationales du travail, une approche globale*, 2002, P VIII, « …Cette commission a été instituée par le conseil d'administration en 1926, elle est composée de vingt juristes de haut niveau (juges de cours suprêmes, professeurs, jurisconsultes…)... ».

[356] Cf. Annexe n° 12 (Les observations particulières des organes de contrôle de l'OIT adressées au Gouvernement Marocain depuis 1987(Années).

réponses. Les exemples d'observations individuelles formulées par la Commission d'experts faisant l'objet de nouvelles sollicitations sont nombreux[357].

La Commission d'experts peut être amenée à enregistrer des cas de progrès qui permettent un meilleur suivi au niveau national dénotent l'existence d'un changement positif dans la situation[358].

Il en résulte que l'action de contrôle engagée par les organes de l'OIT, est soumise en réalité à la seule volonté du gouvernement. Si par exemple la commission d'experts insiste, sans sanction ni contrainte, mais en usant d'une certaine persuasion, il convient de préciser que l'Etat est tenu de collaborer efficacement avec les organes internationales de contrôle et de s'engager réellement dans toute procédure visant l'intégration des normes internationales dans le dispositif juridique interne, malgré les difficultés.

D'ailleurs, le mécanisme de supervision permet en réalité aux autorités compétentes en cas de difficulté d'application d'exposer tous les obstacles et les achoppements qui les empêchent de ratifier une convention ou les mettent dans l'impossibilité d'appliquer un texte déterminé même temporairement.

En outre, le contact régulier et permanant que l'Etat doit nouer avec les organismes internationaux, ainsi que le bon accueil qu'il doit réserver à toutes les observations et recommandations internationales parfois répétées, lui permet de ne pas stagner dans un état acquis, mais encore plus, d'avancer vers de nouveaux progrès sociaux.

Cependant, il est à préciser que cette adhésion et cet engagement auprès des organes de contrôle internationaux ne peut pas donner ses fruits, que si l'Etat a fait preuve

[357] A l'exemple de l'observation individuelle concernant la convention n° 179 (Publication 2007) sur le recrutement et le placement des gens de mer, dont la Commission a noté avec regret que le rapport du gouvernement marocain devant contenir des informations relatives à ces dispositions ne contient aucune indication détaillée relative à l'application de la convention par la législation nationale en vigueur. La commission a demandé donc une nouvelle fois le gouvernement de communiquer, des informations détaillées sur les dispositions de la législation nationale donnant effet à la convention en question. (Source : Site de l'OIT octobre 2010).

[358] A l'exemple de l'observation individuelle concernant la convention n° 138 (Publication 2004) sur l'âge minimum, dont la commission a encouragé les efforts du gouvernement visant à abolir le travail des enfants et à améliorer les conditions d'emploi pour les enfants travailleurs et incité le gouvernement à poursuivre ses efforts dans sa lutte contre le travail des enfants, à continuer de retirer les enfants du travail tout en mettant en place des alternatives suite au retrait et à améliorer les conditions de vie et de travail des enfants. (Source : Site de l'OIT octobre 2010).

d'une souplesse et d'une flexibilité dans l'appréhension des obligations que la ratification entraîne.

Pour y parvenir, l'Etat doit définir une stratégie capable de promouvoir une mise en œuvre effective des normes internationales dans un esprit constructif, basé notamment sur la transparence et non pas sur une surdose de souveraineté nationale ou du volontarisme étatique.

Certes, l'application des normes internationales du travail repose presque exclusivement sur l'engagement volontaire de l'Etat, étant donné que l'Organisation ne dispose d'aucun pouvoir de sanction, hormis une pression morale d'exposer publiquement les manquements constatés, mais un engagement responsable et actif de l'Etat dans les différents processus de contrôle international ne peut que rendre ce dernier plus efficace.

De plus, il paraît nécessaire pour favoriser une application effective des normes internationales protectrices et dès lors garantir un travail décent pour tous les travailleurs notamment du secteur maritime, d'encourager toute forme et toute initiative de coopération et de collaboration entre l'Etat et les organismes internationaux.

Il est à noter que le Maroc membre de l'OIT depuis 1956, et le Bureau International de Travail (BIT) ont mis en œuvre deux programmes triennaux 1999-2001 et 2002-2005 de coopération. Ces programmes ont été concrétisés par la réalisation du projet pilote "Programme par pays pour un travail décent" qui a porté principalement sur les volets suivants :

- L'amélioration du dialogue social.
- La mise à niveau sociale des entreprises.
- Le renforcement du rôle des entreprises dans la formation des ressources humaines.

Tenant compte des résultats positifs de ce projet, le Maroc et le BIT ont signé un protocole d'accord en date du 18 Mars 2008 pour la mise en œuvre d'un nouveau programme, pays pour travail décent (PPTD) pour la période 2008-2011.

Ce programme a fixé comme objectifs stratégiques :

- la promotion et la mise en œuvre des principes et droits fondamentaux au travail.
- le développement des ressources humaines et de l'employabilité.
- l'accroissement de l'étendue et de l'efficacité de la protection sociale pour tous.
- le renforcement du tripartisme et du dialogue social.

Le plan d'action de ce programme a été réalisé par le département chargé de l'emploi en concertation avec les différents départements ministériels et les partenaires sociaux.

Section 3 - Les relations euro-marocaines, un nouveau mode de partenariat

Les relations euro-marocaines entrent dans une nouvelle phase. Depuis la date à laquelle l'Union européenne (UE) a défini sa politique de voisinage (PEV), le contexte dans lequel s'inscrivent ces relations a considérablement évolué. Le Maroc a depuis longtemps exprimé à maintes reprises sa volonté et sa détermination de fonder avec l'UE un nouvel environnent d'échange institutionnel et juridique qui aille au-delà de l'association.

Ce vœu du Maroc vient d'être exaucé le 13 Octobre 2008 à Bruxelles, puisque le Conseil d'Association Maroc-Union européenne a accordé le statut avancé au Maroc, premier pays sud-méditerranéen à accéder à ce statut. Pour simplifier, le statut avancé permet au Maroc de bénéficier de toutes les attributions d'un pays membre, sauf la participation aux institutions politiques de l'Union européenne, telles que la Commission européenne et le Parlement européen.

Ainsi, la coopération dans divers domaines, y compris le domaine maritime, constitue l'une des perspectives sur lesquelles repose cette nouvelle forme de partenariat. Elle vise essentiellement le rapprochement de la législation et les normes

marocaines de celles de l'Union européenne, afin que le Maroc puisse être pleinement intégré dans l'espace européen (Paragraphe I).

Ce nouveau cadre de partenariat constitue également et selon les observateurs plus qu'une reconnaissance, c'est une véritable récompense pour le Royaume et ses efforts fournis en matière de réformes, dans plusieurs domaines notamment économiques, sociales, des droits de l'homme et de gouvernance.

En effet, l'Union Européenne à exprimer à plusieurs reprises son engagement à accompagner les réformes mises en place par le Maroc et d'apporter tout le soutien et l'appui dans plusieurs domaines, y compris le domaine maritime (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 - Le statut avancé, vers un rapprochement du cadre législatif marocain à l'acquis communautaire en matière maritime

Le partenariat Maroc/ Union européenne n'a cessé de se développer et ce depuis plus de 40 ans, date du premier accord commercial[359]. Ces dix dernières années, le Maroc s'est engagé dans un programme de réformes structurelles dans le but d'édifier un Maroc moderne et un Etat de droit. C'est en raison de ces efforts que l'Union européenne a décidé d'accorder le statut avancé au Royaume du Maroc suite à sa demande et dès lors, récompenser ce rapprochement par une association avantageuse et bénéfique (A).

Ainsi, ce statut basé entre autres sur une adhésion normative, constitue pour le Maroc, une excellente opportunité de renforcer sa législation maritime et d'assurer son rapprochement à l'acquis juridique communautaire en matière maritime, qui a pu apporter, depuis des décennies, des règles davantage protectrices au profit des gens de mer dans ce domaine (B). Reste à définir le mode de cette convergence réglementaire et les étapes à suivre pour réaliser cet objectif (C).

A- L'importance du rapprochement

L'élargissement de l'Union européenne, qui est devenu réalité le 1er mai 2004, a profondément modifié la donne politique, géographique, économique et sociale de

[359] La véritable naissance des relations contractuelles entre l'Europe et le Royaume date de 1969, avec la signature d'un premier Accord d'Association quinquennal dont le champ se bornait au strict domaine commercial.

l'Union européenne, offrant l'occasion de consolider et approfondir ses relations avec les pays limitrophes de l'Union notamment au Sud.

Au-delà de l'association actuelle, la politique européenne de voisinage (PEV) a pour objectif de proposer aux voisins de l'UE un approfondissement des relations et la perspective d'un degré élevé d'intégration.

L'Union européenne et le Maroc sont déterminés à saisir cette occasion pour renforcer leurs relations, promouvoir la stabilité, la sécurité et la prospérité fondées sur le partenariat, les intérêts communs l'appropriation commune et la différenciation. Cette approche contribuera à la mise en place d'un partenariat stratégique de voisinage.

Des objectifs ambitieux ont été fixés à l'issue de ce cadre partenarial, des objectifs fondés particulièrement sur l'attachement, réciproquement reconnu, à des valeurs communes comprenant la démocratie, l'Etat de droit, la bonne gouvernance et le respect des droits de l'homme, le développement durable ainsi que la réduction de la pauvreté et la mise en œuvre de réformes politiques, économiques, sociales et institutionnelles.

Pour le Maroc, le rapprochement avec l'Union européenne constitue un choix fondamental de politique étrangère. Le statut avancé permettra à la fois au Maroc de renforcer l'ancrage stratégique de ce choix sur la base d'engagements réciproques et de favoriser la dimension régionale et sous-régionale, notamment dans le cadre du processus euro-méditerranéen.

Ce statut avancé signifie donc un appel à l'approfondissement permanent de la relation Maroc/ Union européenne vers des obligations réciproques et mutuellement avantageuses, l'objectif étant d'atteindre un véritable partenariat bénéfique pour le Maroc.

Partant du principe que dans la région méditerranéenne, le Maroc est le pays le plus avancé dans la mise en œuvre du plan d'action, qu'il est le seul à avoir avec l'UE une structure permanente de dialogue politique renforcé, il estimait qu'il pouvait donc aller aussi loin et aussi vite que possible dans la construction d'une nouvelle relation et concevoir un nouveau cadre juridique et institutionnel.

L'Union européenne a exprimé à plusieurs reprises son engagement à accompagner les efforts de rapprochement que le Royaume doit accélérer, notamment dans le domaine juridique, pour faire vivre ce mode nouveau de partenariat. Reste donc à donner un contenu au statut avancé, de la profondeur et des perspectives.

Sur ce volet, la délégation européenne précise qu'il est temps de s'atteler à définir un mode opératoire pour atteindre les objectifs du statut avancé signé entre les deux parties, à savoir le Maroc et l'UE.

En clair, tout reste à faire et c'est à l'Etat et au gouvernement qu'incombe la responsabilité de proposer un programme de convergence règlementaire pour faire vivre et mettre sur orbite le statut avancé.

Un travail rigoureux est donc nécessaire pour définir et tracer, conjointement, une feuille de route ou tout du moins une base de travail qui servira de cadre de référence et d'évaluation. Le tout en conformité avec l'acquis communautaire.

B- La diversité de l'expérience communautaire dans le domaine maritime

Ensemble des valeurs communes régissant la vie des 27 Etats membres de l'UE, l'acquis communautaire en général, participe à la notion de « confiance mutuelle » où les mêmes règles, sont partagées par tous les Etats membres.

Compilé dans plus de 27 000 pages, cet acquis communautaire est en évolution constante et comprend la teneur, les principes et les objectifs politiques des traités, la législation adoptée en application des traités et la jurisprudence de la Cour de justice, les déclarations et les résolutions adoptées dans le cadre de l'Union, les actes relevant de la politique étrangère et de sécurité commune, les actes convenus dans le cadre de la justice et des affaires intérieures et les accords internationaux conclus par la Communauté et ceux conclus par les États membres, entre eux, dans le domaine des activités de l'Union[360].

Outre le droit communautaire proprement dit, l'acquis communautaire est donc constitué de tous les actes adoptés au sein des deuxième et troisième piliers de

[360] Conjoncture Magazine N° 915, *Dossier spécial : Maroc-Union européenne, Relever les défis du statut avancé, Vers la concrétisation des ambitions affichées*, Mai 2010, P 27.

l'Union, ainsi que des objectifs communs fixés par les traités. L'Union s'est donnée pour objectif de maintenir intégralement l'acquis communautaire et de le développer.

Les pays candidats doivent accepter cet acquis communautaire avant d'adhérer à l'Union. Les dérogations à l'acquis sont exceptionnelles et de portée limitée. Pour intégrer l'Union, les pays candidats se trouvent dans l'obligation de transposer l'acquis dans leurs législations nationales et de l'appliquer dès leur adhésion effective.

Le Maroc n'étant pas candidat à l'adhésion, ce sont les autorités marocaines elles-mêmes qui doivent décider du calendrier, du délai et des domaines dans lesquels le Royaume souhaite avancer.

Concernant l'acquis juridique européen en matière maritime, il est à noter que depuis la mise en route de l'union européenne, le cadre national de régulation des différents pays de l'union a éclaté devant cette ouverture communautaire. Le contenu des droits nationaux a été ainsi modifié par le développement du droit social communautaire.

Le respect du droit communautaire a conduit après à étendre aux marins les différentes dispositions notamment les plus protectrices de la législation générale du travail.

Il en résulte plusieurs directives que certaines sont générales et concernent toutes les entreprises, tous les travaux subordonnés, d'autres sont particulières, visant ou non les marins, enfin il existe des directives spécifiques aux secteurs maritimes.

L'appréhension des conditions matérielles et immatérielles de travail des marins a nécessité l'harmonisation des différentes règles en la matière et dès lors, leur transposition et insertion dans les dispositifs nationaux.

Il importe de signaler également que le droit communautaire ne régit pas seulement les conditions de travail à bord des navires européens, il participe également aux contrôles de l'Etat du port visant tout navire de pavillon étranger faisant escale dans les ports européens.

Donc, l'ouverture communautaire à donné naissance à plusieurs règles protectrices en faveur des travailleurs maritimes. C'est ainsi qu'en matière de protection de la

sécurité et de la santé au travail, la directive cadre 89/391 du 12 Juin 1989 définit les obligations de prévention de l'employeur et du salarié.

Plusieurs directives techniques générales concernent les navires, de commerce comme de pêche, à savoir la directive 89/655 du conseil du 30 novembre 1989 relative à l'utilisation d'équipements de travail, directive 92/58 du Conseil du 24 juin 1992 concernant les prescriptions minimales sur la signalisation de sécurité et de santé au travail, directive 2002/44 du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 concernant les vibrations, directive 2003/10 du Parlement européen et du Conseil du 6 février 2003 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relative à l'exposition des travailleurs aux risques dus à des agents physiques et notamment au bruit[361].

On peut donc imaginer le bouleversement dans le secteur de la pêche né de l'application effective de toutes ces directives notamment en ce qui concerne les points qui se sont longtemps considérés comme inabordables tels que le bruit et les vibrations dans les navires de pêche.

Quant à la sécurité et formation maritime, il est à noter que la directive 94/58 du Conseil du 22 novembre 1994 fixe le niveau minimal de formation des gens de mer, mettant en œuvre la convention STCW de l'OMI de 1978. Cette directive à été modifié par la directive 98/35 du Conseil du 25 mai 1998, afin de l'adapter aux dispositions révisées en 1995 de la convention STCW.

A ce propos, il est nécessaire de signaler que la Commission européenne à travers l'Agence européenne de sécurité maritime a exprimé son souhait d'établir une évaluation distincte de celle de l'OMI de tous les systèmes nationaux de formation maritime, des moyens d'assistance et de mise à niveau. Il s'agit d'obtenir et de vérifier l'existence d'une formation maritime minimale pour chaque marin, ainsi que la conformité à la convention STCW 1995 des brevets délivrés.

Concernant la durée de travail, il est à signaler que la directive 93/104 du 23 novembre 1993 portant sur l'aménagement du temps de travail, constitue une directive particulière qui participe en réalité à l'amélioration des conditions du travail à la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.

[361] Jean-Pierre BEURIER (dir), *Droits Maritimes –Droit social des gens de mer- op.cit*, p 427-428.

De plus, un accord a été conclu le 30 septembre 1998 entre l'Association des armateurs de la communauté (ECSA) et la Fédération des syndicats des travailleurs des transports de l'Union européenne (ETF) dans un objectif d'organiser le temps de travail des marins. Il prévoit un repos minimal journalier de 10 heures et une durée maximale de travail journalier de 14 heures, sur une période de 24 heures, soit un repos de 77 heures et une durée maximale de travail de 72 heures sur une période de 7 jours.

Cet accord précise également qu'un tableau précisant l'organisation du travail à bord doit être affiché à un endroit facilement accessible. Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos doivent être également tenus, émargés par l'autorité à bord. Pour les marins âgés de mois de 18 ans, ils ne doivent pas travailler la nuit et concernant les congés pays, cet accord indique que tout marin a le droit de bénéficier d'un congé payé d'au moins quatre semaines par an pour un emploi d'un an et d'une manière générale, tout navire selon cet accord doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité.

Le contrôle de la durée du travail par l'Etat du port est également organisé par la directive 99/95 du 13 décembre 1999 du Parlement européen et du Conseil, qui a pour objectif d'appliquer à tout navire faisant escale dans un port de la Communauté, quel que soit son pavillon, toutes les mesures nécessaires afin de remédier à toute infraction ou situation manifestement dangereuse pour la sécurité ou la santé des gens de mer, allant jusqu'à l'interdiction du navire de quitter le port du pays membre, lorsque la situation à bord présente clairement un danger pour la santé ou la sécurité de l'équipage.

A propos des contrôles sociaux de l'Etat du port, il est à signaler que la directive 95/21 du Conseil du 19 juin 1995 organise l'application aux navires, faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats

membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de travail à bord des navires[362].

La directive 95/21, comme le mémorandum d'entente de Paris (MOU), vise notamment la convention 147 de 1976 de l'OIT, sur les normes minima et qui renvoie aux dispositions d'autres conventions internationales, en particulier sur le contrat d'engagement, les soins médicaux, la nourriture, le logement des équipages.

D'autre part, on ne peut évoquer le développement de l'institution de la sécurité sociale des marins en Europe sans exposer l'expérience française en la matière, qui constitue en réalité l'une des expériences les plus avantageuses sur le plan continental voire international.

En effet, les marins naviguant sous pavillon français, bénéficient d'un régime spécifique de sécurité sociale, organisé par l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM), dont les racines sont très anciennes.

L'ENIM est à la fois une direction centrale du ministère de l'Équipement et de Transports, et un établissement public administratif, doté de la personnalité juridique. Il s'agit d'un régime de sécurité sociale professionnel, géré par l'administration, ce qui est exceptionnel dans le système français. L'ENIM comprend une Caisse de Retraite des Marins (CRM), et une Caisse Générale de Prévoyance (CGP), il est financé par des cotisations des armateurs et des marins, assises sur des salaires forfaitaires fixés par l'administration, mais surtout par le budget de l'Etat en raison du déséquilibre démographique ancien de ce régime.

L'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) est le régime de sécurité sociale commun à tous les navigants ; les marins embarqués sur les navires de commerce, de pêche et de plaisance ou les marins qui sont autorisés à valider des services à terre, et leurs ayants droit, et même les élèves qui suivent un enseignement

[362] Jean-Pierre BEURIER (dir), *Droits Maritimes – Droit social des gens de mer- op.cit*, « …En pratique, si les contrôles sociaux en sont à leurs balbutiements, ils compètent les contrôles techniques portant sur le navire. Un inspecteur de sécurité ne retiendra pas un navire pour des motifs sociaux, mais le délabrement intérieur du navire sera noté en complément des défaillances techniques justifiant la retenue du navire… », p 429.

maritime (écoles nationales de la marine marchande, lycées professionnels maritimes), les marins pensionnés et leurs ayants droit[363].

Ce régime offre une protection pour :

- les risques maladie, maternité, invalidité, décès et accident du travail, assurés par la caisse générale de prévoyance (décret du 17 juin 1938 modifié).

- le risque vieillesse assuré par la caisse de retraites des marins (code des pensions de retraite des marins).

Il développe en outre une action sociale avec le versement d'aides individuelles et des subventions à des établissements d'accueil pour les personnes âgées ou handicapées. Il participe aussi à des actions de prévention sous forme de soutien à des associations.

Reste à signaler que L'ENIM participe également à l'élaboration de la doctrine de la sécurité sociale des gens de mer en proposant aux Pouvoirs publics les évolutions législatives et réglementaires nécessaires.

Il en résulte de l'examen de cet acquis en matière maritime une richesse et une diversifié de l'expérience communautaire dans ce domaine, qui a pu apporter des normes particulièrement protectrices en faveur des gens de mer et dans toutes les branches du domaine maritime y compris la pêche. Reste à définir un programme de convergence réglementaire, capable d'assurer une transposition efficace des normes maritimes européennes dans la législation nationale.

C- Méthodologie de la convergence réglementaire et ses domaines

Il est à signaler dans ces conditions que la feuille de route établie pour la mise en œuvre du statut avancé accordé au Maroc a arrêté parmi ses priorités la convergence réglementaire Maroc- Union Européenne[364]. C'est ainsi que l'arsenal juridique et réglementaire maritime national doit être mis à niveau en vue de son rapprochement de celui de l'Union Européenne.

[363] Site de l'Établissement National des Invalides de la Marine : www.enim.eu (Vu Juin 2011).
[364] Larbi JAIDI & Ivan MARTIN, *Comment faire avancer le statut avancé UE-Maroc ?*, Institut européen de la méditerranée, Mars 2010 «…La reprise de l'acquis communautaire se configure comme l'instrument fondamental du Statut Avancé… », p 58.

Ainsi, le rapprochement du cadre interne législatif et réglementaire maritime à l'acquis communautaire en la matière ne peut se concrétiser qu'à travers un processus graduel et séquencé, basé sur la reprise progressive de toute l'expérience communautaire en matière maritime.

Cette vision contribuera sans doute à enrichir et consolider l'arsenal juridique existant, en s'ouvrant sur d'autres issues et en stimulant les réformes structurelles, visant à mieux réglementer la profession maritime et de la doter des outils nécessaires pour réduire voire éradiquer toutes les formes de faiblesse et de fragilité qui règnent au sein des populations maritimes notamment les plus vulnérables et pour développer également l'emploi, la stabilité de l'engagement maritime et la cohésion sociale.

En effet, le renforcement du dialogue et la coopération en matière d'emploi, de travail décent, y compris dans le domaine maritime, se configure comme l'instrument fondamental du rapprochement social entre le Maroc et l'UE, notamment dans les domaines suivants : égalité des genres, travail des enfants, stabilité d'engagement et l'adaptation des qualifications compte tenu de l'évolution du marché du travail et de la mondialisation de l'économie.

Cette coopération devrait également soutenir la mise en place d'un cadre institutionnel des politiques du marché du travail en vue de développer la politique de l'emploi et les politiques sociales (protection sociale, dialogue social) au Maroc tenant compte des grandes lignes de la stratégie européenne de l'emploi et du cadre d'action à définir par la Conférence Ministérielle Euro Med sur l'emploi à Marrakech en novembre 2008.

Une attention particulière devrait être donnée au développement des mesures actives de l'emploi, des services publics de l'emploi et de l'observation du marché du travail, à l'investissement dans le capital humain et l'employabilité, à la protection et l'inclusion sociales, au droit du travail et aux relations professionnelles dans le monde du travail.

D'une manière générale la coopération euro-marocaine en matière d'emploi et de politique sociale exige la mise en œuvre des articles 69 à 72 de l'accord d'association

et le rapprochement de la législation marocaine des normes et pratiques de l'UE dans le domaine social et celui de l'emploi.

Cette collaboration devrait engager un dialogue sur les droits sociaux fondamentaux et les normes essentielles du travail en vue d'analyser la situation et d'identifier les défis et les mesures possibles, notamment à la lumière de la Déclaration de l'OIT de 1998.

La poursuite du dialogue en vue d'améliorer l'échange d'informations sur les programmes et initiatives visant à faciliter l'inclusion sociale, l'intégration dans le milieu du travail des groupes désavantagés, dont les marins pêcheurs font partie intégrante, semble également être parmi les priorités du volet social de cet accord de partenariat euro-marocain, de même que la coopération en matière de régimes de sécurité sociale (échange d'expériences, appui à la réforme et à la mise en œuvre des systèmes de protection sociale, notamment l'Assurance maladie obligatoire (AMO) et le régime des retraites, ainsi que la poursuite du dialogue social à tous les niveaux (bipartite et tripartite).

Dans cette logique, le groupe de travail maroco-européen estime qu'il est nécessaire de mettre en place un mécanisme conjoint pour répertorier l'ensemble des dispositifs législatifs et réglementaires marocains et européens.

A cet effet, dans un premier temps, il convient de s'appuyer en priorité sur les structures de l'Accord d'Association (sous comités et groupe de travail) et sur les instruments de la coopération (jumelage, TAIEX « Assistance Technique et Échange d'Informations »), en leur donnant une nouvelle impulsion afin de systématiser l'approche dans le secteur maritime. Le groupe de travail estime que le Comité d'Association examine l'état d'avancement de ce processus de manière systématique.

De ce fait, le Maroc doit poursuivre l'alignement de sa législation maritime et de ses stratégies sectorielles en la matière notamment en ce qui concerne la mise à niveau des infrastructures maritimes et portuaires. Une fois la législation horizontale alignée, les organismes marocains de normalisation, d'accréditation et de métrologie pourront participer aux travaux des organismes européens. Le rapprochement graduel aux normes européennes permettra certainement de fluidifier progressivement cette harmonisation de la législation marocaine aux normes standards de l'acquis

communautaire en matière maritime et dès lors assurer une évolution permanente de la profession maritime et sa conformité avec l'expérience européenne.

Or, se pose ici la question des limites de l'approche de l'alignement sur l'acquis communautaire (quant à son périmètre et sa portée) dans le cas du Maroc qui n'est pas un membre de l'Union Européenne et qui n'est pas soumis au Droit communautaire, mais lié à l'UE par un accord qui lui octroie un statut avancé, comme étant un partenaire privilège. La procédure suivie dans le cas du Maroc, est-elle donc aussi pertinente pour un pays censé de garder, en principe, sa souveraineté mais obligé en même temps de choisir la nature, la portée et le séquençage de cette convergence réglementaire ?

L'UE va proposer à cet effet l'élaboration d'une « Fiche convergence » accompagnant chaque projet législatif soumis au parlement marocain et prône l'adoption d'un programme national de convergence réglementaire avec l'acquis communautaire qui identifie les priorités de convergence, les ressources nécessaires, le séquençage de mise en œuvre ainsi que l'importance d'instaurer un mécanisme de pilotage interministériel.

À la différence du processus d'adhésion à l'UE qui exige que les postulants harmonisent leurs réglementations avec celles de l'Union en adoptant l'intégralité de l'acquis communautaire, le Maroc peut faire un choix « à la carte» dans cet acquis, pour ne mettre en œuvre que les changements réglementaires qui auront, en définitive, des avantages importants sur le développement du secteur maritime qui nous intéresse et l'amélioration des conditions de vie et de travail de ses populations.

Sur le plan méthodologique, l'intégration de l'acquis européen en matière maritime pourrait suivre une feuille de route conjointe qui fixerait les étapes à franchir, définirait les « clauses de sauvegarde » concernant certains aspects spécifiques, leur nature transitoire ou permanente et établirait la «progressivité pour certain secteurs sensibles». La méthodologie de convergence pourrait obéir à la démarche suivante:

1. Présentation par l'UE de l'acquis communautaire dans le secteur maritime et notamment dans la profession maritime et son organisation.

2. Présentation par le Maroc du cadre réglementaire actuel dans ce domaine.

3. Mesure de l'écart existant entre le cadre réglementaire du Maroc et l'acquis communautaire maritime.

4. Définition par le Maroc du degré de rapprochement souhaité dans ce secteur.

5. Définition par le Maroc du degré et de la cadence de la reprise de l'acquis communautaire et l'ensemble de mesures qui s'imposent au ministère chargé des pêches maritimes pour se conformer à cet acquis.

A l'inverse des pays candidats, pour lesquels la reprise intégrale et *in extenso* de l'acquis communautaire, constitue une exigence *sine qua non*, le Maroc restera maître de tout le processus de convergence et décidera des domaines à faire converger, de la cadence de la convergence et surtout du degré de mise en œuvre de celle-ci[365].

L'UE se félicite aujourd'hui de la mise en œuvre satisfaisante de l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche avec la Communauté européenne, qui contribue à l'approfondissement des relations et du dialogue sectoriel entre les autorités responsables marocaines et européennes, notamment dans le cadre des réunions régulières de la Commission mixte. Elle se félicite également de la préparation d'une nouvelle stratégie de modernisation du secteur de la pêche au Maroc.

Il est à souligner également que les deux parties conviennent dans ce cadre partenarial d'engager des concertations pour la définition d'une stratégie permettant au Maroc de participer à la politique maritime intégrée de l'UE en vue de promouvoir un grand niveau de rapprochement réglementaire dans ce secteur maritime.

[365] Dans un Entretien publié dans « *Conjoncture Magazine*» N° 915 Mai 2010, p 29, Mr Eneko Landaburu, Ambassadeur, Chef de la Délégation européenne confirme que « …C'est au Maroc de décider des domaines, de ses priorités et du calendrier de mise en œuvre. Nous attendons des propositions dans ce sens, notamment en ce qui concerne la méthodologie, et les instruments qui doivent donner corps au programme de convergence. L'Union européenne n'intervient pas dans les décisions du Royaume mais appuiera le Maroc dans ses projets dès lors qu'une feuille de route explicitant le processus à venir sera finalisée… ».

Pour y parvenir et selon cette nouvelle forme de coopération, une large participation du Royaume du Maroc en tant que partenaire privilégié de l'UE est prévue dans des projets maritimes communautaires relatifs notamment à la sécurité maritime, à la recherche, mais également à la réflexion sur la future stratégie maritime méditerranéenne dans le cadre de la nouvelle politique maritime intégrée adoptée par le Conseil européen de décembre 2007. Dans le domaine maritime, ce partenariat suivra une approche intégrée visant à trouver les meilleures synergies en cohérence avec les projets en la matière dans le cadre du Processus du Barcelone Union pour la Méditerranée (UPM).

En somme, les deux parties reconnaissent qu'il s'agit d'un domaine sensible pour lequel le Maroc engage certes des réformes importantes dans le cadre de sa stratégie de développement du secteur maritime, mais qui nécessitent tout de même un engagement effectif de la part de l'UE et un accompagnement de toutes ces réformes en vue de faire aboutir ce statut avancé et dès lors, développer un haut niveau de coopération dans ce domaine.

Paragraphe 2 - Pour plus d'appui à la stratégie de développement du secteur maritime

Le Maroc a clairement fait le choix du mouvement et de l'ouverture dans le secteur maritime. Mouvement tout d'abord avec la mise en place de plusieurs réformes de fond, nécessaires pour la relance de sa stratégie dans ce secteur, ce qui implique un engagement positif et efficace de la part de l'autorité maritime, afin de réussir cette relance et de réaliser tous ses objectifs, notamment sur le volet social (A).

Ensuite, il a fait le choix de la collaboration et de l'ouverture sur plusieurs partenaires notamment européens, une ouverture couronnée dernièrement par l'octroi au Maroc d'un statut avancé dans le cadre d'un partenariat privilégié, qui constitue pour les responsables de ce secteur une véritable opportunité pour mettre sur les rails toutes leurs ambitions d'adossement à la norme et à la pratique européennes maritimes et en général leurs aspirations de développement au profit de ce secteur et de sa main d'œuvre. Une contribution effective de l'UE dans ce contexte est ici nécessaire pour faire aboutir ce processus de développement et dès lors, mettre en mouvement cette association (B).

A- L'établissement d'un contexte favorable au relance du secteur

Après une série de réformes et de projets de développement visant à mieux organiser le secteur de la pêche, ce dernier vient d'être doté d'une nouvelle stratégie de développement à l'horizon 2020 baptisée « Halieutis» qui constitue, selon les responsables du ministère de tutelle, une stratégie intégrée, ambitieuse et globale qui vise la mise à niveau et la modernisation des différents segments du secteur de la pêche ainsi que l'amélioration de sa compétitivité et de sa performance[366].

Il convient de souligner dans cette optique que « Halieutis » a mis l'accent sur un volet important à savoir la gouvernance du secteur. Ainsi, sur le plan institutionnel, elle a prévu la mise en place d'une gouvernance publique forte et mobilisatrice pour moderniser le secteur halieutique.

L'objectif ultime étant la mise en place d'un système de gouvernance sectorielle permettant un transfert de pouvoir graduel aux régions et au secteur privé. En parallèle, un travail d'organisation du secteur est lancé à travers l'organisation de la représentation professionnelle et l'encouragement d'une interprofession.

Ce faisant, le secteur de la pêche marocaine bénéficiera d'une synergie des efforts et d'une bonne gouvernance à la fois nationale, régionale et locale de nature à fédérer tous les opérateurs autour des décisions majeures bénéfiques pour la gestion et le développement du secteur. Le système de gouvernance sectorielle vise également la mise en place d'un dialogue transparent et efficace entre le gouvernement et les professionnels du secteur de la pêche.

En effet, l'élément humain doit constituer une assise incontournable dans cette nouvelle stratégie, à travers la mise en œuvre d'une approche consultative lors des préparations du plan d'exécution, basée sur l'organisation des conférences nationales en associant tous les intervenants et les professionnels du secteur maritime au plan afin d'en assimiler toutes ses clauses.

L'application de ce projet exige également la préservation de la main d'œuvre et ses droits et acquis, tout en créant davantage de postes d'emploi stables et une mise en place des règles de système social adéquat (couverture, retraite...), ainsi que la

[366] La cérémonie de présentation de cette nouvelle stratégie du secteur halieutique, a été organisée dans le cadre des travaux du Conseil Supérieur Halieutique.

conservation de la paix sociale en instituant le dialogue social et en comblant les revendications légitimes des travailleurs.

Reste à signaler que la fédération des efforts pour unifier les approches et préserver les intérêts de tous les marins pêcheurs notamment ceux qui vivent et travaillent dans des conditions difficiles ainsi que la lutte contre les lobbys qui se lancent dans des opérations de déstabilisation et de mise à échec des plans de développement stratégiques, doit constituer une priorité parmi d'autres que cette nouvelle vision de développement doit prendre en considération lors de l'exécution de cette stratégie.

Ainsi et dans un objectif de mettre sur les rails cette nouvelle vision, le Maroc est amené donc à mettre en place une feuille de route bien tracée pour le développement et la modernisation du secteur de la pêche maritime et l'accroissement de sa compétitivité, tout en respectant ses engagements internationaux dans ce domaine et en exploitant notamment le contexte très positif dans lequel s'inscrivent ses relations avec l'UE, particulièrement après l'attribution du statut avancé. Dans cette logique, le Maroc est amené à :

- Poursuivre la mise en œuvre de la politique maritime nationale en vue d'une plus grande compétitivité du secteur maritime et introduire la concurrence et la participation privée dans les services portuaires.

- Poursuivre la réforme du secteur portuaire en vue de la mise en place d'une autorité portuaire indépendante chargée de la régulation et du contrôle.

- Renforcer les compétences des administrations maritimes et la formation des gens de mer en termes de sécurité et de prévention de la pollution maritime.

- Mettre en œuvre les conventions internationales pertinentes et continuer à rapprocher la législation maritime de celle de l'UE.

- Mettre à niveau le pavillon national, renforcer la surveillance administrative en ce qui concerne le respect des obligations incombant aux tiers notamment dans le domaine de la sécurité maritime.

- Explorer les possibilités de coopération avec l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM), chargée de renforcer le système global de sécurité maritime dans les eaux communautaires, de manière à réduire les risques d'accident maritime, de pollution par les navires et de décès en mer.

- Achever la restructuration du secteur portuaire d'État.

Sur le plan régional, le Maroc est amené à développer la sécurité maritime à travers la participation à l'amélioration du cadre « Euromed »[367] de coopération au sein de l'OMI et la participation au nouveau projet régional MEDA[368] sur la sécurité maritime (SAFEMED)[369]. Il est amené également à renforcer sa participation à la coopération régionale concernant la politique maritime en général et en particulier la mise en place au profit des marins de tous les moyens et outils nécessaires pour l'exercice de leur profession, notamment en ce qui concerne les infrastructures portuaires.

Dans cette logique et en parallèle de toutes les réformes entreprises et les actions menées par les autorités marocaines pour se rapprocher des standards européens en

[367] Le partenariat Euromed, dit aussi Processus de Barcelone, a été créé en 1995 à Barcelone, à l'initiative de l'Union européenne (UE) et de dix autres États riverains de la mer Méditerranée (Algérie, Autorité palestinienne, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie). L'Albanie et la Mauritanie sont membres de l'Euromed depuis 2007. EUROMED rassemble, désormais, les 27 États membres de l'UE et douze États du sud de la Méditerranée. La Libye avait un statut d'observateur jusqu'en 1999 ; depuis 2004, la normalisation des rapports avec l'UE prépare son intégration à moyen terme.
Le processus de Barcelone a été lancé en novembre 1995 et a donné naissance à une alliance reposant sur les principes de l'appropriation commune, du dialogue et de la coopération. La déclaration de Barcelone, faite à l'issue du sommet constitutif, énonce les principaux objectifs de ce partenariat : construire ensemble un espace de paix, de sécurité et de prospérité partagée. Pour y parvenir, elle prévoit des actions dans les domaines politique, économique, financier, culturel et social. Euromed est fondé sur les rapports de paix entre ces États qui ont des intérêts communs ainsi qu'un long passé d'échanges mutuels. (Source : Wikipedia (Octobre 2011)).

[368] Le programme MEDA vise à mettre en œuvre les mesures de coopération destinées à aider les pays tiers méditerranéens à procéder à des réformes de leurs structures économiques et sociales et à atténuer les effets du développement économique sur le plan social et environnemental.

[369] Martin NDENDE, *La Sécurité maritime en Méditerranée : quelle politique européenne ?* Revue Africaine des affaires maritimes et des transports, (N°2), L'Harmattan, Juillet 2010, Nantes, « … Le programme SAFEMED ou « Projet de coopération euro-méditerranéenne sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires » qui a été lancé en novembre 2005 constitue, dans son domaine, l'une des réalisations majeures de l'Union Européenne de ces dernières années.
Doté initialement d'un financement européen de 4,5 millions d'euros, ce projet vise deux objectifs majeurs et globaux : l'amélioration durable de la protection des eaux méditerranéennes contre les risques d'accidents en mer et de pollution marine et la réduction, dans le sillage de l'activité de l'OMI et la dynamique du Programme MEDA, du fossé existant entre le cadre réglementaire international et la législation effectivement applicable dans l'espace méditerranéen en matière de sécurité maritime… », p 15.

matière maritime, un programme d'appui à la mise en œuvre du statut avancé doit être mise en place et doit avoir comme objectif spécifique d'appuyer l'administration maritime et toutes les institutions connexes en apportant à celles-ci l'expertise, l'assistance technique et les outils de travail nécessaires à la réalisation des objectifs et au respect des obligations fixées dans cet accord de partenariat.

B- La coopération Maroc, Union Européenne, les formes de soutien et d'accompagnement

La politique de convergence vers les normes et standards communautaires, est appuyée en réalité, par plusieurs instruments et programmes de financements mis à disposition par l'Union Européenne, au profit de l'administration marocaine.

Un nouvel instrument nommé « *Peer Review* » (Revue par les pairs) financé par le Programme TAIEX permettra d'aider l'administration marocaine à établir l'écart qui existe entre les législations marocaines et l'acquis communautaire. De même, quatre premières actions du programme SIGMA (en anglais, *Support for Improvement in Governance and Management*) financé par l'Union Européenne et mobilisant des experts, ont été lancées en cohérence avec celles entreprises par les deux autres programmes dans les domaines de l'amélioration de la gouvernance institutionnelle. Selon les données publiées par le Ministère des Affaires Étrangères, les perspectives de la mise en œuvre de la feuille de route du « Statut Avancé » se traduisent dans le cadre de ces programmes par « la préparation effective de 40 projets de jumelage institutionnel d'une moyenne de 40 actions TAIEX annuellement et d'un accompagnement de la préparation des réformes de la gouvernance institutionnelle »[370].

En effet, le jumelage continu à remplir des fonctions vitales dans le contexte du renforcement des institutions dans les pays qui demandent leur adhésion à l'Union Européenne, mais également dans ceux qui sont liés avec cette Union par des relations de partenariat. Il reste un moyen crucial de renforcement de la législation nationale et d'accompagnement de tous les projets de développements menés dans ces Etats[371].

[370] Larbi JAIDI & Ivan MARTIN, *Comment faire avancer le statut avancé UE-Maroc ?*, *op.cit*, P 60.
[371] Le jumelage est une initiative de la Commission européenne, lancée en 1998 dans le contexte de la préparation de l'élargissement de l'Union européenne. Le jumelage a été conçu à titre d'instrument

Dans le contexte de la Politique Européenne de Voisinage (PEV), les mécanismes de jumelage qui est considéré comme un instrument de coopération et de renforcement des institutions, sont en réalité analogues : un financement de projet de jumelage est octroyé aux États membres de l'UE pour collaborer avec les pays voisins dans le domaine du renforcement des infrastructures institutionnelles (législation, administration et mise en œuvre) et des infrastructures (systèmes et équipements). Les projets durent d'ordinaire un ou deux ans et exigent un conseiller résident de jumelage (directeur de projet) pour toute leur durée. Les experts de courtes durées de l'UE assurent les intrants techniques de divers volets.

Le Maroc quant à lui a commencé depuis 2004 à tirer parti de ce programme qui se révèle particulièrement important dans le cadre de la reprise de l'acquis communautaire. Il s'agit d'un programme transversal dont l'objectif ambitieux est de mettre à la disposition des administrations marocaines un outil de mise à niveau administrative et institutionnelle.

Ce programme a pour objectif de rendre effectives les actions identifiées comme prioritaires par les instances maroco-européennes de l'Accord d'Association. En outre, il est conçu comme un outil pour répondre aux besoins formulés par les administrations pendant la mise en œuvre de l'Accord d'Association : il vise le rapprochement des législations dans les domaines de l'acquis communautaire et la mise à niveau des administrations.

Il en résulte que le jumelage institutionnel est un instrument qui doit avoir une place centrale dans la coopération entre le Maroc et l'UE. Au-delà de sa valeur technique, cet outil doit constituer un message politique clair de renforcement de la coopération Maroc-UE.

Ce nouveau type d'action, qui se réalise progressivement ne peut que ouvrir un nouveau chapitre dans la coopération Maroc-UE et rendre possible le jumelage des secteurs de l'administration marocaine avec leurs homologues européens et dès lors, permettre à l'administration marocaine de bénéficier, dans son programme de

---

d'une coopération ciblée pour appuyer les pays candidats à renforcer leur capacité administrative et judiciaire en matière de mise en œuvre des législations communautaires, à titre de futurs États membres de l'UE. Depuis 1998, plus de 1 000 projets de jumelage ont été mis en œuvre et financés dans les pays candidats.

réformes, de l'expérience concrète et opérationnelle, acquise dans la pratique quotidienne, des Etats membres de l'UE.

En ce qui concerne le financement de toutes ces actions de coopération qui englobent à la fois la reprise de l'acquis communautaire et l'accompagnement des différentes réformes et projets de développement, il est a signaler que le groupe de travail reconnaît que l'approfondissement de toutes ces actions découlant du statut avancé et notamment l'approximation réglementaire et la modernisation des infrastructures, nécessitera des moyens financiers importants afin de mobiliser l'assistance technique, financer les investissements et accompagner (au niveau social) les inévitables mutations.

A l'heure actuelle, les perspectives financières de l'UE pour la période 2007-2013, fixent le montant maximal du budget de l'action extérieure de la Communauté. Cette enveloppe correspond déjà à une augmentation substantielle par rapport à l'enveloppe précédente au titre de l'instrument MEDA[372], ce qui a permis au Maroc d'être, en valeur absolue, le premier bénéficiaire des fonds de l'Instrument européen de voisinage et de partenariat.

Pour la période 2007-2013, le groupe de travail considère qu'il est opportun de tirer parti de tous les nouveaux instruments et programmes thématiques qui ont été mis en place par l'UE au titre de l'action extérieure.

Le groupe de travail considère, néanmoins, que la programmation financière n'a été jusqu'à maintenant fixée que pour la période 2007-2010 et que pour la période restante 2011-2013 un effort pourra être entrepris dans le sens de l'optimisation de l'existant et en tenant compte des réalisations et de la capacité d'absorption du Royaume du Maroc.

En effet et dans le cadre du Statut Avancé, il semble tout à fait logique d'explorer les possibilités d'extension de ces fonds au Maroc. Cette possibilité, qui, il y a quelques années, semblait disparate, n'est plus si lointaine aujourd'hui, car une réflexion conjointe sera engagée en vue de franchir, à partir de 2013, une nouvelle étape pour

[372]Le programme MEDA est le principal instrument de la coopération financière du partenariat euro-méditerranéen. Le programme a été créé en 1996 afin d'encourager et de soutenir la réforme des structures économiques et sociales des Etats méditerranéens bénéficiaires.

l'accès aux moyens financiers communautaires adéquats pour accompagner le Maroc dans une logique de la politique régionale et de cohésion de l'UE et d'adoption de nouvelles procédures de mise en œuvre.

Ainsi, Il ne faut pas laisser passer cette opportunité d'accompagnement et de soutien financier et technique de l'UE réservés au Maroc et ses institutions dans le cadre du statut avancé, pour attirer l'attention au secteur maritime et ses besoins et difficultés dans le but de mettre à la disposition de l'autorité de tutelle tous les outils nécessaires de mise à niveau administrative et institutionnelle, mais également les outils d'accompagnement de toutes les réformes visant à mieux organiser ce secteur et protéger sa main d'œuvre de toutes les éventualités et les incertitudes de la profession.

Il est à rappeler dans ces conditions que les Accords de partenariat conclus entre le Royaume du Maroc et la communauté européenne dans le secteur de la pêche et en dépit de leurs contreparties financières et leur intérêt économique, doivent prendre en considération l'élément humain en premier plan comme un facteur déterminant et capital dans la relance de toute stratégie visant le développement du secteur maritime.

C'est ainsi que l'accord de partenariat entre la communauté européenne et le royaume de Maroc dans le secteur de la pêche, signé courant de l'année 2007, avait fixé plusieurs objectifs, notamment dans le cadre du programme MEDA, à l'exemple de la stratégie d'appui aux associations professionnelles et d'appui à la mise en œuvre de l'accord d'association en général.

Une enveloppe d'un montant global de l'ordre de 3 millions d'euros sur une période de quatre ans a été consacrée à des actions d'accompagnement des opérateurs du secteur de la pêche, à l'accès au crédit pour les Petites et Moyennes Entreprises PME et à l'adaptation du cadre institutionnel et réglementaire, en partenariat avec des institutions et administrations des Etats membres de l'Union Européenne[373].

[373] Journal Officiel de l'Union Européenne du 29/05/2006, Accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la Communauté européenne et le Royaume du Maroc, Article 2 du Protocole fixant les possibilités de pêche et la contrepartie financière.

En outre, il faut rappeler qu'une partie de la compensation financière de cet accord estimée à environ 13.500.000 euros a été consacrée chaque année et pendant toute la durée de l'engagement, au développement et à la mise en œuvre de la politique sectorielle de la pêche au Maroc et qu'au moins 4.75 millions d'euros du montant mentionné à été affecté chaque année et pendant toute la période de l'accord, à la modernisation et à la mise à niveau de la flotte côtière et artisanale[374].

Certes, cet accord a été présenté alors comme faisant partie d'une « nouvelle génération d'accords qui permettra au Maroc de préserver ses ressources halieutiques », de suivre de très près l'activité de pêche et de consacrer une partie de la compensation financière pour la modernisation de la flotte et des infrastructures portuaires au Maroc. Seulement, les professionnels déplorent notamment de n'avoir été suffisamment concertés pour la conclusion de cet accord relatif à leur secteur, qui selon eux porte essentiellement sur la coopération économique dans ce domaine de la pêche et sur le développement des investissements impliquant notamment les entreprises maritimes européennes, plutôt que sur le développement de ce secteur et la protection des droits de sa main d'œuvre qui malgré la succession de tous ces accords de partenariat et toutes les compensations financières qui en découlent, continue de vivre et de travailler dans des conditions difficiles.

En définitive, il s'avère que le statut avancé accordé au Maroc est certes un acquis, mais il n'en demeure pas moins qu'il reste une série de défis à relever pour le consolider et en tirer profit. Car, un véritable partenariat repose sur la création d'une homogénéité entre les deux parties, non seulement au niveau réglementaire, mais également au niveau des valeurs et des principes.

Ainsi, les réformes que connaît le secteur maritime au Maroc arriveraient-elles à donner plus de crédibilité à l'autorité de tutelle et plus de confiance aux professionnels? Arriverons-nous à éradiquer toutes les formes d'injustice sociale que les marins pêcheurs sont victimes chaque jours et à promouvoir la transparence à tous les niveaux de cette profession? En gros, pourrons-nous aller au-delà des beaux discours et mettre en place les vrais mécanismes pour se rapprocher des objectifs fixés par le statut avancé? Ceci est d'une importance capitale vu les engagements pris

[374] Article 6 du Protocole fixant les possibilités de pêche et la contrepartie financière.

par le Maroc. Et tout faux pas aura pour effet de nuire à l'image du pays et le décrédibiliser vis-à-vis de ses partenaires.

Ainsi, le challenge est de taille, mais il mérite d'être relevé. Il faut attirer l'attention que ce chantier maritime ne se limite pas à une dimension économique[375], mais qui il faut prendre en considération l'importance de l'élément humain comme le facteur le plus déterminant dans toute stratégie de développement maritime.

Concrètement, le Maroc pourra bénéficier à terme de toutes les attributions et le soutien des Etats membres dans le domaine maritime, c'est pour cela que le Royaume est tenu d'accélérer toutes les réformes entamées dans ce domaine, il s'agit également de continuer le chantier de la modernisation des infrastructures maritimes et de l'amélioration des conditions économiques et sociales des travailleurs maritimes dans tous les segments de la profession.

L'objectif étant de se rapprocher des normes et standards européens en matière maritime. Cette question de convergence réglementaire est d'une importance capitale pour la réalisation des objectifs du statut avancé dans ce domaine. C'est pour cela que l'UE a demandé et d'une manière générale au Maroc de proposer un programme national de convergence, qu'elle va appuyer et financer.

Concrètement, le Maroc devrait présenter un programme détaillé sur l'ensemble des adaptations et des aménagements à entreprendre dans ce secteur selon le rythme jugé opportun. Car il s'agit d'un processus de long terme, puisqu'il concerne un acquis riche et très varié de normes de règles et d'expériences maritimes européennes à transposer dans la législation marocaine. Un grand défi pour une administration connue parfois pour sa lenteur. Mais la mise en place des organes de suivi[376] à l'exemple du sous-comité d'agriculture et pêche, permettrait sans doute de rappeler les responsables de l'administration maritime à l'ordre et les pousser à tenir leurs

375 A l'exemple des accords de partenariats Maroc/UE en matière de pêche. L'Accord signé courant 2007 est d'une contrepartie financière qui s'élève à environ 144.400.000 Euros, « Article 7 de l'accord ».

376 Karim BOUZALGHA, Maroc-Union Européenne : Vers un « Statut Avancé », Mémoire de Master II recherche, Droit des Relations économiques internationales, Université de Cergy Pontoise, 2007/2008, « …Sur le plan sectoriel, les deux parties ont mis en place une architecture institutionnelle s'inspirant du régime de préadhésion à l'Union Européenne. Sept sous comités sont crées: justice et sécurité, droits de l'homme et démocratie, agriculture et pêche, marché intérieur, industrie commerce et service, recherche et innovation, et transport, environnement et énergie. Ces comités permettent d'explorer de nouveaux champs de coopération... », p 9.

promesses. De plus, la présence du Maroc aux réunions des organismes européens aurait certainement un effet bienfaiteur.

Cependant, il est à signaler que les efforts à entreprendre sur le plan législatif et réglementaire, doivent être accompagnés et renforcés par une intervention étatique efficace et adaptée afin de protéger l'engagement maritime et tous les droits qui en découlent.

Titre II - L'intervention étatique, une voie incontournable

Les efforts à entreprendre au niveau législatif et réglementaires peuvent jouer un rôle très important dans la clarification des textes actuels, ou même dans l'établissement de nouvelles mesures protectrices, encore faut-il insister sur l'importance de la mise en œuvre de ces dispositions sur le plan pratique, dans un but d'assurer une protection maximale aux marins pêcheurs dans les différents segments de la profession. Cette protection demeure, néanmoins, tributaire d'une implication directe et efficace des pouvoirs publics dans tout l'environnement du travail maritime et sur les différents niveaux en relation avec ce milieu (Chapitre I).

Pour y parvenir, il conviendrait de proposer une nouvelle vision axée sur une réorganisation de l'autorité maritime et ses différents services, de manière à apporter une protection supplémentaire au profit des marins pêcheurs et un nouveau souffle au fonctionnement de cette autorité. Un tel objectif, passe nécessairement par le renforcement de son action dans ce domaine, tout en préservant une certaine souplesse dans cette action qui doit s'ouvrir également sur les différentes institutions professionnelles représentatives des marins pêcheurs (Chapitre II).

Chapitre I - Propositions pour une protection réelle de l'engagement du marin

Le marin doit être protégé dans toutes les phases de son engagement, en particulier lors de son débarquement, un engagement qui semble fragile et menacé et par conséquent ne donne aucune garantie d'emploi au marin. Seuls quelques marins bénéficient d'une stabilité d'emploi, et en particulier les lauréats des établissements de formation maritime. Tandis que l'écrasante majorité des marins pêcheurs se sentent menacés à tout moment de perdre un emploi, dès lors, une source de revenu.

Par ailleurs, l'institution de l'inscription maritime ne doit pas être considérée uniquement comme un simple moyen de dénombrer les gens de mer et dès lors, de leur conférer la qualité de marin, mais elle doit être obligatoirement suivie par des actions efficaces menées directement par les autorités maritimes locales sur le

terrain, des actes capables d'améliorer le statut juridique des marins en leur garantissant notamment la stabilité de l'emploi.

En raison de l'insuffisance des droits sociaux accordés aux marins, notamment en cas de rupture de lien d'emploi et étant donné qu'il est impossible de consentir à ces derniers une allocation de chômage, considérée comme une charge supplémentaire et lourde pour l'Etat, l'inscription sur les registres des gens de mer, devrait par conséquence garantir une distribution rationnelle et systématique de toute la main d'œuvre disponible, puisqu'elle constitue non seulement un procédé administratif obligatoire qui a pour but essentiel le contrôle, mais aussi un moyen de protection des gens de mer et la sauvegarde de leurs droits en matière d'emploi [377].

Pour arriver à une organisation adéquate de ce système, l'Etat doit s'investir convenablement dans de nombreux chantiers. Son action doit porter sur trois volets primordiaux ; économique (Section 1), social (Section 2) et administratif (Section 3).

Section 1 - Le volet économique

Le Maroc, par la diversité de ses ressources marines possède un véritable potentiel de production halieutique pouvant faire du secteur de la pêche un véritable moteur de développement économique et social du pays.

L'importance de la pêche maritime réside aussi dans le fait qu'elle a donné naissance à une multitude d'industries annexes qui génèrent un grand nombre d'emplois et participent activement à l'équilibre de la balance du paiement.

Ce constat peut surprendre dans un pays où par tradition, la terre a primé sur la mer. Pourtant, les richesses et le patrimoine naturel maritime au Maroc peuvent faire de l'économie maritime un enjeu essentiel pour un développement économique durable.

Cependant, les atouts naturels dans la réussite maritime d'un Etat sont des éléments certes nécessaires, mais non suffisants. Ce potentiel de richesses ne peut porter ses fruits que grâce à l'élément humain, dont les marins constituent les premiers acteurs.

[377] Farid HATIMY, *Le droit maritime marocain (première partie ; le navire et les gens de mer)*, L, Arabe, Casablanca, 2000, p 325.

En effet, on ne peut en aucun cas dissocier un exploit maritime survenu dans un pays du potentiel humain, l'élément clé de cette performance.

Néanmoins, nous constatons que les programmes de développement et de la mise à niveau du secteur maritime sont dans leur majorité, axés essentiellement sur la préservation des ressources halieutiques et du milieu marin, l'amélioration des techniques et des conditions de pêche et la modernisation de l'armement et de l'infrastructure maritime[378] et très modérément sur la promotion socio-économique des différentes populations maritimes, avec des actions qui n'ont pas apporté vraiment une amélioration significative, ni aux intéressés qui sont les marins évoluant dans les différents segments de la profession, ni à la législation afin de l'adapter aux besoins de ces derniers et aux mutations que connait le secteur à plusieurs niveaux[379].

Une attention particulière doit être ainsi accordée à l'élément humain en tant que principal acteur de la stratégie de développement du secteur des pêches maritimes.

La réalisation d'un tel objectif est tributaire d'une implication réelle et méthodique de l'autorité maritime dans tous les chantiers qui touchent de près ou de loin les populations maritimes. Une implication qui exige une parfaite connaissance de toutes les facettes du travail maritime et notamment de l'évolution de toutes les données qui le commandent, qu'elles soient d'ordre économique, politique, technique ou social.

Dans ce contexte, l'autorité maritime étant donné qu'elle est l'unique garant de la protection des marins et du respect de la stabilité de leur engagement et la sauvegarde des droits qui en découlent, aurait un rôle primordial à jouer aussi bien au stade de l'élaboration des plans de développement (Paragraphe 1) qu'au stade de leur mise en œuvre (Paragraphe 2).

[378] A l'exemple de la construction de nouveaux ports, tels que Dakhla, Laâyoune Tarfaya, Tan Tan, Sidi Ifni, Agadir, M'Diq, Jebha, Saïdia, Nador, Ras Kebdana,

[379] Ministère de l'économie, des finances de la privatisation et du tourisme, Département de l'économie des finances et de la privatisation, Direction de la politique économique générale, *La politique des pêches au Maroc –Analyse et Propositions*, *op.cit*, « …La législation actuelle du secteur comporte encore des textes datant de 1919 ne répondant plus aux besoins actuels... », p 3.

Paragraphe 1- Au stade de l'élaboration des programmes de développement

Le rôle de l'autorité maritime ne peut plus se limiter à une organisation de la profession maritime et un contrôle de son déroulement, mais cette autorité peut jouer un rôle plus dynamique, mais aussi plus instructif. Elle pourrait jouer un rôle décisif dans la transmission de données chiffrées et d'informations au pouvoir décisionnel (A), mais aussi contribuer efficacement à l'élaboration des programmes de développement (B).

A- Un rôle d'information

L'autorité maritime est avant tout un système d'informations qui doivent être recueillies et analysées pour faciliter la prise de décisions par l'administration centrale chargé des pêches maritimes. Ces données permettent également de confectionner le système de normes qui va s'imposer au secteur.

Dans le cadre de sa mission de tutelle sur les pêcheurs et les autres acteurs du secteur, l'autorité maritime doit recueillir un grand nombre de données et informations d'ordre économique, social, professionnel, technique.

Lesdites données et informations permettraient, sans nul doute, à éclairer la décision politique et la mise en place de normes adéquates. L'objectif consiste bien évidement à organiser la profession et dès lors, suivre et contrôler la démographie maritime, le nombre et les caractéristiques techniques des navires. Après bien des années d'efforts et avec encore bien des mystères, le recueil des données sur les hommes et sur les sociétés maritimes, est désormais assez bien effectué. Ces données permettent au ministère de tutelle de bien connaître le secteur.

En effet, ces données peuvent être d'une importance primordiale et décisive dans la mesure où l'autorité maritime locale peut transmettre à l'administration centrale un compte-rendu détaillé sur les conditions dans lesquelles se pratique la profession maritime, mais aussi sur les différentes défectuosités qui affectent le métier, dans un souci de fournir des solutions adéquates pour combler le déphasage actuel aussi bien au niveau pratique que législatif entre le métier du marin tel qu'il est vécu et les exigences actuelles et les attentes, et dès lors éradiquer progressivement les

difficultés auxquels se heurtent nos marins dans les différents segments de la profession.

Un tel constat justifie l'indispensable collaboration de l'autorité maritime avec son administration de tutelle pour bien mener son rôle d'information, un rôle qui ne peut s'effectuer sans des contacts permanents avec les différents protagonistes du secteur, notamment les marins et les armateurs sur les différentes questions sociales, entre autres : le climat général des relations professionnelles, les conditions de la conclusion du contrat d'engagement maritime et le respect des droits et des obligations qui en découlent, les parties au contrat, ses formalités et sa durée, les particularités de l'exécution du contrat d'engagement qui englobent les conditions de vie et de travail à bord, la sécurité et la santé des gens de mer, la discipline, la rémunération et la suspension des obligations, les dispositions spécifiques applicables au contrat notamment dans le cas des mineurs et des séniors, les dispositions applicables à la fin du contrat qui concerne les contentieux relatifs au contrat, les procédures et les compétences juridictionnelles...

D'autres questions économiques peuvent être évoquées, notamment le nombre d'armateurs et de marins employés, le fonctionnement budgétaire des entreprises maritimes, besoins de personnel qualifié, les salaires moyens payés et les modalités de liquidation, les avances, les acomptes, les primes, les repos biologiques et la stabilité des revenus, les modalités de paiement dans le système de partage des prises, les bases de détermination des dépenses et charges à déduire du produit brut, le niveau de vie des marins…

L'ensemble des constatations ainsi les connaissances acquises permettraient à cette autorité de procéder à des études plus détaillées afin de répondre à toutes les questions relatives à la profession maritime et à l'évolution du marché d'emploi dans ce secteur, dans un but de faciliter l'intégration des différentes populations maritimes dans le tissu socio-économique régional.

La prise en compte par les instances compétentes des attentes et doléances des marins pêcheurs lors de l'élaboration des différents plans de développement du secteur, ne pourrait être que bénéfique.

Pour ce faire, l'autorité maritime locale pourrait recourir dans sa mission d'information et de collecte de données de base, à l'étude de plusieurs questions sociales sous l'angle de leurs répercussions économiques. A titre d'exemple, une étude consacrée aux conditions de vie et de travail entre les marins de commerce et ceux de la petite pêche[380], permettrait au ministère de tutelle de prendre conscience des conséquences de ces conditions sur la vie des travailleurs dans ces secteurs. Ce procédé permettrait, dès lors, d'agir dans le sens d'une protection adaptée au statut et conditions de travail du marin pêcheur.

Les informations collectées fléchissent ainsi dans les programmes de développement sous forme d'actions ciblées, L'autorité maritime concernée communique à l'administration centrale lesdites informations. Ce rôle peut être associé à une contribution efficace de la part de cette autorité maritime dans l'élaboration des différents projets de développement.

B- Une collaboration constructive de l'autorité maritime

La réussite et dès lors l'aboutissement de chaque projet de développement visant l'amélioration des conditions de vie et de travail de la population maritime est tributaire d'une prise en considération de la part de l'autorité maritime de tout le contexte dans lequel le métier du marin évolue.

C'est dans ces conditions que le ministère chargé des pêches maritimes à donner le coup d'envoi pour la réalisation de plusieurs projets de développement[381] qui s'inscrivent dans le cadre d'une approche globale visant le redressement du secteur de la pêche maritime et notamment celui de la pêche côtière et artisanale, confronté à un relatif éparpillement des communautés de pêcheurs, à un manque d'hygiène et à des conditions difficiles de travail.

A titre d'exemple, l'élaboration du Programme National d'Aménagement du littoral (PNAL), n'a pas pu s'effectuer sans le recours à une base solide et diversifiée des donnés et des faits qui illustrent l'environnement maritime, et qui donne une idée claire sur le contexte, l'enjeu, les atouts et leurs répercussions sur l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins.

[380] Hassania CHERKAOUI, *Protection du marin en droit marocain*, *op.cit*, p 103.
[381] Parmi ces projets on peut citer : le Programme National d'Aménagement du Littoral (PNAL) et plus récemment le programme Halieutis.

En effet, autant de facteurs sociaux et économiques ont été pris en considération lors de l'élaboration de ce projet, étant donné que le secteur de la pêche maritime est considéré aujourd'hui comme un élément majeur de l'économie nationale, ainsi que la position privilégiée de ce secteur, justifiée par la richesse et la diversité des ressources halieutiques, ce qui a incité les pouvoirs publics à l'ériger en priorité et en faire une locomotive de promotion économique et sociale.

Grâce à ces potentialités, la pêche maritime est capable de dynamiser d'autres gisements sectoriels (aménagement urbain, tourisme, commerces et services, artisanat…). Dans le cadre de ces performances globales du secteur, la filière de la pêche artisanale présente la dynamique la plus forte, en terme de rendement et surtout en terme d'emplois générés. Par ailleurs, cette dynamique se matérialise par l'apparition spontanée de plusieurs implantations de pêcheurs le long du littoral.

Dès lors, la pêche artisanale se présente en un segment particulier dans l'échiquier économique du secteur et du pays. Il n'est pas étonnant donc que le département des pêches maritimes lui accorde une importance proportionnelle aux enjeux qu'il représente, dans la mesure où 60% des exportations du poisson frais sont produites par des artisans pêcheurs.

L'Initiative Nationale pour le Développement Humain (INDH) a, pour sa part, participé à mieux orienter les efforts vers des objectifs associant le caractère économique et la qualité de vie et de travail de cette catégorie de population.

Une population qui selon les différentes constatations de l'autorité maritime locale pratique ses activités dans des conditions précaires caractérisées, notamment par l'inexistence d'un minimum d'infrastructures, telles que l'eau potable, l'électricité et le réseau d'assainissement et par l'absence de moyens d'approvisionnement en carburant et en matériel de pêche, encore l'éloignement des habitations des pêcheurs par rapport à leur lieu de travail, et le manque de formation en matière de sécurité, de l'hygiène et de la préservation des ressources halieutiques.

C'est cet état de fait qui a incité le gouvernement à mettre en œuvre ce vaste projet de création de villages de pêche et de points de débarquement aménagés, dont la procédure devant conduire à la retenu d'un site pour abriter un village de pêcheurs ou un point de débarquement aménagé, repose sur une collaboration constructive de la

part de l'autorité maritime locale, qui est chargée dans ce stade de réalisation d'initier d'abord la proposition à partir d'un besoin ressenti ou exprimé de la part des pêcheurs ou des autorités, avant d'instruire un dossier technique regroupant toutes les données nécessaires ; sur les captures, la flotte, la socio-économie, le site, la région, les enjeux, les défis, etc.

Ensuite, une étude de la proposition doit être effectuée au sein de l'administration centrale représentée par la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture qui doit de sa part examiner soigneusement le projet, en y associant plusieurs intervenants dans le domaine, notamment l'Institut National des Recherches Halieutiques (INRH), l'Office Nationale des Pêches (ONP), la Direction des Ressources Humaines et des Affaires Générales (DRHAG).

Un comité de suivie doit être constitué dans une nouvelle étape en vue d'examiner toutes les conclusions et de donner un classement à la proposition, avant de passer à la phase de réalisation, en cas d'une suite favorable, une phase dans laquelle, la Direction des Ressources Humaines et des Affaires Générales qui dépend du ministère de tutelle, procédera selon le calendrier des réalisations à la budgétisation, et à l'établissement des études de faisabilité, et donnera après le coup d'envoi pour le lancement des travaux et informera périodiquement l'unité de gestion sur l'avancement de ceux-ci.

Néanmoins, la mise en œuvre de ce programme d'aménagement du littoral, à dévoilée un ensemble de difficultés qui ont entravées non seulement la réalisation, mais aussi l'exploitation de certains VDP et PDA[382].

Certes, les sites programmés ont été choisis à partir des listes proposées par les délégations des pêches maritimes qui dépendent hiérarchiquement de l'administration centrale, seulement les critères de choix définitifs n'ont pas été établis. Des critères qui doivent tenir compte toutes les perceptives du projet, notamment les paramètres portant sur l'état de la ressource, la socio-économie (éventuelles retombées économiques), les orientations stratégiques et politiques du pays, le budget et les éventuelles contraintes au fonctionnement normal des VDP et des PDA (difficultés d'accès, infrastructures, l'équipement, etc).

[382] Cf. *Infra* (Programme National d'Aménagement du Littoral « PNAL »).

Toutefois, on ne peut pas nier l'importance de ce projet qui demeure nécessaire pour l'aboutissement de toute une stratégie qui vise l'intégration progressive de ces populations maritimes dans le tissu socio-économique régional.

Un tel objectif ne peut pas se concrétisé réellement sans une contribution édifiante et efficace de l'autorité maritime locale dans toutes les étapes de l'élaboration de ce projet, qu'à travers lequel l'administration centrale ambitionne une adhésion effective des populations cibles dans le processus de gestion de ces espaces, notamment par l'incitation à la création de coopératives locales chargées de la gestion à posteriori de l'activité du site, dans un but de créer des micro-pôles de développement local, générateurs d'emploi et de prospérité dans l'espace littoral.

Parmi les autres projets de développement qui ont marqués la stratégie gouvernementale en matière maritime dans ces dernières années, on peut citer le programme « IBHAR ».

Actuellement, il nous paraît très utile d'insister sur le rôle décisif de l'autorité maritime qui est inviter dans ce stade de faire le point sur l'avancement de ce plan de mise à niveau et de modernisation et d'examiner les différentes problématiques dont souffre aujourd'hui la filière.

Ainsi, l'autorité maritime est amenée à jouer pleinement son rôle d'information auprès de tous les opérateurs du secteur maritime et notamment les premiers intéressés qui sont les armateurs et les marins de la pêche côtière et artisanale, étant donné que le nombre d'opérateurs qui adhèrent à ce plan de mise à niveau reste, à ce jour, très insuffisant par rapport au nombre des bateaux ciblés par ledit programme.

Certes, l'analyse de cette initiative gouvernementale visant le développement du secteur permet de relever un engagement effectif des pouvoirs publics dans ce processus, néanmoins, les résultats de ce chantier ne peut se manifester sur le plan pratique, sans un rôle positif de la part de l'autorité maritime locale dans le cadre d'une approche globale capable de faire le point sur les différentes contraintes qu'il faudrait prendre en compte, notamment, la situation très précaire des pêcheurs, vivant sur des sites de pêche enclavés. Car il existe toujours des pêcheurs en manque de logement décent, et même d'eau potable et d'électricité.

C'est une problématique majeure à laquelle la solution attendue n'a pas été encore trouvée même avec ce programme de modernisation et de mise à niveau initié par le département de la pêche, dont les préoccupations sont orientées davantage vers la préservation des ressources à la modernisation des flottes que vers le changement des conditions des populations maritimes, jugées souvent d'inquiétantes[383]. Un programme qui à notre avis ne peut atteindre ses objectifs que si les conditions de vie et de travail des pêcheurs sont réellement améliorées.

Outre son rôle d'information et de participation dans l'élaboration des programmes de développement, l'autorité maritime devrait encore participer à l'exécution de ces programmes.

Paragraphe 2 - Au stade de la mise en œuvre et la gestion des programmes de développement

Compte tenu du nouveau contexte déjà rappelé, le Ministère de la pêche a mené un ensemble d'actions ouvrant la voie à une série de projets de développement du secteur maritime.

Cependant, le rôle de l'autorité maritime ne doit pas se limiter dans la conception et l'élaboration de ces projets mais il doit dépasser cet objectif pour assurer une gestion et une administration efficace de toutes ces actions, notamment en ce qui concerne la mise à niveau socioprofessionnelle des marins pêcheurs (A) et le fonctionnement ainsi que la gestion des espaces à vocation socioéconomique, à savoir, les villages de pêcheurs et points de débarquement aménagés (B).

A- Une contribution efficace dans la mise à niveau socioprofessionnelle

Plusieurs actions ont été engagées en matière de mise à niveau socioprofessionnelle des personnels opérant dans le secteur des pêches maritimes. Ainsi, une nouvelle démarche pour l'apprentissage des marins pêcheurs à été mise en œuvre par le ministère de tutelle, à travers des sessions d'alphabétisation fonctionnelle qui sont régulièrement organisées en leur faveur, ces actions sont complétées par un programme de vulgarisation axé sur la préservation des ressources, la qualité et l'hygiène.

[383] Hassania CHERKAOUI, *Protection du marin en droit marocain*, *op.cit*, « …L'effort fourni a porté plus sur le renforcement de la flotte que sur la recherche de solutions à ces problèmes … », p 146.

D'autres actions ont été menées dans le domaine de la santé et la sécurité des marins pêcheurs, notamment à travers le développement de la médecine des gens de mer, la mise en place des antennes de santé et l'amélioration des techniques de sauvetage maritime

S'agissant de la modernisation de la flotte maritime et la réorganisation du secteur en général, le plan « IBHAR » à prévu également la mise à niveau des barques artisanales et bateaux de pêche côtière et la mise à niveau des circuits de commercialisation, ainsi que la modernisation de l'entreprise de pêche à travers, l'implantation d'infrastructures modernes, à savoir les marchés de gros au poisson et construction d'une nouvelle génération de halles au poisson. Quant au programme national « Halieutis », il s'est engagé également pour faire du secteur maritime un véritable moteur de croissance durable pour l'économie nationale.

Dans ce contexte favorable, l'autorité maritime ne peut se contenter seulement d'informer l'administration centrale de tous les facteurs économiques et sociaux servant de base pour l'élaboration de ces stratégie de développement, mais encore jouer un rôle effectif, celui de participer à la mise en œuvre de celles-ci, à travers la gestion des différents plans et programmes de développement.

Ce rôle de gestion tire son importance du fait que l'autorité maritime représente non seulement l'organe chargé du contrôle et de vérification, mais aussi le garant du bon fonctionnement en général du secteur maritime sur le terrain et l'intermédiaire entre l'administration centrale et les différentes communautés maritimes.

Ce sont donc les services extérieurs du ministère des pêches maritimes, constitués des délégations des pêches maritimes, placées sous l'autorité des délégués des pêches maritimes qui sont chargés, chacun dans les limites de sa circonscription, de la mise en œuvre da la politique ministérielle dans ce domaine[384].

A cette fin, les délégations des pêches maritimes doivent cordonner toutes leurs activités auprès des départements locaux se trouvant dans le ressort de leurs circonscriptions.

[384] Article premier de l'Arrêté du Ministre des Pêches Maritimes, des Affaires Administratives et des Relations avec le Parlement n° 2964-97 du 18 *rejeb* 1418 (19 novembre 1997) relatif aux attributions et à l'organisation des délégués des pêches maritime, B.O n° 4558 du 05/02/98.

Dans ce contexte, on doit souligner que ces autorités locales sont impliquées de plus en plus dans l'interventionnisme économique des pêches; les régions, les préfectures, provinces et collectivités locales, les «*wilayas*», prennent une part de plus en plus grande dans les investissements et les aides aux entreprises de pêches.

La mise en œuvre de ce mode de gouvernance impose de réussir, sans tarder, la mise à niveau globale des différentes structures du secteur, tant au plan humain, économique, social que technique, dans le cadre d'une approche globale.

Autre chantier qui nécessite une implication engagée de la part du ministère de tutelle, et dès lors une intention particulière, est celui de la formation maritime.

L'autorité maritime doit jouer un rôle déterminant dans ce domaine, à travers l'amélioration de l'encadrement du secteur par le développement de la formation de ses ressources humaines destinées à l'exploitation de la flotte, dès lors, participer à l'exécution de ces programmes de développement notamment par les ajustements des effectifs aux exigences économiques nouvelles.

Un tel objectif passe obligatoirement par l'amélioration qualitative de la formation professionnelle maritime (résidentielle, alternée et par apprentissage), et la diversification des filières de formation en vue d'anticiper les besoins de secteur. C'est ainsi que l'autorité maritime devrait participer à l'orientation des efforts en matière de formation qui doit être conforme aux exigences actuelles.

A cette fin, la mise à niveau des structures et des ressources pédagogiques existantes s'annonce indispensable pour consolider les nouveaux modes de formation maritime. En effet, l'évolution des techniques exige une évolution parallèle dans la formation des marins. Par celle-ci, le marin échapperait, en partie, à l'aléa que présente actuellement son recrutement.

De plus, il nous paraît nécessaire dans ce contexte d'évoquer le rôle primordial des établissements de formation maritime dans l'instauration d'un encadrement efficient mais aussi généralisé, un rôle qui requiert non seulement une amélioration de la gouvernance de ces espaces, dès lors, un élargissement de leurs fonctions et attributions, mais aussi un renforcement de leurs structures et moyens d'intervention

en vue d'assurer les actions d'encadrement de proximité (unités mobiles et espaces de formation…).

Il y aurait lieu de tenir compte également de l'importance de la formation continue des marins en service. Ces derniers devraient pouvoir être pris en charge par l'armateur pour parfaire leur formation en rapport avec les techniques nouvelles.

Cette formation continue permettrait de donner à l'emploi des marins un caractère permanent, à traves la valorisation de leurs acquis professionnels. Ils peuvent à cet égard bénéficier des stages de mises à niveau touchant plusieurs aspects de la profession maritime, notamment la sécurité de la navigation, l'hygiène et la maintenance des machines marine.

D'autre part, une attention particulière doit être portée à l'encadrement pratique qui doit prendre, en principe, une part assez importante dans le cadre des programmes de formation destinées aux marins pêcheurs. Un objectif qui demande d'une part un renforcement et une amélioration des outils pédagogiques à terre mais aussi en mer et d'autre part une implication engagée des professionnels dans ce genre d'encadrement.

De ce fait et parallèlement à la tendance actuelle qui favorise la professionnalisation du métier de marin, les efforts du ministère de tutelle en matière de formation devraient se concentrer notamment sur le développement d'un encadrement adéquat au profit des artisans pêcheurs, à travers la multiplication des programmes de sensibilisation, de vulgarisation et d'éradication progressive de l'analphabétisme au sein de cette catégorie de travailleurs.

L'objectif recherché consiste à «professionnaliser» la pêche en liant les questions de l'emploi, de la compétence, de la formation (en particulier la formation à la navigation et à la sécurité) et de l'enregistrement.

L'autorité maritime pourrait ainsi intervenir efficacement dans la détermination de l'effectif proposé pour l'embarquement, en veillant à ce que les navires de pêche

soient dotés d'un équipage suffisant et correctement qualifié, bénéficie de contrats conformes à la législation en vigueur et informé de ses droits et obligations[385].

Par ce contrôle, l'autorité maritime devrait être en mesure d'assurer le placement des marins aussi bien inscrits qu'en cours de formation, il peut même les accompagnés dans leur reconversion vers d'autres techniques de pêche.

Seulement, la mise en œuvre de la politique gouvernementale en matière de développement du secteur maritime, dévoile parfois des imperfections quant à la réalisation et à la gestion de certains projets, tel est le cas du Programme National d'Aménagement du Littoral, qui nécessite, non seulement, une implication directe de l'autorité maritime dans la réalisation de ses différents projets, mais aussi dans la gestion de ceux-ci.

B- Un engagement effectif dans la gestion des espaces à vocation socioéconomique

La mise en service de différentes structures du Programme National d'Aménagement du Littoral (PNAL), qui doivent constituer à terme de véritables micro-pôles de développement générateurs de prospérité économique et sociale, cause déjà des difficultés tant au niveau de la réalisation qu'au niveau de la gestion.

En effet, les diagnostics récemment établis sur le fonctionnement des villages de pêcheurs ou des points de débarquement aménagés, montrent que ce programme ambitieux n'est pas exempt de défaillances, telles que l'insuffisance des études préalables aux projets de définition et la diversité des décideurs et des sources de financement, encore, le diagnostic sur le fonctionnement des villages de pêcheurs et de points de débarquement aménagés déjà opérationnels, qui montre une multiplicité d'intervenants, ce qui occasionne une grande confusion quant aux responsabilités des différents intervenants ou usagers au niveau de ces structures[386].

A cet égard, il nous paraît nécessaire d'insister sur le rôle primordial du ministère des pêches maritimes dans la gestion de ces espaces à vocation sociale et surtout économique. Car, la responsabilité de leur gestion revient au premier lieu au

[385] BIT, *conditions de travail dans le secteur de la pêche*, *op.cit*, p 55.
[386] C'est le cas des villages de pêcheurs de Cala Iris et d'Imessouane.

ministère de tutelle représenté par ses services extérieurs qui sont les délégations des pêches maritimes, chacune dans la limite de sa circonscription.

Cette autorité maritime, devra veiller de manière engagée sur le bon déroulement des différentes phases de conception, de réalisation, de gestion et de contrôle des dits espaces. Ceci voudrait dire aussi que toute cession de responsabilité de gestion d'une ou plusieurs aires des villages de pêcheurs ou des points de débarquement aménagés à une autre entité (office national des pêches, autres administrations, coopérative de pêcheurs, privés) ne désengage en rien le ministère chargé des pêches maritimes de sa responsabilité du seul garant de la gestion de ces espaces. Toute cession de la gestion à des tiers devra faire l'objet d'un cahier des charges détaillant et spécifiant clairement les droits et devoirs de chaque intervenant, ainsi que les limites de leurs responsabilités.

En définitive, le rôle du ministère chargé des pêches maritimes au niveau de ces infrastructures ne peut être joué pleinement que par la présence d'une véritable direction, notamment au sein des villages de pêcheurs[387], sous l'autorité directe du délégué régionale du ministère de tutelle.

Pour y parvenir et dans un souci d'activer l'amélioration de la gestion de ces sites, un programme de mise en application doit être réalisé, donnant plus de dynamisme au rôle du ministère de tutelle dans ce sens et impliquant chacun des démembrements du département des pêches maritimes et les organismes sous tutelle, chacun selon ses compétences.

Un programme capable de dresser une feuille de route, qui désigne les différents objectifs à réaliser à cours et à moyen terme. La priorité reste de veiller à l'intégration des sites déjà aménagés et à ceux qui sont en cours de réalisation par la finalisation et validation d'un guide de fonctionnement, afin d'impliquer et de dynamiser la contribution des divers démembrements du département au niveau central et local.

Dans cet objectif, la constitution d'un comité de supervision et de suivi de la gestion du réseau de villages de pêcheurs et de points de débarquement aménagés, paraît

[387] Les points de débarquement aménagés peuvent connaître une organisation plus légère.

indispensable, pour le bon déroulement des différentes phases de ce projet, aussi bien au niveau central qu'au niveau local au sein des sites aménagés.

Rajoutant que la spécification de certaines mesures d'accompagnement est nécessaire pour faciliter l'intégration de ces espaces dans le tissus socio-économique régional, telle que l'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre de partenariat avec tous les intervenants externes (équipement, douane, services intérieurs…etc.), nécessaire pour mieux déterminer les rôles et les responsabilités.

Aussi, la recherche d'une adaptation des dispositions institutionnelles et réglementaires, nous paraît indispensable afin de synchroniser les conditions que nécessite le développement sectoriel avec les textes en vigueur.

En plus, une évaluation rétrospective de ce programme d'aménagement du littoral, permet sans aucun doute de dégager les enseignements à même de limiter les risques et favoriser les performances.

En définitive, le ministère chargé des pêches maritimes doit afficher son engagement effectif dans toutes les phases de réalisation des projets visant l'amélioration des conditions socioéconomiques des marins pêcheurs. Cette mission ne peut être remplie convenablement que par la présence d'une véritable administration de ces projets. Cela nécessite bien évidement un renforcement des compétences des services extérieurs de l'administration centrale, afin que ces entités soient à même d'être les initiatrices des projets relavant de leurs circonscriptions respectives.

L'action de l'Etat dans le domaine économique devrait, par ailleurs, être complétée par son intervention dans le domaine social.

Section 2 - Le volet social

L'objectif du droit du travail maritime est d'assurer une protection obligatoire des marins. Une protection qui vise essentiellement la stabilité de leur engagement et la sauvegarde des droits qui en découlent.

Néanmoins, cette protection ne peut être effective que dans la mesure où l'intervention étatique dans le domaine maritime et notamment sur le plan social est organisée de manière précise mais aussi efficace.

Ainsi, le rôle de l'autorité maritime dans le domaine social ne devrait pas se traduire par une simple sollicitude à l'égard des marins pêcheurs, mais par une adhésion engagée et responsable capable de mettre en œuvre tous les moyens matériels et humains afin d'assurer la continuité d'emploi des différentes populations maritimes et la stabilité de leur engagement,

En effet, la sauvegarde des droits qui résultent de l'arsenal juridique qui réglemente la profession maritime, dépend nécessairement de la détermination que l'autorité maritime doit manifester pour les protéger, étant donné que l'Etat devrait être le meilleur garant de cette protection.

L'aboutissement de cette protection est commandé par des relations professionnelles cohérentes (Paragraphe 1) mais aussi par un rôle déterminant et dynamique que l'autorité maritime doit remplir en cas de différends survenus entre les parties à l'occasion de l'exercice de la profession maritime (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 - Amélioration des relations professionnelles

C'est à partir de la naissance de l'engagement maritime que l'Etat est appelé à contrôler effectivement le respect des droits résultant de cet engagement et l'exécution des obligations des deux parties, notamment celles qui sont à la charge de l'armateur à l'égard de ses marins engagés.

La conduite de l'autorité maritime dans ce sens sera dictée tant par les dispositions de la réglementation en vigueur que par les circonstances, dans le cas où les textes dans leur généralité, ne peuvent prendre en considération un certain nombre de questions spécifiques aux conditions propres à la profession maritime.

Pour parvenir à une organisation convenable de la profession maritime, l'action de l'autorité maritime doit porter essentiellement sur l'amélioration et l'harmonisation des relations professionnelles. Une tâche qui s'annonce difficile sans un rôle dynamique de la part de cette autorité en matière de contrôle (A) mais aussi en ce qui concerne la fourniture de conseils et d'information dans ce stade (B).

A - Rôle de contrôle

Il importe de rappeler que l'opération de contrôle des conditions de vie et de travail des pêcheurs s'avère souvent délicate et difficile du fait de l'absence de dispositions pertinentes qui réglementent certains volets de la profession. Toutefois, lorsque la loi existe, il arrive souvent que seule une infime partie de la flotte de pêche soit soumise à inspection, que ce soit faute de ressources ou du fait de l'éloignement des communautés de pêcheurs.

Le principe général consiste à ce que tout Etat doit exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines social, administratif, technique sur les navires battant son pavillon[388].

Cette mission peut contribuer remarquablement à la prévention des risques professionnels, à l'amélioration des conditions de travail et favoriser le dialogue social dans le secteur maritime. En plus, l'ensemble des résultats et des constatations émanant des opérations de contrôle peuvent être considérées comme un outil indispensable dans la mise en œuvre de la politique de l'emploi et de la formation maritime.

Ce contrôle qui vise essentiellement la mise en application de la législation du travail maritime est assuré d'abord par la désignation de l'autorité compétente chargée de la mise en application des dispositions pertinentes, ensuite par le maintien d'un système efficace de contrôle et enfin par la prescription de sanctions ou de mesures disciplinaires appropriées en cas d'infraction.

Ainsi, Les lois et réglementations, essentielles lorsqu'il s'agit d'améliorer les conditions de vie et de travail des marins pêcheurs, et de promouvoir la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche, ne sont utiles que si elles sont appliquées. Les

[388] Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 10 décembre 1982, « Partie VII, haute mer, section I, dispositions générales, article 94, Obligations de l'Etat du Pavillon, Paragraphe I ».

organismes ministériels chargés de faire appliquer les lois doivent disposer des ressources suffisantes leur permettant de veiller à ce que les prescriptions en matière de navigation maritime et de sécurité et de santé soient appliquées.

Un tel objectif passe obligatoirement par la mise en place d'un système efficace d'inspection et de contrôle des conditions de travail et de vie des marins pêcheurs, initié par l'administration de tutelle, dont les efforts doivent être coordonnés dans ce sens avec les services extérieurs du ministère, qui sont les délégations des pêches maritimes. Seulement, la mise en application des programmes, lois et règlements nationaux concernant les conditions de vie et de travail dans le secteur de la pêche devrait intéresser également d'autres organes ministériels, notamment les ministères chargés du travail, de l'éducation nationale, de solidarité, de la santé publique.... La pêche étant souvent réglementée au niveau local, la coordination avec ces services est essentielle à ce niveau[389].

Toutefois, l'effectivité de ce contrôle dépend avant tout de la transparence des actions de ces organes, et de l'efficacité des moyens dont ils disposent pour l'exercer, ainsi que de la détermination de l'autorité maritime pour imposer des sanctions en cas de dérogation.

Par ailleurs, on ne peut pas écarter définitivement la responsabilité de l'Etat dans ce processus, il est responsable à cet égard des activités sous son contrôle ; il peut voir sa responsabilité engagée aussi bien en cas de dommages résultant d'erreurs et de négligences commises dans l'exercice d'un service public, que dans l'exercice des fonctions de contrôle de ce service[390].

Généralement, plusieurs mesures doivent être prises pour assurer le bon déroulement de ce contrôle, qui doit porter sur l'ensemble des conditions de vie et de travail des marins pêcheurs, notamment celles concernant les contrats d'engagement maritime, les modalités d'emploi, de placement et de recrutement des marins, l'effectif, la qualification, la durée de travail, la rémunération, repos et congés, exercice des droits

[389] BIT, *conditions de travail dans le secteur de la pêche*, *op.cit*, « …la mise en application des dispositions régissant les conditions de vie et de travail, notamment les questions de sécurité et de santé, étant assurée par plusieurs ministères et organisations à la fois, il est impératif qu'existe entre eux une bonne coordination… », p 145.

[390] Dominique POLI, *La responsabilité de l'Etat dans la navigation maritime*, DESS de droit maritime et des transports, Université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2004/2005, p 8.

syndicaux et de représentation du personnel, conflits du travail, la protection des jeunes marins, les examens médicaux, la prévention des accidents de travail, les prestations de maladie et d'accident, le rapatriement.

Ce contrôle doit porter également sur les questions relatives au bien être et sujets connexes, à savoir l'alimentation et le service de table, le logement de l'équipage, les normes d'entretien et de propreté des lieux de vie et de travail à bord…

A cet égard, l'Etat, comme étant protecteur des gens de mer doit assumer une fonction tutélaire[391], il devrait d'abord assurer un service public gratuit de recrutement et de placement pour les gens de mer dans le cadre d'une politique visant à répondre aux besoins des gens de mer et des armateurs, et que ce service fasse partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agisse en coordination avec ce dernier.

Par ailleurs, les services privés de recrutement et de placement des marins pêcheurs, ne peuvent être éventuellement crées et dès lors, exercer leurs activités sur le territoire national qu'en vertu d'un système de licence, d'agrément ou d'une autre forme de réglementation. Un tel système devra être établi, maintenu, modifié ou changé seulement après consultation des organisations représentatives des armateurs et des marins pêcheurs. La prolifération excessive de ces services de recrutement et de placement privés ne devra pas être encouragée.

De toute manière, l'établissement du service de recrutement et de placement des marins pêcheurs, ne doit pas porter atteinte de quelque manière que ce soit à leur faculté d'exercer les droits de l'homme fondamentaux, y compris les droits syndicaux. Ce service est tenu également de respecter la vie privée des recrues et de protéger la confidentialité, les conditions dans lesquelles les renseignements personnels sur les marins pêcheurs peuvent être traités par les services de recrutement et de placement, y compris aux fins de collecte, de conservation, de recoupements ou de communication à des tiers.

La protection des marins pêcheurs contre les aléas du recrutement semble faire également partie des responsabilités de l'autorité maritime, qui doit interdire aux

[391] Wahiba SAHED, *Le contrat d'engagement maritime,* Master II, centre de droit maritime et des transports, Université d'Aix-Marseille III, 2007, p 6.

services de recrutement et de placement tout recours à des moyens, des procédures ou des listes destinés à empêcher ou à dissuader les marins pêcheurs d'obtenir un emploi. Elle est tenue également d'obliger les services de recrutement et de placement à prendre les dispositions nécessaires pour s'assurer, dans la mesure où cela est réalisable, que l'employeur a les moyens d'éviter que les marins pêcheurs ne soient abandonnés dans un port étranger, et de veiller à ce qu'un système de protection, sous forme d'une assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, soit établi pour indemniser les marins pêcheurs ayant subi des pertes pécuniaires du fait que le service de recrutement et de placement n'a pas rempli ses obligations à leur égard.

L'autorité maritime devrait s'assurer également que les honoraires et frais destinés au recrutement ou à l'emploi des marins pêcheurs ne soient directement ou indirectement, en totalité ou en partie, supportés par ceux-ci. A cette fin, les coûts afférents aux examens médicaux obligatoires, à des certificats, à un document personnel de voyage et au livret maritime, ne doivent pas être considérés comme "honoraires ou autres frais destinés au recrutement".

L'autorité maritime doit ensuite s'assurer que les marins au moment de leur inscription sur le registre d'équipage, ont pris connaissance des conditions de leur engagement et veiller à ce qu'ils soient correctement inscrits, bénéficient de contrats conformes à la législation en vigueur et soient informés de leurs droits et obligations, en vertu de leur contrat, préalablement à l'engagement ou au cours du processus, qu'ils aient la possibilité d'examiner leur contrat avant de le signer et qu'une copie du contrat leur soit remise après la signature.

Certes, le contrat d'engagement entraîne sans doute des obligations mutuelles et, de par son caractère contraignant, permet aux pêcheurs de faire respecter leurs droits devant la loi, mais l'intervention de l'autorité maritime dans la volonté des parties est ici des plus indiquées afin d'éviter que le contrat de travail ne soit trop défavorable au marin, vu le rôle que peut jouer l'armateur- employeur dans l'établissement d'un contrat d'adhésion.

Donc, le contrat d'engagement maritime doit être avalisé par l'autorité maritime, qui n'intervient pas dans la conclusion du contrat et qui ne peut en modifier les

dispositions, mais qui peut refuser d'approuver le contrat en cas d'infraction à la législation en vigueur ou en cas d'atteinte aux droits fondamentaux du marin. De même, et à des fins de contrôle, les accords doivent être communiqués à l'autorité compétente une fois conclus.

De surcroît, et par mesure de sécurité, l'autorité maritime doit veiller à ce que les contrats d'engagement maritime contiennent tous les détails et éléments supplémentaires, servant de preuves en cas de litiges, afin de protéger les marins pêcheurs de toute tentative d'abus à leur égard. Des éléments tels que les vacances et congés payés , durée de travail, lieu du congé, identité du propriétaire, paiement des heures supplémentaires, indemnisation en cas de lésions corporelles ou de décès provoqués par un accident consécutif au travail et survenu en cours d'emploi , prime de fin d'année et avantages divers accordés par l'employeur, période d'essai et remboursement des frais dans le cas d'un voyage international.

L'autorité maritime devrait, en outre, veiller à ce que les navires de pêche soient dotés d'un équipage suffisant et compétent, pour garantir la sécurité de la navigation et des opérations de pêche.

La question de compétence est ici primordiale, étant donné que la pêche est une activité dangereuse, qui requiert des techniques de plus en plus sophistiquées, d'où la nécessité que les pêcheurs soient formés ou du moins sensibilisés aux exigences d'une pêche responsable.

Il semblerait donc nécessaire que le ministère de tutelle prenne les mesures nécessaires pour veiller à ce que toutes les personnes qui se destinent au travail embarqué reçoivent une formation maritime adéquate portant essentiellement sur la navigation maritime, la sécurité, l'hygiène et sur les différents mesures d'assistance médicale et de secours à prendre immédiatement en cas d'accident ou d'urgence vitale médicale. Une formation basée sur des programmes clairs et simplifiés incluant toutes les questions relatives à la navigation maritime.

D'où la nécessité de mettre en place un système de contrôle qui vise en premier lieu, à assurer que tout le personnel navigant dans tous les segments de navigation et plus particulièrement la pêche côtière et artisanale bénéficie vraiment de ces programmes de formation, et en second lieu, de contrôler si les prescriptions relatives aux brevets

de capacité sont observées, dès lors, l'autorité maritime devra assurer, par un système de contrôle efficace, l'application effective de la législation nationale qui devra prévoir les cas dans lesquels l'Etat peut arrêter tout bateau immatriculé dans son territoire en raison d'une infraction à ladite législation, ainsi, déterminer les sanctions pénales ou disciplinaires à appliquer dans les cas où cette législation ne serait pas respectée, y compris lorsqu'un armateur a engagé une personne non titulaire du brevet exigé ou lorsqu'une personne a obtenu par fraude ou fausses pièces un engagement pour exercer des fonctions exigeant un brevet sans être titulaire du brevet requis à cet effet.

Ainsi, l'autorité maritime devrait mener des enquêtes impartiales à tout moment, lorsque a été signalé tout cas d'incompétence, d'acte ou d'omission susceptible de menacer directement la sauvegarde de la vie humaine ou la sécurité des biens en mer ou même le milieu marin lequel aurait été commis par les marins brevetés.

L'autorité maritime serait également chargée de contrôler les conditions de santé et de sécurité des marins pêcheurs. Seulement, la mise en application des dispositions relatives à la santé et à la sécurité de ces travailleurs, dépend avant tout d'une politique nationale cohérente à cet égard, capable de définir les principes fondamentaux qui régissent les responsabilités des employeurs au niveau de l'entreprise (sécurité du lieu de travail, vêtements de protection et équipements de protection adéquats, mesures prévues en cas d'urgence ou d'accident, y compris des moyens suffisants pour l'administration des premiers secours), ces dispositions prévues au niveau de l'entreprise doivent permettre aux travailleurs de prendre certaines mesures fondamentales (soin raisonnable de leur propre sécurité, respect des instructions, utilisation correcte des dispositifs de sécurité et équipements de protection, signalement des risques éventuels aux supérieurs ainsi que des accidents ou atteintes à la santé).

L'autorité maritime devrait ainsi prendre les mesures nécessaires pour que les navires fassent l'objet, de contrôles périodiques par des organes spécifiquement investies de cette mission, en veillant à ce que les entreprises d'armement s'assurent de l'entretien technique des navires, des installations et des dispositifs, et de l'élimination la plus rapide possible des défectuosités constatées, quand elles sont susceptibles d'affecter la sécurité et la santé des travailleurs, et maintiennent à bord

du navire des moyens de sauvetage et de survie appropriés, en bon état de fonctionnement, en quantité suffisante.

Le contrôle à ce niveau doit porter sur plusieurs éléments essentiels tels que ; la construction, étanchéité à l'eau et équipement; stabilité et état de navigabilité correspondant; machines et installations électriques et locaux de machines sans présence permanente de personnel, prévention, détection et extinction des incendies et lutte contre le feu; protection de l'équipage, engins et dispositifs de sauvetage; mesures d'urgence, inspections et exercices; radiocommunications, équipements et dispositifs de navigation embarqués, certains éléments de la construction du navire qui influent sur la sécurité: lignes de sauvetage, ouvertures des ponts, bastingages, garde-corps, garde-fous, escaliers et échelles.

Des contrôles ayant trait à l'intégrité structurelle et physique du navire doivent être effectuées par des fonctionnaires compétents de l'administration maritime étatique.[392]

Dès lors, plusieurs visites doivent être programmées pour la mise en œuvre de ce système de contrôle, à savoir :

- La visite initiale qui intervient avant la mise en service du navire afin de vérifier s'il est apte à la navigation. Les fonctionnaires désignés procèdent à un examen du navire et de son matériel d'équipement.

- La visite périodique qui consiste à inspecter les différentes parties du navire à intervalles réguliers pour constater si l'état demeure satisfaisant.

- La visite annuelle qui constitue un contrôle de l'état général du navire et de son armement, réalisée chaque année pour déceler si d'éventuelles défectuosités sont apparues.

- La visite supplémentaire a lieu chaque fois que le navire subit des rénovations ou des réparations de taille et donnant lieu à vérification de la part des inspecteurs[393].

[392] Michel ROUSSEL, *La France maritime ou Narcisse et Cassandre*, éditions Le Sémaphore, paris, 2000.

Par ailleurs, il nous paraît essentiel d'insister sur le renforcement des mesures d'inspection dans ce sens, de manière à ce qu'elles soient capables de répertorier tous les facteurs qui influent sur la sécurité et la santé des travailleurs, à travers l'augmentation de la fréquence et la cadence de ce contrôle, effectué à l'heure actuelle d'une manière annuelle et rarement à travers des visites inopinés, d'où la nécessité de multiplier les visites de ce genre qui s'effectuent sans avertissement préalable, des visites capables de procéder réellement à des vérifications approfondies, régulières et permanentes tout au long l'année, et qui touchent également les conditions relatives au bien être des gens de mer , afin de s'assurer que les navires affectés à la pêche disposent de logements appropriés et de nourriture et d'eau potable en quantité suffisante pour le service à bord.

Il convient également de tenir compte ici de la grande diversité qui caractérise ce secteur en ce qui concerne, principalement, la taille des navires, le type de pêche et d'équipement et la zone d'activité. Il est parfois difficile d'établir si les bateaux de faible tonnage qui exercent des activités de pêche artisanale dans des zones enclavées font l'objet d'inspections régulières ou occasionnelles.

D'autre part, il est important de favoriser le dialogue social comme étant un élément essentiel dans l'amélioration de la sécurité et la santé des pêcheurs. Il devrait par conséquent être encouragé dans l'entreprise comme à l'échelle locale, nationale, et régionale ainsi que dans toutes les instances s'intéressant aux questions liées à la pêche. Le dialogue social devrait comprendre des mesures visant à renforcer les capacités des organisations d'employeurs et de travailleurs et à favoriser leur création lorsqu'elles n'existent pas.

Les organisations d'employeurs et de travailleurs devraient être consultées au cours du processus d'élaboration, de contrôle et de révision des lois et réglementations relatives à la sécurité et à la santé des pêcheurs. Les partenaires sociaux devraient également être consultés au sujet d'autres initiatives non législatives visant à traiter ces questions. Des organismes consultatifs permanents faisant appel à un grand nombre d'acteurs de l'industrie de la pêche devraient être créés en vue de débattre des questions de sécurité et de santé.

---

[393] Alexandre HAGRY, *Les navires inférieurs aux normes*, DESS, Université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2003/2004, p 49.

L'autorité maritime devrait, également, vérifier si la durée du travail ne dépasse pas celle qui est fixée par les dispositions légales. Aussi, contrôler l'application de la réglementation relative au repos hebdomadaire et aux congés annuels, compte tenu du régime propre à la navigation maritime.

Dans cette optique, l'autorité maritime doit fixer des limites pour les navires de pêche, afin de réglementer les questions de la durée de travail et de repos. Les tableaux de service en mer et au port (y compris le nombre maximum d'heures de travail ou les périodes minimales de repos par jour et par semaine) doivent être placardés à un endroit où tous les pêcheurs puissent les voir.

Des relevés des heures de travail ou des périodes de repos doivent être tenus et vérifiés par l'autorité maritime. Si ces relevés ou d'autres éléments de preuve font apparaître une infraction à des dispositions qui régissent les heures de travail ou de repos, l'autorité compétente doit exiger que l'on prenne des mesures pour éviter que cette situation ne se reproduise, et demander, au besoin, que l'on revoie la composition de l'équipage.

Par ailleurs, la réglementation impose la tenue d'un registre des heures supplémentaires. L'autorité maritime n'aurait donc aucune difficulté, lorsque ce registre est tenu à jour, à établir si le nombre d'heures de travail effectuées par les marins correspond à la durée légale[394].

Outre les conditions de travail relatives à l'ensemble des travailleurs, le travail des jeunes marins, notamment les mousses et les novices est soumis à certaines limitations motivées par un souci de protection exceptionnelle. D'où l'importance, que l'autorité maritime effectue à bord des inspections pour veiller à ce que l'interdiction de certaines tâches pour les jeunes marins soit respectée.

Les interdictions à cet égard concernent les travaux pénibles et dangereux qui ne correspondent pas avec leur possibilité physique et leur expérience professionnelle, tels que la garde des navires qui s'effectue pendant des longues heures et souvent la nuit, la réparation des bateaux à travers l'utilisation du matériel ou des outils

[394] Hassania CHERKAOUI, *La protection du marin en droit marocain*, *op.cit*, « …Il faut signaler que l'armateur accorde généralement un forfait de 120 heures à chaque marin, quelque soit d'ailleurs le nombre d'heures effectués par ces derniers. Le registre des heures supplémentaires est rarement tenu à jour et il est soumis à un contrôle annuel… », p 107.

dangereux, la décharge des captures qui s'effectue dans un milieu malsain et souvent dans des espaces confinés et certaines catégories de travaux déterminés par les textes en vigueur[395].

En définitive, l'autorité maritime vise à travers l'exercice d'un contrôle réel, non seulement, l'application effective de la réglementation en vigueur, mais aussi l'intervention, lorsqu'à l'occasion de ce contrôle, elle aura constaté des irrégularités quant à l'application de certains règlements.

Il en est ainsi de la réglementation concernant à titre d'exemple, l'institution des délégués du personnel, qui représente en réalité une importance non négligeable pour le bon déroulement de la profession maritime, étant donné qu'à travers un contrôle effectif portant sur les conditions d'exercice de cette fonction, notamment en ce qui concerne l'organisation d'une élection libre et transparente pour désigner les représentants du personnel, et à l'aide d'une information ordonnée à leur profit, sur la nature de leurs missions et l'étendue de leurs responsabilités, l'autorité maritime aurait contribué non seulement à améliorer les relations professionnelles, mais encore, à organiser une garantie supplémentaire de l'application de la législation du travail maritime, moyennant cette institution des délégués du personnel que l'on peut considérée comme un organe auxiliaire de contrôle.

Reste à signaler que les différents aspects ainsi décrits du contrôle exercé par l'autorité maritime se présentent de manière dispersée et résulte directement ou indirectement des textes actuels.

Toutefois, et compte tenu de l'insuffisance de clarté de ces textes, et l'inexistence d'un système intransigeant de sanctions, le contrôle qu'ils prévoient tourne dans la plupart des cas en une opération routinière inefficace à la protection du marin, mais aussi du règlement.

Encore faut-il rappeler dans cette optique, qu'un contrôle ne peut être utile, ni efficace, qu'à la faveur des sanctions diverses présentant des caractères différents, qui sont organisées et notamment prononcées en cas d'infraction[396]. D'où

[395] Article 176 quinquies du *Dahir* formant Code de commerce maritime de 1919.

[396] BIT, *Conditions de travail dans le secteur de la pêche*, *op.cit*, « … Dans de nombreux pays, la législation nationale prescrit des sanctions (généralement des amendes) pour les infractions aux dispositions relatives à l'emploi de jeunes travailleurs. De nombreux pays prévoient des sanctions

l'importance de préconiser ici l'exercice d'un contrôle effectif du respect de la réglementation en vigueur, assorti d'une rigueur dont dépend non seulement le respect de la loi, mais aussi la sécurité de tous. La réalisation d'un tel objectif passe également par un rôle complémentaire de la part de l'autorité maritime en matière d'information et de proposition.

B - Rôle d'information et de proposition

La pêche est une activité, non seulement, dangereuse, qui requiert un savoir faire suffisant en matière de navigation, mais elle est aussi une profession de plus en plus complexe sur le plan relationnel, d'où le rôle important d'information que l'autorité maritime doit jouer efficacement pour veiller à ce que les professionnels de la pêche puissent avoir connaissance de l'ensemble des conditions dans lesquelles se déroule la profession maritime, et dès lors s'acquitter de leur tâche efficacement et dans des conditions convenables. Ce rôle permet ainsi de favoriser l'avancement professionnel, à travers l'établissement d'une base solide d'information entre autorité et professionnels.

S'agissant de l'application du droit du travail maritime dont les spécificités se cristallisent autour du contrat écrit d'engagement maritime, issu du statut professionnel des marins[397], l'autorité maritime est invitée à jouer dans cette optique un rôle majeur en matière d'information, non seulement lors de la conclusion du contrat d'engagement, mais aussi, lors de son exécution.

Un rôle qui doit s'effectuer dans un contexte favorable, capable de mieux moderniser les rapports de travail et d'améliorer la situation des marins, dans un but de préserver les droits, en intégrant la transparence comme un élément essentiel dans les relations entre les professionnels de ce secteur.

Ainsi, au niveau du recrutement des équipages par l'armateur, l'administration maritime est habilitée à proposer les candidats à l'embarquement, de manière à ce

(retenue du bateau de pêche, amendes, peines de prison) pour violation de la législation relative aux brevets de capacité, en particulier lorsque l'armateur ou son agent, ou le patron a engagé une personne non titulaire du brevet exigé, ou lorsqu'une personne a obtenu par la fraude ou l'usage de faux un engagement pour exercer des fonctions exigeant un brevet sans être titulaire dudit brevet. Quant au logement du personnel, un certain nombre de pays prescrivent des sanctions en cas de violation des dispositions pertinentes ou d'obstruction à la conduite des inspections (retenue du bateau, amendes, rééducation par le travail, prison, radiation du registre, etc.)… », p 150.

[397] Daniel DANJON, *Traité de droit maritime*, T I, 2ed, Sirey, Paris, 1926-M; Mollat, Histoire des pêches maritimes, Privat, Toulouse, 1987.

que les navires de pêche soient dotés d'un équipage suffisant, mais aussi compétent, pour garantir la sécurité de la navigation et des opérations de pêche. Seulement, en pratique elle n'use pas de ce pouvoir bien que les textes soient formels sur l'étendue de son contrôle.

Elle doit s'assurer également, que le marin a pris connaissance des conditions de son engagement, et que le contrat qui le relie avec son employeur, qui peut être passé soit pour une période déterminée, pour un voyage ou, pour une période indéterminée, à bien préciser les droits et obligations de chacune des parties et fournir tous les détails utiles: voyage(s) à effectuer, le service pour le quel le marin s'engage et la fonction qu'il doit exercer à bord, la date à laquelle ce service doit commencer, vivres à fournir au pêcheur, montant de son salaire ou de sa part des prises et méthode de calcul de cette dernière, expiration du contrat et conditions y afférentes.

Une des grandes questions soulevées dans ce sens a trait à la compréhension des termes du contrat, surtout quand on sait qu'un grand nombre de nos pêcheurs travaillant sur des navires de pêche, éprouvent encore des difficultés pour saisir le contenu de leurs contrats d'engagement. Il en résulte qu'il est de plus en plus indispensable de prévoir des dispositions adéquates pour avoir l'assurance que les pêcheurs comprennent bien le sens du contrat, et dès lors, renforcer le rôle de l'autorité maritime à cet égard, de manière à ce qu'elle vérifie que le pêcheur comprend le contenu du contrat, notamment après lui en avoir lu les ses clauses.

Pour cette raison, il est nécessaire de souligner que ces contrats d'engagement doivent être rédiger dans une langue compréhensible et, si cela s'impose dans l'intérêt du représentant de l'autorité compétente ou du capitaine, en présence de témoins, il convient d'expliquer la teneur du contrat, qui devrait se convertir en un moyen efficace d'information, clair et explicite susceptible de protéger l'engagement maritime et les droits qui en résultent, et non pas en un moyen légal pour détourner l'attention sur les manquements que connaît ce secteur d'activité.

En outre, et pour que l'on puisse obtenir des renseignements sur les conditions de vie et de travail, l'autorité maritime est tenue de mettre à la disposition du pêcheur à bord une copie de contrat qui peut être annexé et rattaché au rôle d'équipage, ainsi qu'une copie de l'ensemble des lois et dispositions pertinentes qui réglementent la

profession, ces textes doivent être affichés en un lieu très visible et accessibles au personnel et avec une langue compréhensible pour tout l'équipage.

D'autre part, l'autorité maritime se ferait un devoir de soutenir, et d'encourager à chaque occasion, toute initiative qui vise à organiser des accords à l'amiable entre les parties concernées, sur plusieurs questions telles que la protection de l'engagement à travers l'instauration d'un cadre contractuel au profit des marins pêcheurs qui travaillent encore dans le cadre d'une relation formelle d'emploi, la stabilité des salaires et la protection du revenu, en cas des événements imprévus (repos biologiques, saisie commerciale de l'entreprise maritime, détention du navire pour des rasions de sécurité, arraisonnement…), l'aménagement des horaires de travail, le repos hebdomadaire…

Autre domaine qui doit retenir l'attention de l'administration centrale, comme étant l'un des piliers sur lesquels repose la communication avec le personnel naviguant, est celui de la vulgarisation. A cet égard, l'autorité maritime est amenée à développer et instaurer un système de vulgarisation efficace, mais surtout adapté, aux besoins des différentes populations maritimes, notamment, les plus reculées et les plus enclavées, afin d'améliorer réellement leurs conditions de travail et de vie, en s'appuyant sur des programmes de formation et d'information simplifiés incluant toutes les questions relatives à la profession maritime.

Il conviendrait ainsi d'envisager une actualisation et un développement des programmes de vulgarisation, de manière à ce qu'ils touchent de nouveaux aspects de la profession. Le but recherché dans ce cadre est bien évidement d'établir un dialogue et un contact permanant avec tous les composants du tissu social du secteur de la pêche et de leur apporter tout l'appui et le soutien nécessaires.

Les efforts déployés dans ce sens doivent être inscrits dans le cadre d'une vision basée sur la réalisation constante et continue d'actions d'accompagnements en matière de qualification, de formation continue, d'alphabétisation et de sensibilisation en faveur des communautés des pêcheurs, et ce, en s'appuyant sur l'identification des besoins réels des marins pêcheurs dans chaque localité et sur une large concertation avec les différents intervenants, dont notamment, les représentants des associations des armateurs et de pêcheurs.

Ainsi, les programmes nationaux de vulgarisation peuvent être élaborés et préparés en fonction des besoins identifiés et surtout exprimés par les marins pêcheurs, ainsi que des objectifs et de la stratégie adoptée pour le développement du secteur de la pêche, et ensuite présentés pour avis et suggestions aux responsables des différents départements concernés ; les délégations des pêches maritimes, l'office nationale des pêches, chambres des pêches maritimes, associations et coopératives de pêcheurs et armateurs…ces derniers seront plus impliqués et responsabilisés dans la gestion des activités de pêches maritimes qui concernent leur localité.

Les données nécessaires et actualisées sur le secteur des pêches peuvent être diffusées et mises à la disposition de tous les intervenants pour que tout le monde soit au courant de la situation réelle du secteur et pour que les solutions aux problèmes posés soient formulées, d'un commun accord, par tous les concernés.

Dans ces conditions, l'amélioration des programmes de vulgarisation reste sans doute tributaire d'une amplification des pouvoirs et des compétences de toute la structure nationale[398], mise en place pour mettre en œuvre ces programmes, de manière à ce que les actions de ses entités atteignent efficacement toutes les communautés formant le tissu social maritime, même les plus éloignées, en mettant l'accent sur de nombreuses questions, notamment, la santé, la sécurité au travail et la prévention en général. La contribution de nombreux organismes dans la mise en œuvre de ces programmes, est ici la plus indiquée.

Dès lors, un renforcement des mécanismes de suivi et d'évaluation des activités de vulgarisation se justifie, mais aussi s'impose, en vue de rendre plus efficace cette stratégie de communication et apporter ainsi toutes les modifications et améliorations nécessaires en fonction des donnés collectées sur le terrain et sur l'évolution de la situation observée dans chaque site de pêche.

De plus, une nouvelle phase liée au développement de nouveaux thèmes, doit avoir lieu. Des thèmes qui devraient en principe être améliorés et perfectionnés

398 Cette structure comprend les entités suivantes :
-Un Centre National de Vulgarisation Maritime (CNVM), domicilié au sein du Centre de Qualification Professionnelle Maritime (CQPM) de Larache.
-Une cellule centrale de vulgarisation maritime, domiciliée au sein de la Division de la Formation Continue et de Promotion Socioprofessionnelle.
-Des cellules régionales de vulgarisation maritime qui sont domiciliées au sein des établissements de formation maritime.

régulièrement en fonction des besoins des communautés des pêcheurs et qui peuvent concerner :

- Le renforcement de l'organisation professionnelle des pêcheurs au sein des groupements structurés, afin de faciliter leur insertion et leur intégration dans les différents segments de la profession maritime, et l'incitation de ces groupements à coopérer mutuellement entre eux.

- La sensibilisation à l'application des recommandations édictées dans le code de conduite pour une pêche responsable.

- L'organisation du travail à bord des navires de pêche.

- L'aide à la mise en place de coopératives de pêcheurs, et l'appui en matière de gestion, de l'administration de ces établissements, et l'amélioration de la productivité.

- La sensibilisation aux respects des normes et règles de santé et de sécurité, ainsi que les consignes de survie et de secourisme à bord des embarcations de pêche.

- Le développement de nouvelles techniques et engins de pêche, à travers l'organisation des actions de formation sur certains instruments tels que (GPS, Sondeur,…)

- La promotion des actions rémunératrices permettant l'amélioration du revenu à travers des minis projets.

- Le respect des normes et exigences en matière d'hygiène et de qualité.

- La préservation de la ressource et la protection de l'environnement marin.

Outre l'amélioration des programmes de communication et de vulgarisation, la mise en œuvre de ces derniers nécessite également la mise en place d'une parfaite communication entre pêcheurs et représentants du ministère de tutelle. Un tel objectif passe obligatoirement par l'amélioration des moyens d'information, à savoir les supports audiovisuels, qui incluent les CD Rom, films vidéo, rétro-projection, etc. ,

ainsi que les supports pédagogiques qui comportent ; fascicules, brochures et affiches… de manière à ce que ces méthodes restent tout de même simples et compréhensibles qui donnent une large place à l'illustration et la démonstration pratique, et qui recèlent un contenu facile à transmettre.

Ces méthodes peuvent traiter plusieurs questions comme par exemple la sécurité maritime, la sécurité de la pêche au chalut, la survie en mer, la prudence en navigation, la sécurité pendant la préparation et la réparation des filets.

Il est nécessaire également dans cette optique d'accroitre le nombre des unités mobiles qui sont destinées principalement à porter aide au plus grand nombre de marins pêcheurs vivant dans des sites éloignés et enclavés, ce qui permet d'assurer une information de proximité, sans exigence de structures d'accueil appropriées pour les besoins de la formation et de la transmission des connaissances[399].

Par ailleurs, le fonctionnement de ces unités ne devrait pas être lié exclusivement à une affectation auprès des établissements de formation maritime, vue le nombre de ces institutions qui reste tout de même insuffisant, ce qui entraîne inéluctablement une couverture limitée, dès lors, un rattachement complémentaire de ces unités auprès des délégations des pêches maritimes dont le nombre est non négligeable, pourrait constituer une solution adaptée pour couvrir les besoins des différentes communautés des pêcheurs, dans le cadre d'une politique de proximité.

Compte tenu de l'intérêt que présente cet outil de formation pour sensibiliser le plus grand nombre de marins pêcheurs sur des aspects différents, liés à la santé et la sécurité maritime, l'hygiène et la qualité des produits de la mer, la préservation de la ressource, la réparation des moteurs et la protection de l'environnement marin, cet outil devrait en outre jouer un rôle supplémentaire en matière de coordination, à travers la mise en place d'un programme d'échange d'expériences entre marins pêcheurs de sites différents. Des voyages d'études peuvent être organisés à cet égard au profit de groupes de pêcheurs de différents sites de pêche en vue d'échanger leur

[399] L'unité mobile comprend un camion de 5,5 Tonnes dont la puissance est de 12 CV, équipée d'un fourgon en aluminium aménagé en salle de projection et équipé des éléments audiovisuels détaillés.
Estimation du coût d'acquisition d'une Unité mobile :
Véhicule : 355.000,00 DHS hors taxe ;
Equipements : 100.000,00 DHS hors taxe.
Coût total d'acquisition : 455.000,00 DHS HT.
Source : Ministère chargé des pêches maritimes 2009.

expériences mutuelles sur les différents aspects de la profession précités, y compris sur les techniques de gestion de coopératives de pêche.

Quant à la santé et la sécurité des marins pêcheurs, il est important de souligner que le ministère chargé des pêches maritimes par le biais de son autorité locale devrait jouer un rôle central dans l'information et la sensibilisation des armateurs, ainsi que l'ensemble des communautés des pêcheurs sur l'importance du respect des règles et mesures relatives à la santé et la sécurité à bord.

A cet égard, les marins pêcheurs doivent recevoir non seulement une formation adéquate, mais aussi une information suffisante, à travers des instructions précises et compréhensibles, en ce qui concerne la sécurité et la santé à bord des navires, et en particulier la prévention des accidents. Ces indications doivent notamment porter sur la lutte contre l'incendie, l'utilisation des moyens de sauvetage et de survie, et pour les travailleurs concernés, sur l'utilisation des apparaux de pêche et des équipements de traction, ainsi que sur les différentes méthodes de signalisation, notamment gestuelles.

Ce suivi doit faire l'objet de mises à jour rendues nécessaires par les modifications des activités à bord. Les personnes susceptibles de commander un navire doivent recevoir quant à eux une formation approfondie concernant la prévention des maladies et des accidents de travail à bord et les mesures à prendre en cas d'accident; la stabilité du navire et le maintien de celle-ci dans toutes les conditions prévisibles de chargement et lors des opérations de pêche; la navigation et les communications par radio, y compris les procédures.

Par ailleurs, l'autorité maritime présidant les commissions locales de sécurité, devrait être appelée à donner des informations détaillées sur les normes réglementaires en vigueur relatives à la santé, la sécurité et l'hygiène à bord. L'ensemble de ces informations concourront sans doute à la prévention des maladies professionnelles et des accidents du travail.

De plus, le nombre élevé de décès et d'accidents dans le secteur de la pêche devrait encourager l'autorité maritime à établir de nombreux programmes de protection de la sécurité et de la santé, avec les groupements concernés. Ces programmes peuvent avoir pour objet de renforcer la mise en œuvre de la législation ou d'améliorer la

sécurité et la santé sans recourir à la loi. Souvent, des organisations de l'industrie de la pêche, y compris des organisations patronales, doivent s'investir pleinement dans se sens en élaborant des programmes de sécurité et de santé pour aider leurs membres à respecter les prescriptions dans un souci d'efficacité ou simplement d'économie ou de moralité.

L'autorité maritime peut donner également son accord pour la composition de plusieurs ateliers et l'élaboration de programmes spéciaux, dans le but de répertorier les facteurs qui influent sur la sécurité et la santé des travailleurs, elle peut se servir dans cette optique de l'ensemble de données et statistiques fournies par les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux. Elle pourrait aussi suggérer l'organisation d'activités communes au sein de plusieurs compagnies de navigation, tels que des programmes de formation et de perfectionnement.

Les antennes médicales, les entreprises d'armement maritime et de pêche, associations professionnelles, peuvent d'ailleurs travailler ensemble, en coordination pour également créer des outils d'information et de formation pour les gens de mer.

Des publications complètes et bien illustrées sur les lois et pratiques en vigueur concernant les conditions d'exercice de la profession maritime avec tous ses aspects notamment la sécurité et la santé dans le secteur de la pêche, en collaboration avec le ministère de tutelle et organes régionaux peuvent constituer en outre une solution adaptée à cet égard.

En effet, plusieurs documents peuvent être publiés par les associations des armateurs de navires de pêche et des gens de mer, des publications qui peuvent contenir, entre autre, des modèles pour l'élaboration de programmes sur la sécurité, une présentation des bonnes méthodes de travail à bord des navires de pêche, des guides pratiques pour l'assistance médicale à bord des navires de pêche et des articles sur d'autres sujets, et d'autres informations utiles en la matière, y compris les comptes rendus d'accidents graves survenus sur des navires de pêche.

En définitive, l'exercice de l'autorité maritime d'un rôle efficace en matière d'information et de proposition ne peut que contribuer à améliorer les conditions de vie et de travail des marins pêcheurs. Ce rôle peut prendre d'autres dimensions dans la mesure où les conseils et informations donnés par l'autorité maritime aux

armateurs sur l'étendue de leurs obligations légales, pourrait l'amener, à pousser un peu plus loin ses orientations, en engageant ses interlocuteurs à établir des conditions meilleures que le minimum imposé, et dans certains cas s'interposer si c'est nécessaire pour apaiser les tensions en cas de conflits du travail.

Paragraphe 2 - La redéfinition du pouvoir étatique, une nécessité en matière de contentieux

Le règlement des litiges entre armateurs et marins est régi par les articles 205 bis à 205 quater du code de commerce maritime de 1919, donc en priorité par le droit maritime, le recours au droit commun est ici réalisable, mais à titre accessoire.

Cependant, il faut préciser que le rôle de l'autorité maritime dans ce domaine n'a été envisagé qu'en cas de litiges individuels (A). Le silence des textes sur la procédure de règlement des conflits collectifs mène à rechercher l'application de celle qui résulte du droit commun (B).

A - Litiges individuels

Les litiges qui s'élèvent en ce qui concerne les contrats d'engagement conclus entre les armateurs et leurs représentants et les marins, à l'exception des capitaines, sont en principe du ressort du tribunal de première instance, mais seulement après qu'ils aient été portés, aux fins de conciliation, devant l'autorité maritime locale. Cette tentative de conciliation se substitue à celle qui devrait avoir lieu devant le juge de paix conformément au droit commun[400].

Cette phase préliminaire à la saisine du tribunal est d'autant plus obligatoire que le litige n'est soumis au juge compétent qu'au vu du procès-verbal de non conciliation, ce qui constitue une innovation intéressante par rapport à la procédure suivie pour le contentieux du travail terrestre[401].

D'autre part, et partant du fait que la procédure du règlement des conflits individuels telle qu'elle est entreprise en droit terrestre, abouti dans la plupart des cas à favoriser la position de l'employeur : elle devrait être plus nuancée en droit maritime[402].

[400] Article 205 bis du *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919.
[401] Si on exclut, bien entendu, les litiges relatifs aux accidents du travail de droit commun pour lesquels la tentative de conciliation est également obligatoire.
[402] Hassania CHERKAOUI, *La protection du marin en droit marocain*, *op.cit*, p 110.

A cet égard, l'autorité maritime est amenée à jouer un rôle plus dynamique, qui doit être basé sur un objectif majeur, celui de protéger le marin, son emploi, et les droits qui en découlent. Une telle intervention est dû non seulement à la spécificité du travail maritime qui présente des caractères particuliers, notamment sur le plan relationnel, mais également à l'impossibilité parfois pour le marin de se défendre et d'apporter la preuve contraire des faits reprochés.

En effet, le marin doit être ainsi au service du navire pendant la durée du contrat d'engagement pour pouvoir bénéficier de la protection nécessaire contre les accidents de travail et les maladies professionnelles. N'empêche que la justification de cette condition, n'est pas toujours à la portée du marin, dans le cas où ce dernier ne se trouve pas à bord, ce qui l'oblige d'apporter la preuve de la continuité de la relation de travail, qu'il entretient avec son employeur[403].

La question du licenciement du marin peut aussi générer de nombreuses complications, lors de l'intervention de l'autorité maritime en matière de règlement des conflits individuels, du moment où la législation en vigueur considère que la maladie ou la blessure du marin, est parmi les motifs légitimes de congédiement d'un marin[404], ce qui peut inciter l'armateur ou le capitaine à congédier tout marin blessé ou malade, et sans attendre que l'incapacité de l'intéressé ne soit constatée définitivement, ou dans certains cas, le texte peut conduire à une rupture simple d'engagement.

Il en résulte que le marin hospitalisé suite à un accident ou une grave maladie, perd souvent ses droits, notamment après l'expiration du délai de prescription, et dans la plus part des cas, tombe victime d'un congédiement pour motif légitime, ce qui n'ouvre aucun droit à son profit.

La stabilité de l'engagement maritime et la préservation des droits qui en résultent, semblent également menacées, lors du congé du marin, un sujet qui ne cesse d'engendrer des complexités, lors la procédure de règlement des conflits individuels,

[403] Aux termes d'une jurisprudence constante, lorsque la maladie est déclarée au cours du voyage, c'est à l'armateur qu'il incombe de prouver qu'elle est antérieure au voyage. Par contre, si la maladie ne se déclare qu'après l'achèvement du voyage, le marin dans ce cas doit faire la preuve pour que ladite maladie soit prise en charge par le navire, qu'elle a été réellement contractée au service du navire. « 1ère Inst. Marrakech. 19 Décembre 1951. GTM n° 1184, 1956 ».
[404] Article 198 du *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919.

étant donné l'inexistence d'un texte qui régit clairement le retour du marin à son lieu de travail, après son congé.

Par conséquent, et devant ce climat d'incertitude, l'armateur n'est pas obligé de reprendre le marin à son service, une fois la période de congé est expirée, dès lors, un congédiement prononcé à son égard serait trop injuste. Il en résulte que l'engagement maritime ne donne en réalité aucune garantie d'emploi au marin, qui se trouve de plus en plus incapable de faire valoir ses droits.

La responsabilité du législateur est ici flagrante, du moment où on peut relever une absence réelle d'investissement des organes de tutelle, pour faire face à ce genre de situations. Etant donné du fait que, le législateur n'a adopté à cet égard, que des solutions générales, proches de celles du droit terrestre, sans chercher vraiment à toucher le fond du problème, qui est la nécessité de s'adapter aux réalités de la navigation maritime.

Par conséquent, nous assistons à une disparition progressive de l'autonomie du droit maritime, mais sans aucune tentative de créer une cohérence nouvelle qui peut définir les rapports du droit commun du travail, du code du travail et des textes maritimes. Il en résulte une augmentation de contentieux et des solutions jurisprudentielles disparates.

Il en ressort, une prédominance de la notion civiliste en matière de résiliation unilatérale du contrat d'engagement[405], au détriment d'une conception institutionnelle d'un véritable droit de licenciement, mais encore et surtout la précarité de la stabilité de l'emploi des marins pêcheurs, qui demeure fragile et menacé tout au long les phases de l'engagement.

Il semble désormais nécessaire de donner une cohérence à ce droit des gens de mer, lui accordant à la fois les prérogatives du droit du travail et les spécificités liées aux activités maritimes.

Dans ces conditions, une intervention efficace de l'autorité maritime dans ce stade de relation semble justifiée, mais aussi la plus indiquée, tant que le marin congédié

[405] Même pour les autres cas de cessation du contrat d'engagement maritime, notamment, la rupture de ce dernier suite à un cas de force majeur. Il faut rappeler ici que la (force majeur) n'a pas été clairement définie dans la législation maritime, encore faut il se rabattre sur le droit terrestre.

représente le maillon faible de ce cadre relationnel, et tant qu'il reste en droit de contester le motif de licenciement.

Plusieurs difficultés peuvent également surgir lors du règlement d'un conflit qui naît du contrat d'engagement. Des difficultés qui peuvent provenir des personnes susceptibles d'apporter une information déterminante pour la résolution du conflit, qui sont généralement les marins exerçant à bord, voir aussi les capitaines, qui par crainte de perdre leur emploi et dès lors, une source de revenu, refusent dans la quasi-totalité des cas, de témoigner contre l'employeur.

Il est à noter également dans ce sens, que la confrontation des témoins par l'autorité maritime, dans le cadre du règlement des conflits individuels, est souvent inutile, et ne résout que partiellement l'aléa que présente cette procédure.

Il en résulte, que l'autorité maritime lors de son intervention en matière de règlement des conflits individuels, ne peut que tenir compte de ces particularités fondamentales, étant donné que les exigences propres au milieu maritime ainsi que l'évolution sociale, ont conduit à faire des marins, quelle que soit leur domaine d'activité, une catégorie fragilisée, méritant un traitement particulier.

C'est ainsi qu'elle doit adopter une attitude positive dans l'évaluation des lacunes et, dans la mesure du possible, bénéficier d'une information permanente, afin de régler les conflits individuels et notamment les contestations qui portent sur les licenciements et les méthodes de calcul des salaires, qui nécessitent pour être réglées, une prise en considération de toutes les précisions er réclamations apportées par les parties, et les faits qu'elle aura elle-même constatés.

Un tel objectif exige donc plus d'initiative, d'adaptabilité, mais aussi plus de sens de responsabilité de la part de l'autorité maritime locale, dans le traitement de ces conflits. Elle devrait ainsi faire des études de terrain détaillées de toutes les situations litigieuses, en renforçant le rôle de l'institution d'inspection qui devrait déployer tous ses moyens techniques et humains, dans un souci d'analyser et d'examiner tous les faits et évènements qui peuvent servir dans la résolution du conflit.

Le but recherché est bien évidement le rétablissement d'un dialogue instructif entre les parties, et par la suite rechercher des bases solides d'un arrangement à l'amiable,

qui peut les mettre d'accord sur un certain nombre de dispositions litigieuses. La réussite de cette tentative de conciliation, conduit l'autorité maritime à dresser un procès-verbal des conditions de l'arrangement. Ce document devrait constituer par rapport aux points des divergences relevées, un nouveau contrat régissant les rapports des parties, dont l'exécution doit prendre effet immédiatement et directement après le consentement.

Néanmoins, un autre aspect du problème doit être pris en compte, dans le cas ou le travail de conciliation mené par l'autorité maritime n'abouti pas au résultat recherché, ce qui oblige cette autorité à établir un procès-verbal de non conciliation et par la suite de porter ces litiges devant le tribunal de première instance dont la compétence d'attribution s'étend, outre les litiges qui concernent les contrats d'engagement, aux actions en responsabilité pour fautes commises dans l'exécution de tels contrats[406]. Cette juridiction statue en dernier ressort lorsque la demande est chiffrée à moins de trois mille Dirhams, mais souvent en premier ressort, étant donné que les demandes indéterminées sont plus nombreuses. Ceci influe sur l'exercice du droit de recours, l'opposition n'étant formée que contre les jugements rendus en dernier ressort, alors que ceux rendus en premier ressort sont susceptibles uniquement de la voie de l'appel.

S'agissant de la compétence territoriale, il faut rappeler que le tribunal territorialement compétent pour les litiges de ce genre est celui du port d'embarquement, du port d'escale ou du port de débarquement. Dans le cas où la contestation est soulevée par le marin, l'autorité maritime et le tribunal compétents sont ceux du port où l'armateur à son principal établissement maritime ou une agence et, à défaut, ceux du port d'immatriculation du navire. Toutefois, le cas où l'armateur est domicilié à l'étranger ou il n'a aucune succursale au Maroc, peut soulever quelques problèmes procéduraux. Il y a tout lieu d'estimer dans ce cas que le marin saisira le tribunal de première instance le plus proche de son port d'immatriculation[407].

[406] Il faut rappeler que les litiges nés entre armateur et capitaine sont également soumis à la même juridiction de premier degré, qui est le tribunal de droit commun.

[407] Abdellah BOUDAHRAIN, *Droit maritime marocain*, SECEA Editions, Casablanca 1986, « … Une procédure d'exéquatur sera ensuite suivie pour faire exécuter la décision de justice rendue au Maroc, d'où la nécessité de convention judiciaire avec le pays où l'armateur a son principal établissement maritime… », p 128.

Seulement il faut constater que le règlement des ces litiges individuels devant ces tribunaux est basé sur les règles du droit du travail terrestre, notamment en matière de licenciement, alors que le législateur a prévu une procédure spéciale à cet effet. Dès lors se pose le problème de l'inadaptation de la législation sociale, aux réalités de la navigation maritime et le délaissement des textes législatifs qui réglementent la profession maritime tant par les professionnels que par les tribunaux.

Dès lors, la nécessité de mieux défendre les droits des marins évoluant dans ce contexte se justifie, à travers le renforcement des pouvoirs des tribunaux pour que ceux-ci soient compétents pour juger tous les différends qui touchent les marins dans leur quotidien. Le juge marocain, pourra ainsi statuer sur le respect par l'armateur des lois nationales et supra-nationales résultant de l'ensemble des conventions internationales ratifiées par le Maroc.

De toute façon, les actions se rapportant au contrat d'engagement maritime se prescrivent deux ans après le débarquement du marin intéressé. Il en va autrement pour les litiges collectifs entre armateurs et marins.

B - Litiges collectifs

En raison du silence de la législation maritime sur la procédure suivie en ce qui concerne le règlement des conflits collectifs, et conformément à l'article 3 du nouveau code de travail marocain, qui considère les marins parmi les catégories de salariés qui sont soumises aux dispositions de la présente loi pour tout ce qui n'est pas prévu par leur statut, l'application de cette procédure se trouve par conséquent régie par les dispositions du droit commun.

Ainsi, constitue « un conflit de travail collectif » tout différend qui survient à l'occasion du travail et dont l'une des parties est un groupe de salariés ou une organisation syndicale, ayant pour objet la défense des intérêts collectifs et professionnels desdits salariés[408].

[408] Article 549 du code de travail marocain, qui considère également comme des conflits collectifs du travail, tous différends qui naissent à l'occasion du travail et dont l'une des parties est un ou plusieurs employeurs ou une organisation professionnelle des employeurs, ayant pour objet la défense des intérêts du ou des employeurs ou de l'organisation professionnelle des employeurs intéressés.

Le *Dahir* n° 1-03-194 du 14 *rejeb* 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi n° 65-99 relative au Code du travail[409], a prévu une procédure spécifique pour le règlement de ces conflits collectifs, qui se distingue de celle prévue pour les litiges individuels en ce sens qu'elle pourrait faire appel à une appréciation arbitrale, avant que le litige soit définitivement tranché.

En effet, la procédure de règlement des différends collectifs, qui a été instauré par la présente loi et qui doit être prise considération avant toute grève ou lock out, comprend en réalité deux étapes procédurales importantes, la conciliation et l'arbitrage.

Dès lors, tout litige collectif concernant le travail des marins, régi ou non par une convention collective, pourrait être porté dans une première phase par les parties intéressées devant l'autorité maritime locale dont dépend le port où est né ce litige, pour des fins de conciliation. Elle se bornera ainsi à mettre les parties en contact, à apaiser les tensions et à proposer des solutions, que les parties sont libres d'accepter ou de refuser.

Cette tache s'avère en réalité extrêmement difficile dans la mesure où l'autorité maritime est amenée dans ce sens à établir un processus social dynamique, basé sur le principe de changement de positions dans un mouvement visant la résolution du conflit, ceci suppose certainement une interdépendance et une solidarité des parties dans la recherche des solutions.

Ce processus qui est également un processus de communication, doit avoir comme principal but de résoudre les conflits d'intérêts selon une méthode à trois étapes :

1. L'identification du problème.
2. La recherche des faits et des solutions possibles ainsi que leurs conséquences.
3. Le choix d'une solution à partir des préférences exprimées par les acteurs concernés.

[409] Bulletin Officiel N° 5210 du jeudi 6 Mai 2004.

Cependant, il faut souligner que malgré la convergence des intérêts qui dominent les conflits collectifs et les enjeux que représentent ces litiges, les séances de négociations et de conciliation devant l'autorité maritime doivent se dérouler dans un climat de confiance, sans pression, avec jugement et bon sens.

Les parties concernées quant à eux doivent s'engager réellement à faire preuve de souplesse, de respect, de transparence et de créativité dans la recherche de la solution la plus adaptée à leurs problèmes. Elles doivent ainsi présenter toutes facilités et fournir tous documents et renseignements en relation avec le conflit, à la demande de la commission d'enquête et de conciliation.

Conscient des bienfaits de l'écoute et de la concertation en ce qui concerne le règlement des conflits du travail collectifs en particulier, et la modernisation de l'espace des relations sociales au sein de la profession en général, l'autorité maritime doit adopter de nouveaux moyens de communication entre les parties afin de consolider les mécanismes de dialogue et de conciliation, en prenant en considération également les usages, principes de justice et d'équité dans la profession.

En outre, la commission chargée de cette procédure de conciliation devrait disposer en principe de toutes les attributions pour enquêter sur la situation des entreprises maritimes et celle des salariés concernés par le conflit collectif du travail. Elle peut ordonner toutes enquêtes et investigations auprès des entreprises et des salariés qui y travaillent et demander aux parties de produire tous documents ou renseignements, de quelque nature que ce soit, susceptibles de l'éclairer. Elle peut également se faire assister par des experts ou par toute autre personne dont l'aide lui paraît utile.

Reste à signaler que cette conciliation qui pourrait être menée par l'autorité maritime qui représente l'Etat dans ce processus, ne peut pas se mettre à exécution au détriment du respect des droits et libertés garanties par la Constitution dans le domaine du travail, en plus des principes des droits de l'homme tels qu'ils sont universellement reconnus, ainsi que des conventions de l'organisation internationale du travail ratifiées par le Maroc, notamment celles concernant la liberté du travail et l'exercice de l'activité syndicale, le droit à l'organisation et à la négociation, le droit à l'initiative, ainsi que tous les moyens reconnus aux travailleurs pour défendre leurs

droits matériels et moraux ainsi que leurs intérêts économiques, sociaux et professionnels.

Il en résulte que la participation des marins dans les séances de conciliation, et dans la négociation collective en général est l'un des droits essentiels du travail. Son exercice ne doit pas faire obstacle à l'Etat de jouer son rôle de protection et d'amélioration des conditions du travail et de préservation des droits du travailleur par l'intermédiaire de textes législatifs et réglementaires.

Par ailleurs, et lorsqu'un accord est intervenu devant la commission de conciliation, il sera procédé comme pour le règlement des litiges individuels, c'est-à-dire, un procès-verbal est dressé pour définir la portée de cet accord. Ce document remplace sur les points dont il traite, les dispositions collectives ou les usages applicables au litige en cause.

Si le travail de la commission de conciliation n'abouti pas au résultat recherché et, par conséquent, si les parties n'ont pu se mettre d'accord sur tout ou partie du litige soumis à cette commission, ou dans le cas où le conflit touche plusieurs provinces ou l'ensemble du territoire national, la conciliation peut être engagée devant une commission à caractère nationale qui peut être présidée par le ministre chargé du travail ou son représentant et composée, à égalité, de représentants de l'administration, des organisations professionnelles des employeurs et des organisations syndicales des salariés les plus représentatives. Le président de la commission peut inviter à assister à ses travaux toute personne reconnue pour sa compétence dans le domaine d'action de la commission.

Il est encore nécessaire ici, de rappeler que le règlement des conflits collectifs qui doit passer obligatoirement par toutes ces phases procédurales de conciliation avant d'être définitivement tranché, se justifie par l'intention du législateur d'éviter en principe tout recours à la force par voie de grève ou de *lock out*[410] et dès lors, faire régner un climat sain visant essentiellement la stabilisation des relations professionnelles.

[410] Abdellah BOUDAHRAIN, *Droit maritime marocain*, *op.cit*, « …Plus que la paix sociale, c'est la sécurité public qui est avant tout recherchée par le législateur. Ce dernier se fait donc ici le porte parole des pouvoirs publics… », p 129.

Seulement, dans le cas où les parties ne parviennent à aucun accord devant les commissions d'enquête et de conciliation, ou si des désaccords subsistent sur certains points ou encore en cas de non comparution de toutes ou de l'une des parties, la commission concernée peut soumettre le dossier relatif au conflit collectif du travail, avec le procès-verbal dressé par ladite commission, à l'arbitrage après accord des parties concernées[411].

A cet égard, il est important de souligner que l'autorité maritime ne pourrait pas cumuler les fonctions de conciliateur et d'arbitre, car elle serait appelée, dans le second cas, à faire respecter la décision qu'elle aurait elle-même prise.

La raison pour laquelle, l'arbitre devrait être choisi en commun accord par les parties sur la liste établie par le ministère du travail. Cette liste est établie sur la base des propositions des organisations professionnelles des employeurs et des organisations syndicales des salariés les plus représentatives. Pour l'établissement de ladite liste d'arbitres, il est tenu compte de l'autorité morale de ces derniers, de leur compétence et de leur spécialisation dans les domaines économique et social.

Si les parties ne parviennent pas à un accord sur le choix de l'arbitre, pour une raison quelconque, le ministre chargé du travail désigne alors un arbitre de la même liste prévue à cet égard.

Pour l'accomplissement de sa mission, l'arbitre dispose des mêmes attributions que celles du président de la commission de conciliation. Quant aux parties, elles doivent lui offrir toutes facilités, produire tous documents et fournir tous renseignements se rapportant au conflit. Sachant que l'arbitrage ne vise ici que les questions et propositions inscrites au procès-verbal constatant la non-conciliation, émanant de la commission de conciliation, ainsi, les autres faits survenus après la rédaction du procès-verbal de non-conciliation et résultant du différend.

L'arbitre est appelé finalement à prendre une décision, qui doit être motivée et notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception aux parties dans les vingt-quatre heures suivant la date à laquelle elle a été prononcée.

[411] Chapitre III, Section I, Article 567 du code de travail marocain.

Il est à noter dans ce cadre qu'il ne peut y avoir des recours contre les décisions d'arbitrage prononcées en matière de conflits collectifs du travail que devant la chambre sociale près de la Cour suprême, et conformément à la procédure prévue à cet égard par le code de travail[412]. Cette chambre est appelée finalement à prononcer, dans un délai déterminé, un arrêt d'arbitrage définitif et non susceptible de recours.

Il y a lieu de préciser que dans le but de donner plus de crédibilité et d'autorité à la procédure de règlement des conflits collectifs, le code de travail stipule que les décisions rendues définitivement ont force exécutoire[413].

L'autorité maritime est amenée à jouer un rôle efficace à cet égard, elle pourrait ainsi remplir le rôle de l'inspecteur du travail en cas d'inexécution d'un accord de conciliation ou d'une sentence arbitrale et provoquer l'application des sanctions prévues.

En dernier lieu, et dans le but de parvenir à une organisation favorable et adaptée de la profession maritime, l'action de l'Etat dans les deux domaines économique et sociale devrait, par ailleurs, être complétée par son intervention dans le domaine administratif.

Section 3 - Le volet administratif

Le principe de propriété publique des espaces et des richesses maritimes a fait que les droits collectifs des communautés sur des territoires halieutiques n'ont jamais fait l'objet de reconnaissances si ce n'est sous des formes institutionnelles indirectes. Par contre les cessions de droits subjectifs au profit des particuliers sont un phénomène que l'on rencontre souvent. Ce sont les services d'Etat qui, parce que l'Etat est subrogé dans les droits du public, déterminent les critères et les conditions de

[412] Article 577 du code de travail dispose que : Les recours contre les décisions d'arbitrage doivent être formés dans un délai de quinze jours suivant la date de leur notification.
Le recours est formé par lettre recommandée avec accusé de réception adressée au président de la chambre d'arbitrage.
Sous peine d'irrecevabilité, la lettre doit indiquer les motifs du recours et être accompagnée d'une copie de la décision contre laquelle le recours a été formé.
Article 578 : La chambre d'arbitrage doit prononcer sa décision dans un délai maximum de trente jours à compter de la date de sa saisine.
La décision d'arbitrage de la chambre doit être notifiée aux parties dans les vingt-quatre heures suivant la date de son prononcé.

[413] Article 581 du code de travail dispose que : L'accord de conciliation et la décision d'arbitrage ont force exécutoire, conformément aux dispositions du Code de procédure civile.

l'occupation et de l'utilisation privative de la mer et dès lors, les mécanismes nécessaires pour exercer la profession maritime.

Pourtant l'action administrative pour organiser et réglementer cette profession se traduit souvent d'une façon mécanique. Par ailleurs, l'ensemble des interventions constitue un catalogue assez hétéroclite, étant donné la nature administratif de ce secteur, jugé souvent de « suradministré », il en résulte, une administration quasiment éclatée. D'où la nécessité de créer une nouvelle vision basé sur un interventionnisme administratif plus efficace dans ce domaine d'activité (Paragraphe 1), qui se fonderait sur différents moyens qui devraient être mis à la disposition de l'autorité maritime, notamment en matière d'information (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 - Un interventionnisme administratif plus efficace

La profession maritime bénéficie d'un régime *sui generis*, qui découle de l'application d'un statut professionnel propre aux marins et qui se trouve régi par des règles administratives spécifiques.

Certes, le ministère de tutelle se réclame aujourd'hui d'une profession maritime organisée administrativement, en mesure d'apporter une certaine protection au profit de ses travailleurs, toutefois, le cadre administratif qui réglemente cette profession a des difficultés à trouver une traduction effective dans la pratique, tant au niveau des objectifs, que des moyens déployés (A) d'où la nécessité de créer une conception administrative adaptée à ce secteur et à sa main d'œuvre (B).

A- Spécificités du cadre administratif

Un cadre juridique et administratif particulier a été établi par le législateur marocain pour organiser la profession maritime, ce cadre se devant de favoriser un développement économique durable du secteur de la pêche, peut être défini comme le régime juridique et administratif applicable aux personnes physiques exerçant effectivement la profession de pêcheur.

Ce régime administratif comporte une liste des conditions à remplir pour bénéficier de ce statut spécial: qualification professionnelle, aptitude physique, moralité, propriété de certains équipements, contrat d'engagement, etc. La constitution des équipages organise des catégories maritimes définies sur la base de l'ancienneté, de

la qualification, de la spécialisation dans un type de pêche ou de navigation. Ce statut comporte également un régime social maritime et des obligations professionnelles.

Dans les faits, ce statut de pêcheur se trouve organisé et contrôlé au moyen d'un ensemble d'organes administratifs, notamment les services extérieurs du ministère des pêches maritimes, qui sont les délégations des pêches maritimes, chargées entre autres, de la gestion du personnel naviguant.

Elles sont délimitées et organisées, de manière à ce qu'elles comportent plusieurs services spécialisés dans la chose maritime, à savoir, le service des gens de mer, le service des pêches maritimes, le service de sécurité de la navigation et de la prévention de la pollution, service de l'industrie de la pêche[414].

En principe, l'action administrative émanant de ces organes permet non seulement de moduler l'accès à la profession, mais aussi d'assurer le bon déroulement de cette dernière, par le biais d'un contrôle rigoureux qui doit être effectué à cet égard, dans un but de faire respecter la loi, afin que les professionnels du secteur s'acquittent de leurs obligations au terme de la législation en vigueur. Elle est donc un moyen de régulation dans la mise en œuvre de la politique ministérielle en matière des pêches maritimes, du fait qu'il influence les conditions d'accès à l'activité et l'exercice de celle ci. On parle alors de profession réglementée.

Les pratiques administratives jouent ici un rôle fondamental: Il faut, ainsi aborder la question de ce que produisent les administrations chargées de réglementer la profession maritime. Il ne s'agit pas de faire ici une analyse quantitative ou une évaluation, mais de définir les tâches et les responsabilités pour situer les fonctions de décision des différents organes.

En effet, les interventions de l'administration apparaissent pendant toute la durée du contrat d'engagement, et jusqu'à son extinction et permet ainsi, à l'Etat de suivre les mouvements du marins. Cette situation est exceptionnelle, tant sur le plan juridique, administratif, que sur le plan social, ce qui permet de s'interroger sur la finalité poursuivie par le législateur.

[414] Article 2 de l'arrêté du ministre des pêches maritimes, des affaires administratives et des relations avec le parlement n° 2964-97 du 18 *rejeb* 1418 (19 novembre 1997) relatif aux attributions et à l'organisation des délégués des pêches maritimes. (Bulletin Officiel n° 4558 du 05 Février 1998).

Le contrôle étatique dans ce domaine semble être motivé par l'organisation du métier et dès lors, la réalisation d'une protection en faveur des marins, à travers des pouvoirs déterminés et un rôle précis. Or, lorsque des évènements surviennent pendant cette période, l'intervention de l'autorité maritime n'est pas obligatoirement requise par le législateur et, en tout cas, ne semble pas avoir pour effet de protéger l'engagement du marin.

Il en est ainsi, de l'engagement maritime, qui ne semble pas bénéficier de la protection instituée par le législateur, du moment où on constate qu'une grande partie des marins marocains n'a pas vraiment la possibilité de signer un contrat d'engagement maritime et que la plus part d'entre eux travaillent encore selon un système de participation, et certains d'autres, sont assimilés à des travailleurs indépendants.

Certes, cette situation est d'ailleurs accentuée par un vide juridique manifeste, étant donné l'absence des dispositions législatives nationales qui exigent la conclusion du contrat d'engagement pour les marins, mais cela ne justifie pas l'absence d'un rôle plus positif et plus dynamique de la part de l'administration maritime dans ce sens.

L'incertitude du pouvoir de l'administration maritime découle également de son intervention lors de la passation des contrats d'engagement et plus précisément en ce qui concerne la compréhension du contenu de ces contrats, étant donné qu'un nombre non négligeable des marins éprouvent encore des difficultés, pour comprendre et saisir le contenu de leurs contrats. Seulement et malgré que le *Dahir* formant code de commerce maritime du 31 mars 1919 a prévoyait pour ces cas, la lecture à haute voix par les services administratifs, de toutes les clauses du contrat d'engagement maritime, afin qu'elles soient compréhensibles et claires pour les deux parties[415], cette démarche n'es pas vraiment respectée dans la pratique.

En outre, nous constatons avec inquiétude qu'il existe encore des secteurs qui font partie du domaine maritime et qui font ainsi travailler un nombre non négligeable des marins, mais qui échappent malheureusement à toute organisation administrative, à

[415] Article 170 du *Dahir* formant code de commerce maritime dispose que : « L'autorité chargée de la police de la navigation doit s'assurer, par l'interpellation des parties et, s'il y a lieu, par la lecture à haute voix des clauses et conditions du contrat, que celles-ci sont connues et comprises des parties. ».

l'exemple du secteur de la pêche artisanale, caractérisé notamment par l'absence d'un cadre relationnel capable de mieux organiser les relations de travail, encore soumises au principe de la liberté et régies dans la plus part des cas par des us et des coutumes.

Le rôle de l'administration maritime parait encore moins évident lors du recrutement maritime, étant donné que malgré les orientations du ministère de tutelle dans ce sens qui semblent donner une large place à la notion de qualification, comme étant une condition fondamentale et nécessaire pour professionnaliser l'accès au métier du marin, en liant les questions de l'emploi et de la formation, la réalité de la navigation maritime montre que le principe de liberté règne toujours sur les modalités d'engagement et de recrutement du personnel naviguant.

De plus, et en matière d'inscription maritime et compte tenu du vide juridique qui caractérise les textes actuels en ce sens, un vide aggravé par ce régime de liberté qui marque actuellement le processus d'accès à la profession de marin, on constate qu'un grand nombre de pêcheurs et notamment ceux qui exercent dans le domaine de la pêche côtière possèdent uniquement des documents d'inscription provisoire, incapables de préserver la stabilité de leur engagement, et de sauvegarder les droits qui en découlent.

C'est donc le pouvoir de l'autorité maritime qui est mis en cause et ne se manifeste pas non plus de manière utile lors de la réglementation des inscriptions et de l'organisation de l'accès à la profession. Il en résulte que l'intervention des organes administratifs a, de ce fait, un champ particulièrement restreint, et la protection qui en résulte est vraiment limitée.

L'insuffisance est manifeste également lors de l'intervention étatique dans l'application de certaines dispositions relatives à l'exercice du travail maritime, à l'exemple de celles qui réglementent les congés des marins.

En effet, si le visa requis à la suite de la mise en congé du marin, interdit ce dernier de conclure un nouveau contrat maritime pendant la période du congé, il ne lui donne, de manière précise, aucune privilège d'embauche une fois le congé expiré.

L'incertitude quant au rôle des pouvoirs administratifs dans la stabilité de l'emploi maritime, continue de régner même lors de la dissolution du contrat d'engagement, du moment où on commence à s'interroger sur la possibilité de l'autorité maritime de s'opposer au débarquement du marin, lorsque son congédiement n'est pas justifié.

Si la loi donne à cette autorité le pouvoir de connaître des fautes de discipline sans appel ni recours, lorsque le navire se trouve au port ou sur rade[416]. Le débarquement du marin devrait, en principe, être subordonné à son autorisation.

Certes, ce pouvoir est précisé par le législateur lors de résiliation du contrat du marin, néanmoins, son autorisation n'est exigée que lorsque la résiliation intervient hors des ports marocains[417].

Par ailleurs, et s'agissant du placement des marins, il faut signaler que le code de commerce maritime de 1919 dans son article 166 bis, pose ce principe de placement, seulement il ne désigne pas l'organe qui en est chargé[418].

Etant donné le principe de liberté qui caractérise actuellement le processus de recrutement du marin, l'administration maritime ne semble pas ainsi être qualifiée pour placer le marin, ni lors de son recrutement, ni à la suite de son congédiement.

Seulement, par la tenue du registre « matricule des gens de mer » et le contrôle du mouvement des marins dont elle est chargé, elle est toute indiquée pour remplir cette mission, et l'on ne saisit pas la raison pour laquelle elle ne lui a pas été dévolue par le législateur.

Dans ces conditions et en raison de l'imprécision de certaines dispositions fixant l'intervention de l'administration maritime dans ce domaine, cette protection s'avère imprécise et insuffisante.

---

[416] Article 8 et 9 alinéa 2 du code disciplinaire et pénal.

[417] Article 201 bis alinéa 2 du *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919 dispose que : « hors des ports du Maroc, la résiliation du contrat d'engagement conclu pour une durée indéterminée est subordonnée à l'autorisation de l'autorité maritime ou consulaire marocaine quant il existe des conditions mettant en danger la navigabilité ou la sécurité du navire ».

[418] Article 166 bis du *Dahir* formant code de commerce maritime de 1919 dispose que : « aucune opération de placement en vue d'un engagement maritime ne peut donner lieu à une rémunération quelconque de la part du marin ».

Ainsi, l'ampleur des responsabilités qui sont appelées à être assumées dans cette optique, exige que celles-ci soient exercées dans le cadre d'une vision capable de rechercher une clarification des textes actuels en vue d'une application plus précise et plus efficace de ces normes en examinant la mission qui doit être dévolue à l'administration maritime et les divers moyens à mettre en œuvre pour sa bonne exécution. Un tel objectif, passe obligatoirement par la mise en valeur de l'institution d'inspection du travail maritime, dans un but de promouvoir un véritable contrôle social et administratif dans les lieux de travail.

Néanmoins, Il faut reconnaitre que ces orientations ont du mal à se concrétiser sur le plan pratique, et l'administration maritime dans son rôle d'exécuteur des politiques ministérielles, se heurte à plusieurs difficultés.

Tout d'abord, les objectifs assignés aux administrations chargées des pêches maritimes sont multiples et on évite d'évoquer qu'ils sont souvent difficilement conciliables:

- S'agit-il de donner la priorité à la modernisation du secteur, pour tirer la meilleure opportunité économique et monétaire d'une ressource disponible qui contribuerait au développement du pays ?

- S'agit-il d'actualiser le système réglementaire dont la carence a rendu, depuis longtemps, théorique et, dès lors, inefficace, l'intervention de l'Etat ?

- Faut-il renforcer la politique de coopération entre le Royaume du Maroc et la communauté européenne, à travers la conclusion des accords de pêche compte tenu de l'importance de leur contrepartie financière, même s'ils représentent aux yeux de nos marins nationaux, une concurrence inégale à l'activité de leur secteur toujours en profonde crise ?

- S'agit-il de donner une importance particulière à l'élément humain dans toute stratégie gouvernementale visant le développement du secteur maritime ?

- S'agit-il de protéger la ressource pour préserver les droits des générations futures?

En second lieu, le champ d'intervention administratif est difficile à définir quant au fait de savoir ce qui relève de la profession réglementée:

- L'Etat par l'intermédiaire du corps administratif, que constituent les administrateurs des affaires maritimes, doit il conserver, lors de son contrôle, une certaine flexibilité, en vue d'assurer une adaptation permanente aux réalités maritimes, pour faire face aux différentes lacunes qui caractérisent la législation en vigueur ?

- Au niveau sectoriel, doit-on inclure les considérations sociétales dans ces politiques? Les revenus? Le niveau de l'emploi? La qualification de l'emploi? Les considérations démographiques?

- Comment peut-on expliquer cette sélectivité qui permet de favoriser certains secteurs du domaine maritime au détriment des autres ? comment certains secteurs de la pêche maritime échappent à l'heure actuelle, à toute organisation administrative et réglementaire ?

Il y a souvent une profusion d'institutions de régulation aux responsabilités et aux missions mal définies qui induisent une dilution de la décision politique[419]. De plus, les investissements publics de modernisation et les aides sont également nombreux, mais ils tendent à favoriser la concentration économique et le surinvestissement du secteur. S'agissant des réglementations répressives et administratives, elles sont abondantes mais mal connues, centralisées, souvent mal appliquées, voire non applicables.

L'ensemble de ces mesures fait rarement l'objet d'évaluations comme il serait naturel que soit mesurée l'intervention publique dans un secteur.

[419] Instances nationales, locales et régionales, mise en place d'instances ministérielles de tutelle, les délégations des pêches maritimes, les sous-délégations, l'Office National des Pêches, l'Institut National des Ressources Halieutique et d'autres parties qui représentent l'Etat telles que les communes, les autorités locales... pour ce qui est des organisations professionnelles, elles sont au-delà de leur nombre, plus revendicatives que responsables et sont souvent perverties au niveau de leur représentativité.

Cette culture administrative se révèle en réalité dans la littérature grise des administrations, dans les discours et dans les plans de développement. Certes aujourd'hui, les politiques des pêches affichent leur objectif de promotion socio-professionnelle et économique des gens de mer, dans le cadre du principe de durabilité, pour se conformer implicitement à ce modèle général d'organisation. Mais cette action n'est pas vraiment exempt de défaillance.

L'administration aujourd'hui responsable de ces nouvelles orientations était hier chargée de moderniser et développer le secteur des pêches maritimes: elle a encore souvent une conception industrielle, des réflexes centralisateurs et une culture technocratique. Durant plusieurs décennies, l'interventionnisme était confondu avec la modernisation des flottes, les interventions financières ou la centralisation.

Face à cette situation préoccupante, les développements consacrés à l'organisation administrative de ce secteur et les métiers en relation, devraient *a priori* prendre de l'ampleur.

B- Une nouvelle vision de la pratique administrative

Le premier travail de l'administration centrale est de définir pour les services extérieurs chargés de la mise en œuvre des orientations ministérielles, une politique bien déterminée. Celle-ci se définit par exemple dans des plans sectoriels nationaux, dont la fonction est de développer une analyse par rapport à un constat, de déterminer les objectifs et de définir des moyens pour les atteindre.

La réglementation de la profession à travers le développement du potentiel humain, sonne souvent comme un slogan dans les discours politiques sans qu'il soit possible de lui donner un contenu opérationnel. C'est la «pratique administrative» qui devra affronter sur le terrain la réalité sociale.

De ce fait, une intervention plus efficace et plus poussée de l'Etat dans ce domaine, se justifie mais aussi s'impose. Les organes d'intervention doivent à cet égard, vérifier toutes les conditions d'accès au métier du marin, ainsi que celles de son exercice.

Ainsi, l'accès à la profession de marin et le maintien dans cette profession sont subordonnés à de nombreuses conditions[420], qui doivent être vérifiées d'une façon permanente par l'administration maritime.

L'exigence de ces différentes conditions vise essentiellement à organiser la profession de marin, qui était et demeure tributaire des aléas de la conjoncture de l'emploi dans ce domaine, sans de critères scientifiques d'embauche. Par conséquent, le développement des pêches maritime implique incontestablement une rigueur dans la formation et la sélectivité des marins. Quant au statut social des marins, il fait l'objet de prescriptions bien terminées, débutant par la réglementation du contrat d'engagement maritime.

L'administration maritime locale est amenée à jouer à cet égard un rôle efficace, qui devrait se manifester surtout lors de l'élaboration des contrats d'engagement maritime, dans la mesure où elle est appelée à vérifier les clauses de ces contrats, qui doivent être passés par écrit, ce qui comprend l'examen de la validité de ces liens contractuels au regard de la réglementation légale. Elle est tenue également de s'assurer que le marin a pris connaissance des conditions de son engagement, d'autant plus qu'elle peut refuser de viser le contrat lorsque celui-ci contient des clauses contraires aux dispositions d'ordre public du code maritime.

Elle doit en outre s'assurer que le texte des conditions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement, doit comme le texte des conditions du contrat, se trouve à bord et peut être communiqué par le capitaine au marin à tout moment, à la demande de ce dernier.

Il en résulte, que son contrôle semble être motivé par la protection des marins, mais cela dépend en grande partie de l'efficacité des moyens humains et matériels dont elle dispose pour faire respecter la loi.

De toute façon, le contrat d'engagement maritime acquiert force de la loi par l'inscription de marin sur le registre d'équipage par l'administration maritime. Dans ces conditions, il faut rappeler que l'intervention des pouvoirs publics dans la volonté

[420] - L'âge minimum
- L'aptitude physique
- la formation professionnelle
- l'absence de certaines condamnations

des parties est ici recommandée, afin d'éviter que le contrat de travail ne soit trop défavorable au marin, vu le rôle que peut jouer l'armateur-employeur dans l'établissement d'un contrat d'adhésion, en profitant de ce climat de liberté qui règne sur le processus de l'engagement maritime.

Il n'en demeure pas moins que ces mêmes pouvoirs publics doivent aussi encourager les partenaires sociaux (marins et armateurs ou leur représentant) de prévoir des dispositions plus favorables que celles prévues par la législation en vigueur, par voie de négociation collective.

En général, l'effort à entreprendre sur ce volet administratif devrait cependant se focaliser sur un interventionnisme plus efficace capable de prendre en considération tous les aspects réels de l'engagement maritime. De ce fait, les contrôles des pouvoirs publics peuvent toucher plusieurs domaines dans cette profession[421].

Il s'agit d'abord d'un contrôle administratif de la démographie professionnelle à travers les statuts des pêcheurs et des navires, ceci implique l'habilitation des services administratifs à contrôler le déroulement de la profession et les conditions d'exercice des activités connexes. Il s'agit notamment de contrôler :

- L'inscription des marins, de leur embarquement et des conditions de naviguer.
- L'enregistrement des navires et de leurs mouvements, contrôle des rôles de pêche.
- Les autorisations d'exercer la profession, attribution de licences.
- Le contrôle technique des navires et limitation des puissances motrices.
- Le contrôle des concessions domaniales.

Outre le contrôle administratif, il paraît primordial d'insister également sur l'importance d'un interventionnisme économique par le contrôle des investissements

[421] Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), *Améliorer l'efficacité du suivi, du contrôle et de la surveillance des navires de pêche*, Comité des pêches, Vingt-cinquième session, Rome (Italie), 24-28 février 2003, « …Le Système de suivi, contrôle et surveillance doit opérer dans le cadre d'un système élargi de la gestion… ».

et des infrastructures publiques. Il s'agit ici d'un interventionnisme financier, qui consiste à utiliser des budgets publics ou à réglementer les investissements selon une orientation déterminée. Les règles d'attribution des aides sont établies au niveau central, pour appliquer les principes dégagés à l'occasion de la définition des plans de développement. Cette action doit porter essentiellement sur :

- La mise en œuvre des mesures et des conditions nécessaires pour garantir un développement intégré et durable des différents sites de pêche. Le but et de faire de ce secteur une activité attractive et à forte rémunération.

- L'amélioration de l'efficacité économique, en favorisant une gestion optimale des ressources humaines, naturelles et financières, afin de permettre la satisfaction des besoins des différentes communautés des pêcheurs.

- La promotion des concepts et des principes d'une gestion participative des sites de pêche (c'est le cas des villages des pêcheurs et des points de débarquement aménagé), à travers l'encouragement des organisations et des associations de professionnels.

- Les aides à la modernisation des flottes maritimes dans les secteurs en manque de moyens.

- L'encouragement des activités connexes pour valoriser les produits.

- Le financement des déficits d'exploitation de certaines entreprises maritime en difficulté, et la réduction des couts de production.

Certes, pendant la phase d'industrialisation, cet interventionnisme a profité aux grandes entreprises maritimes, qui ont bénéficié de subventions et d'infrastructures publiques. Seulement, aujourd'hui l'interventionnisme financier doit nécessairement être inscrit dans le cadre d'une approche globale, capable d'atteindre tous les

composants et les segments de la profession et d'intégrer la dimension de durabilité en modifiant les priorités[422].

Par ailleurs, il est à souligner qu'il est très important d'élargir le cadre partenarial et dès lors d'impliquer toute partie dont la participation sera jugé utile, notamment les autorités locales qui doivent être impliquées de plus en plus dans l'interventionnisme économique; les régions, les provinces, les communes, devraient prendre une part de plus en plus grande dans ce processus. A ce titre, il est souhaitable d'établir des mécanismes de coordination entre les autorités concernées pour le secteur de la pêche aux niveaux national et local, selon le cas, et définir leurs fonctions et responsabilités en tenant compte de leur complémentarité.

Outre les dispositions relatives aux conditions de recrutement et d'engagement des marins et l'établissement des contrats d'engagement maritime. La dimension sociale, doit être également au cœur des préoccupations des autorités administratives, qui sont amenées à cet égard, à promouvoir un véritable contrôle social à bord des navires de pêche.

A ce titre, les inspecteurs du travail maritime ont un rôle majeur à jouer en matière de contrôle des conditions de vie des gens de mer, compte tenu de la dégradation progressive de celles-ci.

Ce contrôle doit avoir comme principal objectif, de s'assurer à ce que les navires de pêches et notamment ceux de la pêche côtière et artisanale, offrent des conditions de vie et de travail saines et confortables, et dès lors, vérifier les normes d'entretien et de propreté des lieux de vie et de travail à bord, le logement de l'équipage, les conditions d'approvisionnement en nourriture et en eau potable, et de s'assurer qu'ils sont fournis aux marins à titre gratuit et en quantité suffisante pour le service à bord, le bien être et les questions connexes…

Afin de réussir leur mission, les fonctionnaires de l'administration maritime chargés d'inspecter les conditions de vie et de travail à bord des navires[423] sont amenés à :

[422] C'est le cas des investissements collectifs en faveur de la petite pêche qui se traduisent par la politique dite des «villages de pêcheurs»: c'est la mise à disposition d'infrastructures collectives bien ciblées pour la petite pêche.

- Procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales sont strictement respectées.

- Monter à bord des navires à tout moment et pénétrer dans les lieux de vie et de travail des marins pêcheurs, à des fins d'inspection.

- Interdire à tout navire en infraction de la réglementation en vigueur, de quitter le port jusqu'à ce que les dispositions nécessaires aient été prises.

Reste à signaler que la tâche de l'administration maritime ne peut plus se limiter à un contrôle des conditions d'engagement au sein de cette profession, mais elle doit jouer également un rôle important, en matière d'application des sanctions qui sont organisées et prononcées en cas de contravention.

Néanmoins, l'application d'une politique répressive demeure extrêmement délicate dans la pratique. Outre son coût, son manque de commodité pratique, la répression est mal adaptée dans certains secteurs du domaine maritime, notamment dans la petite pêche. Encore faut-il rappeler à ce titre que la meilleure norme ne vaut que par son application effective et les organes administratifs de l'Etat devraient être les meilleurs garants de cette application.

Au total l'interventionnisme de l'administration maritime dans ce secteur est très important, tant en raison de ses contrôles de tutelle sur les marins pêcheurs, qu'en raison de ses pouvoirs de police.

Cette intervention devrait être complétée par un interventionnisme social et économique. Ce qui devrait se traduire essentiellement par une volonté réelle de réglementer la profession maritime, de manière à ce qu'elle soit capable de garantir une stabilité d'emploi pour les marins, ainsi qu'à travers une assistance organisationnelle et financière, en faveur des communautés des pêcheurs les plus

[423] Marie GUILLOU, *Promouvoir un véritable contrôle « social » à bord de tous les navires, un enjeu pour les nouveaux inspecteurs du travail maritime*, DEA, Université de Nantes, 2001/2002, « … les pouvoirs reconnus aux inspecteurs des conditions de travail et de vie des gens de mer, s'inspirent incontestablement de ceux dévolus aux inspecteurs de la sécurité des navires… », p 46.

démunies. Cet interventionnisme se manifeste également par un rôle dynamique de la part de l'administration, en matière d'information.

Paragraphe 2 - Un rôle d'information plus dynamique

Le développement du système d'information dans le domaine maritime est devenu aujourd'hui un élément déterminant et incontournable dans l'organisation du secteur en général et la profession maritime en particulier.

En raison de leur contact permanent avec les populations maritimes, les administrations maritimes locales sont amenées à offrir un service public de proximité tout en participant activement aux travaux des instances nationales. Elles peuvent contribuer ainsi à la définition et à l'application des politiques maritimes nationales, et apporter dans leurs domaines de compétence les réponses nécessaires aux enjeux de demain.

En effet, ce rôle d'information, peut être d'une utilité déterminante lors de l'élaboration des textes législatifs ou réglementaires, ceci implique incontestablement une association et une contribution permanente de l'autorité maritime aux travaux des organes chargés du domaine maritime et notamment pendant toute proposition ou élaboration de projets de textes sur les questions relatives aux conditions de travail du marin.

Compte tenu de leur implantation territoriale et leur rôle dans la régulation des activités professionnelles dans ce domaine, la tâche des autorités maritimes serait efficace, étant donné non seulement leur connaissance du champ d'application des textes à promulguer, mais aussi leur contribution à rechercher une conception heureuse et adaptée de ces textes de manière à ce qu'ils soient compatibles aux intérêts de tous les composants de tissu social maritime.

Partant de ce fait, le rôle de l'autorité maritime en matière d'information, permettrait non seulement aux textes d'avoir une plus grande chance d'application, mais aussi d'atteindre leurs objectifs.

Plusieurs moyens devraient être mis à la disposition de l'autorité maritime, pour qu'elle réussisse son rôle d'information. Les statistiques, pourraient être l'un des

outils les plus performants dans l'élaboration des plans de développement de la profession maritime.

Le rôle de l'autorité maritime dans la compilation de données fiables, pertinentes et actualisées, effectuée conformément à des normes qui leur permet d'être comparées, et analysées d'une manière circonstanciée, pourrait être décisif pour étayer la mise en valeur et l'utilisation du secteur maritime. Sans ces statistiques, il n'est pas possible de préparer les données nécessaires au suivi du développement de la profession maritime et de la promotion socio-professionnelle des marins pêcheurs, ni de cibler les nouvelles orientations les concernant[424].

Le recueil de ces données devrait présenter une importance considérable dans les activités de l'autorité maritime qui est amenée à ce titre à élargir ses pouvoirs d'investigation et de recherche, dans un but de constituer une base d'informations solide et détaillée, qui doit comporter toutes les questions relatives à la profession maritime, et notamment la gestion des personnels navigants, les modalités de recrutement, d'engagement et de formation des marins pêcheurs, les conditions de santé et de sécurité à bord, le contrôle des navires et la sécurité de la navigation.

Outre leur rôle dans l'élaboration des textes législatifs ou réglementaires relatifs à ce domaine d'activité, ces statistiques peuvent être utilisées dans les négociations collectives entre l'Etat et l'ensemble des organisations professionnelles et notamment celles qui représentent les armateurs, dans un souci de leur suggérer des solutions pour les différentes situations litigieuses.

La tenue à jour de ces statistiques permettrait également à l'autorité maritime d'établir des rapports périodiques sur l'ensemble des activités maritimes, ce qui pourrait faire apparaître les progrès dans ce domaine, notamment en matière de technicité, dès lors, aider cette autorité à suivre régulièrement l'évolution de la profession maritime, dans un but de combler les défaillances encore persistantes.

Néanmoins, on constate que lorsque le recueil de ces données par l'autorité maritime, n'est pas appuyé sur une détermination politique forte, le rôle d'information peut être

[424] Hassania CHERKAOUI, *La protection du marin en droit marocain*, *op.cit*, « …Ces données pourraient être utilisées aux fin de la planification économique et comme documentation permettant de participer aux travaux des organes chargés de l'élaboration des textes législatifs… », pp 114-115.

ainsi le mirage de l'action administrative. En effet, si l'on examine l'utilisation de ces données dans certains domaines et notamment celui de la formation des marins pêcheurs, on doit admettre que ces informations n'impliquent pas mécaniquement des décisions de gestion. L'expérience montre que celles-ci relèvent plus de considérations socio-économiques du moment et des rapports de force que de considérations scientifiques.

Les informations sur la réalité de la formation maritime et les conditions de recrutement et d'engagement des marins pêcheurs, n'impliquent en réalité les autorités responsables que d'une façon implicite: elles servent souvent plus d'alarme que de moyen de décision. Leur utilisation semble peu prioritaires dans le capital d'information pourtant nécessaire au décideur.

Il en résulte que face à cette absence de volonté politique en ce sens, les développements consacrés au rôle de l'autorité maritime en matière d'information devraient être en conséquence assez importants, dans la mesure où, cette autorité est amenée non seulement à transmettre une image détaillée sur les conditions dans lesquelles se déroule la profession maritime, mais aussi à formuler des suggestions et des propositions sur les objectifs à atteindre et les améliorations souhaitables dans tous les segments de la profession.

C'est-à-dire, le comblement de certaines lacunes législatives ou réglementaires, voire même une réorganisation administrative, peuvent être le fruit des suggestions et des propositions qui y auraient été faites.

En dépit des développements qui peuvent être envisagés sur le plan juridique, les efforts entrepris dans le cadre de l'intervention de l'Etat en vue de réaliser une protection réelle de l'engagement maritime, restent tout de même tributaires d'une réadaptation de ses moyens aux réalités de la navigation maritime.

Chapitre II – Des moyens d'intervention améliorés pour une protection étatique renforcée

L'Etat intervient dans la profession maritime au moyen d'un ensemble d'organes et notamment les délégations des pêches maritimes chargées de la gestion du personnel naviguant, qui tentent à travers ce rôle de réaliser une certaine protection au profit de cette catégorie de travailleurs.

Néanmoins, et face à l'insuffisance qui marque l'action étatique dans ce sens, caractérisée souvent par l'implication dans les politiques de développement, de plusieurs organes se répartissant plusieurs responsabilités, l'action de l'autorité maritime se perd, par conséquent, dans l'imprécision de ses fonctions.

Il en résulte, que la multiplicité de ces administrations et la disparité parfois de leurs rôles, ne peut que semer un doute sur la portée de leurs responsabilités et l'unité de leur action, ce qui ne facilite pas la lisibilité des politiques de développement suivies dans ce secteur d'activité.

Dès lors, les efforts entrepris en matière d'organisation de cette autorité maritime devraient être par conséquent assez importants. Dans un système réaménagé, les moyens d'intervention de l'Etat résulteraient sans doute d'une réorganisation fructueuse de l'autorité maritime, qui donne naissance à des services distincts capables d'apporter un nouveau souffle au fonctionnement de cette autorité, mais aussi de renforcer les attributions de quelques services déjà existants qui rentrent dans la composition de cette administration (Section 1).

Un tel objectif, passe également par la création d'une nouvelle vision d'intervention de l'autorité de tutelle et par le renforcement de son rôle dans ce domaine, de manière à ce qu'il tienne compte du souhait général de voir s'améliorer la situation du marin, tout en prenant en considération la notion de déconcentration comme étant un moyen efficace pour cette autorité de tutelle pour déployer ses politiques, et dés lors, toucher efficacement les différents segments de la profession maritime (Section 2).

Section 1 - Pour une restructuration constructive de l'autorité maritime

Pour servir le ministère chargé des pêches maritimes, des organes spécialisés d'orientation, d'expertise et d'application ont été constitués. Il s'agit des services extérieurs qui sont constitués des délégations des pêches maritimes, et qui sont placées directement sous l'autorité des délégués des pêches maritimes chargés, chacun dans les limites de sa circonscription, de la mise en œuvre de la politique du ministère de tutelle[425].

On peut les définir comme des organes hiérarchisés, chargés par l'autorité de tutelle de l'administration du secteur des pêches maritimes. Ils organisent la tutelle des secteurs, social, économique et administratif des pêches, et mettent en forme les décisions du gouvernement dans ce secteur tout en cordonnant leurs activités auprès des préfectures, provinces et collectivités locales se trouvant dans le ressort de leurs circonscriptions.

En principe, les délégations des pêches maritimes sont incontestablement celles dans lesquelles on trouve les compétences techniques et administratives vis à vis du secteur, un personnel formé chargé de recueillir et traiter l'information nécessaire à la décision du ministère, mettre en forme ses décisions, faire appliquer ses instructions et assurer le commandement des services.

Par ailleurs, il est à noter que la composition de ces organes administratifs, est d'une grande importance, dans la mesure où l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins pêcheurs, ainsi que la stabilité de leur engagement et la préservation des droits qui en résultent, repose en grande partie sur la structure et l'organisation de ces services, et les fonctions qu'ils auraient à remplir.

Seulement, on constate que la composition actuelle de cette autorité maritime n'est pas vraiment profitable aux marins pêcheurs, étant donné la vocation de la majorité des ses services, orientée en premier lieu pour servir et organiser plusieurs domaines de l'activité maritime, à savoir la réglementation des pêches maritimes et la

[425] Article 6 de l'arrêté ministériel n° 2964-97 (19 Novembre 1997) relatif aux attributions et à l'organisation des délégués des pêches maritimes, *op.cit*, dispose que : « Les délégations des pêches maritimes sont assimilées aux divisions de l'administration centrale. ».

rationalisation des opérations de pêche et la préservation des ressources halieutiques, les industries de la pêche, la prévention de la pollution… alors qu'il existe un seul et unique service au sein des délégations des pêches maritimes, destiné aux marins pêcheurs, qui est le service des gens de mer, chargé de réglementer et d'organiser la profession maritime dans son ensemble.

En effet, la compétence générale dévolue actuellement à l'autorité maritime qui est chargée entre autre, d'appliquer en ce qui concerne les navires de pêche et les structures équivalentes, la réglementation relative au travail maritime, à l'inscription des gens de mer, à l'hygiène, à la composition des équipages, au régime disciplinaire et pénal ainsi qu'aux procédures de conciliation et d'arbitrage[426], et compte tenu de l'inexistence d'organes spécifiques, compétents et qualifiés dans des domaines précis de la profession, rattachés administrativement à l'autorité maritime, l'action de cette dernière semble tomber dans l'imprécision de ses attributions.

S'agissant d'un organe spécialisé en matière de travail maritime, la nature de ses fonctions et de son contrôle devrait non seulement donner naissance à des services distincts et plus spécialisés (Paragraphe 1), mais également donner le feu vert pour renforcer encore plus les pouvoirs de certains services déjà existants (Paragraphe 2), dont la portée de leur responsabilité ne doit pas être placée à l'écart, comme c'est le cas actuellement.

Paragraphe 1 - De nouveaux services plus spécialisés

La création de nouveaux services techniquement qualifiés, dont les agents seraient appelés à exercer une fonction déterminée, permettrait non seulement de définir précieusement le cadre de travail, mais encore donner plus d'efficacité à l'action de l'autorité maritime,

Parmi les domaines qui devraient retenir l'attention des dirigeants et responsables au sein de l'autorité maritime, nous citons, le domaine de recrutement et de placement des marins pêcheurs (A), l'inspection et la certification (B), ainsi que le domaine social (C).

[426] Article premier de l'arrêté ministériel n° 2964-97 (19 Novembre 1997) relatif aux attributions et à l'organisation des délégués des pêches maritimes, *op.cit.*

A- Le service de recrutement et de placement

Dans le cadre des efforts déployés en matière de recrutement et de placement des marins pêcheurs, et compte tenu de la situation actuelle dans ce domaine caractérisée notamment par la prédominance du régime de liberté, qui se manifeste par la possibilité par l'employeur de recruter ses salariés, employés et cadres sans être vraiment soumis à un contrôle administratif rigoureux, la création d'un service compétent et spécialisé dans ce domaine permettrait certainement de résoudre les problèmes que l'on rencontre actuellement au niveau des modalités de recrutement et d'engagement des marins pêcheurs.

En effet, l'objectif recherché dans cette optique, est d'assurer que les marins pêcheurs ont accès à un système efficient de recrutement et de placement, adéquat, transparent et bien réglementé, de manière à ce qu'il contribue dans la promotion des droits des marins pêcheurs en matière d'emploi, dans un souci, de leur faciliter la recherche d'un travail sans frais à bord des navires.

Ce service, devrait être en principe un service public d'emploi, gratuit, ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs, et qui agit en coordination avec ces derniers. Ses fonctions doivent être inscrites dans le cadre d'une politique globale visant à répondre aux besoins des gens de mer et des armateurs, tout au long le littoral marocain.

Il aurait comme mission de s'assurer que tous les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires pour l'exercice des emplois considérés, et de s'assurer dans la mesure où cela est réalisable, que tous les certificats et documents obligatoires qu'ils présentent pour obtenir un emploi, sont à jour et n'ont pas été obtenus frauduleusement, et que les références professionnelles sont vérifiées.

Quant aux contrats d'engagement maritime, ce service aurait comme rôle de s'assurer qu'ils sont conformes à la législation en vigueur, et que, préalablement à l'engagement ou au cours du processus d'engagement, les gens de mer sont informés de leurs droits et obligations en vertu de leur contrat d'engagement, et que les dispositions nécessaires sont prévues pour qu'ils puissent les examiner avant et après leur signature et pour qu'une copie leur soit remise.

Ce service serait chargé aussi de veiller à ce que les marins pêcheurs, connaissent clairement les frais qui devront éventuellement prendre à leur charge lors du recrutement, et à ce qu'ils soient informés de toutes conditions particulières applicables au travail pour lequel ils vont être engagés, ainsi que des politiques adoptées par l'armateur en ce qui concerne leur emploi. A cet égard, ce service serait amené à vérifier la conformité de ces conditions de travail à la législation en vigueur, et dans le cas échéant, s'interposer pour la mise à disposition de marins pêcheurs aux seuls armateurs qui offrent des conditions meilleures d'emploi.

Reste à signaler que ce service serait également chargé d'établir un contrôle vigoureux, lorsqu'il coexiste des offices de placement de types privés, Ainsi, il est amené à prendre toutes les mesures nécessaires pour coordonner leur action sur une base nationale. Il est tenu à cet égard à assurer le contrôle et à réglementer l'activité de ces organismes de recrutement et de placement qui doit être soumise à la détention d'une licence ou d'un agrément, de réglementer leur honoraires et d'organiser leur usage des données personnelles.

En effet, ce service est tenu de superviser étroitement le fonctionnement de ces organismes, et dès lors, vérifier s'ils remplissent les conditions nécessaires pour se voir renouveler leur licence, si leurs personnels sont suffisamment qualifiés. Il doit obliger ces organismes à s'assurer que l'employeur a les moyens d'éviter que les gens de mer ne soient abandonnés dans un port étranger. Enfin, il s'assure qu'un système de protection, par exemple sous forme d'assurance, est à même d'indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires.

Ces organismes de recrutement, soumis à l'inspection de ce service, devraient également tenir un registre de l'ensemble des gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire et de s'assurer qu'ils possèdent tous les documents et les qualifications requises pour occuper les postes proposés.

D'une manière générale, et dans le cadre de l'exécution de ses fonctions, ce service devrait envisager de prendre toutes les mesures nécessaires afin de promouvoir une coordination et une coopération efficace entre tous les services chargés de recrutement et de placement au niveau national, et de prendre en compte, avec la participation des marins pêcheurs, des armateurs et des établissements de formation

maritime concernés, les besoins du secteur maritime en matière d'emploi, lors de l'élaboration des programmes de formation. De plus, la coopération des organisations représentatives des marins pêcheurs et des armateurs à l'organisation et au fonctionnement de ce service, serait souhaitable.

Ce service, et tenu également lors de l'exercice de ses fonctions d'élaborer des mécanismes de collecte et d'analyse des informations pertinentes sur le marché du travail maritime, entre autre, sur l'offre actuelle et prévisible des marins pêcheurs embarqués, classés par âge, sexe, grade et qualification, ainsi que sur les besoins du secteur[427]. Il est tenu aussi, de respecter et de protéger la confidentialité, les conditions dans lesquelles les données personnelles sur les marins pêcheurs peuvent être traitées, y compris la collecte, la conservation, le recoupement et la communication de ces données à des tiers.

S'agissant du rôle des délégations des pêches maritimes, dont ce service ferait partie de leurs organes administratifs, il est à noter qu'elles peuvent contribuer avec efficacité dans l'installation de mécanismes solides de coopération et de coordination, en matière de placement et de recrutement des marins pêcheurs sur le plan national, et notamment, en ce qui concerne l'échange systématique d'informations sur le secteur et le marché du travail maritimes, ainsi qu'à travers les efforts visant à harmoniser les politiques et les méthodes de travail et la mise en place d'une planification collective de la main d'œuvre, compte tenu de l'offre et de la demande de marins pêcheurs et des besoins du secteur maritime.

Ces diverses actions devraient, aussi, tendre à une organisation de la mobilité des effectifs disponibles et à leur orientation, à la promotion du travail maritime et d'une manière générale, à l'équilibre de l'emploi.

A cet effet, ce service de recrutement et de placement des marins pêcheurs, aurait comme mission complémentaire, de veiller à ce que les navires de pêche soient dotés d'effectifs suffisants en nombre et en qualité pour assurer la sécurité, l'efficience et la sûreté de l'exploitation maritime. Des effectifs minima et maxima indiquant le nombre et les compétences requises des marins doivent être fixés par ce service, après consultation des organisations professionnelles des armateurs et des marins

[427] La collecte de données sur l'âge ou le sexe ne serait envisageable qu'à des fins statistiques ou dans le cadre d'un programme visant à prévenir toute discrimination fondée sur l'âge ou le sexe.

pêcheurs, en tenant compte de la catégorie à laquelle appartient le navire de pêche concerné et de la navigation maritime qu'il effectue.

Il serait en plus souhaitable, sous la tutelle de ce service que tout navire de pêche détienne à bord une liste d'équipage, dont le contenu serait examiné par les agents relevant de ce service avant le départ du navire ou communiqué à terre immédiatement après. Seul ce service serait compétent pour déterminer à qui, à quel moment et à quelles fins cette information doit être fournie. Il serait également compétent en matière de règlement des différends relatifs aux effectifs des navires, en tenant compte de la participation des représentants des organisations des marins pêcheurs et d'armateurs dans cette démarche.

Il serait également souhaitable de confier à ce service l'orientation professionnelle des marins, vu que la direction de la formation maritime au niveau central s'est vue confié des attributions supplémentaires notamment en matière de sauvetage de vies humaines en mer, de la gestion technique des navires et la gestion administrative et sanitaire des gens de la mer. Ce qui risque d'éloigner cette direction de sa principale mission à savoir la formation aux métiers de la mer. Dès lors, la création d'un service spécialisé dans la formation des marins pêcheurs et leur perfectionnement dans les écoles maritimes, ne peut qu'améliorer les compétences, et d'enrichir encore plus les méthodes d'organisation et d'orientation professionnelle dans ce domaine.

A cet égard, ce service aurait comme rôle :

- La mise en œuvre de la stratégie nationale de formation technique et professionnelle, de la politique de formation maritime conformément au besoin du développement économique et social du secteur des pêches.

- Le contrôle et l'impulsion, sur le plan pédagogique, des établissements de formation maritime sous tutelle des délégations des pêches maritimes et le suivi continu de leurs activités, et notamment pour ce qui est des navires écoles pour garantir une utilisation rationnelle de ces outils pédagogiques très coûteux et pour une formation de qualité aux élèves, et généralement pour une meilleure exploitation des moyens pédagogiques dont disposent certains

établissements de la formation professionnelle (tels que ceux de Larache, Agadir et Safi) en faisant profiter les stagiaires des autres établissements de ces moyens.

- Le contrôle et l'évaluation des formations exécutées, la réception et le traitement des demandes de formation, la définition des niveaux de recrutement des formateurs, la délivrance des diplômes.

- La promotion de l'emploi, le suivi et la facilitation de l'insertion professionnelle des diplômés dans la pêche et les activités connexes.

- L'organisation des sessions d'information sur les filières de formation et leurs débouchés.

- Le développement, dans ce domaine de formation maritime, des formes d'échange et de partenariat sur le plan international.

Par ailleurs, il nous paraît nécessaire d'attirer l'attention sur la question de la formation continue, qui doit contribuer réellement au développement des métiers maritimes en relation avec les objectifs stratégiques. Il serait important, à cet égard, de mettre en place, sous la tutelle de ce service, des programmes de perfectionnement au profit des différentes populations maritimes, et de renforcer les compétences métiers qui requièrent un niveau de spécialisation élevé par la mise en place de cycles spécialisés dans ce domaine au niveau des établissements de formation maritime.

En outre, et compte tenu du rôle majeur que joue la formation continue comme étant un levier de développement et de perfectionnement des métiers maritimes, elle doit de ce fait être au cœur de tous les projets de développement du secteur. A cet effet, des actions ciblées par nature de projet doivent être insérées dans les axes priorités de la formation continue notamment en matière, d'accompagnement social des projets de développement, d'appui à la pêche artisanale par la diversification des activités, de renforcement du système de gestion du secteur dans le domaine du contrôle et de surveillance, d'accompagnement du plan d'aménagement du littoral.

Ces diverses actions, peuvent donner naissance à un nouveau rôle en matière de développement des carrières maritimes, à travers lequel ce service de placement et de

recrutement des marins pêcheurs, aurait comme mission de contribuer efficacement dans la promotion de l'emploi dans ce secteur, l'encouragement de l'organisation des carrières et le développement des aptitudes professionnelles, ainsi que l'amélioration des possibilités d'emploi des marins pêcheurs, afin que le secteur maritime soit pourvu d'une main-d'œuvre stable et compétente.

L'objectif recherché dans ce cadre consiste à aider les marins pêcheurs dans les différents segments de la profession à renforcer leurs compétences, leurs qualifications et leurs possibilités d'emploi.

Un tel objectif passe obligatoirement par la mise en place d'un ensemble de mesures, qui pourraient comprendre des dispositions visant à promouvoir l'emploi grâce à l'établissement et à la tenue de registres ou de listes, par catégorie, de marins pêcheurs qualifiés, le perfectionnement professionnel à bord et à terre de leurs activités, afin de développer leurs aptitudes professionnelles et de les doter de compétences transférables, leur permettant de trouver un travail décent et de le préserver, d'améliorer leur perspectives d'emploi et de s'adapter aux évolutions technologiques et aux conditions du marché du travail dans ce secteur d'activité. Des accords portant sur l'amélioration des conditions de travail ou l'établissement de nouvelles techniques de formation, peuvent être conclus, à ce titre, entre l'autorité maritime et les entreprises d'armement.

Ce rôle innovant serait facilité par la tenue de ce service de recrutement et de placement, d'un registre qui devrait comprendre toutes les catégories professionnelles des marins pêcheurs. Cette main-d'œuvre réglementée devrait se tenir prête à travailler selon les modalités et la législation en vigueur, et bénéficier d'une priorité d'engagement pour la navigation. Une révision régulière de l'effectif de ce registre serait indispensable afin de le fixer à un niveau correspondant aux besoins du secteur. Chaque réduction de cet effectif, obligerait ce service à prendre toutes les mesures utiles en vue d'en prévenir ou d'en atténuer les effets préjudiciables aux marins pêcheurs.

En définitive, l'ensemble de ces tâches que ce service de recrutement et de placement serait chargé d'accomplir, ne pourraient être menées à bien que par des études et enquêtes dans le domaine économique et social et en particulier, en ce qui concerne

le marché de l'emploi, ce qui imposerait à ce service d'amplifier ses efforts en matière d'identification des marins pêcheurs, le suivi de leur carrière, et de la gestion des questions relatives à l'engagement maritime. En outre, il est à noter qu'une meilleure administration des affaires maritimes sur les points précités, serait également, facilitée par la formation des agents relevant de ce service, et notamment sur les aspects relatifs à :

- La gestion technique des affaires maritimes.
- La formation, les certificats de capacité et les normes du travail.
- La gestion administrative de la flotte.
- La réglementation maritime.
- La gestion des gens de mer.
- La sécurité de la navigation.

D'autre part, la généralité des attributions telles qu'elles sont dévolues actuellement à l'autorité maritime et l'absence d'un cadre de travail bien déterminé, notamment en matière de veille à l'application des dispositions législatives et réglementaires dans ce secteur, ne peut que semer un doute sur la portée de ses responsabilités sur ce volet.

B- Le service d'inspection et de certification

La création d'un service distinct et plus spécialisé en matière d'inspection et de certification des conditions de vie et de travail maritime, ne peut qu'apporter plus d'efficacité à l'action de cette autorité maritime dans ce sens, et dès lors, garantir la conformité de ces conditions à la législation en vigueur.

L'intérêt réside essentiellement dans l'idée d'instaurer un système efficace d'inspection et de certification des conditions de vie et de travail maritime, en vue d'assurer qu'elles sont conformes aux normes et aux pratiques en vigueur dans ce secteur.

Nous définissons les « conditions de vie et de travail » dans ce secteur, comme celles, retenues par la convention n° 178 de l'Organisation Internationale de Travail

sur l'inspection de travail des gens de mer de 1996 à savoir, et concernant « les normes d'entretien et de propreté des lieux de vie et de travail à bord, l'âge minimum, les contrats d'engagement, l'alimentation et le service de table, le logement de l'équipage, le recrutement, les effectifs, les qualifications, la durée du travail, les examens médicaux, la prévention des accidents du travail, les soins médicaux, les prestations de maladie et d'accident, le bien-être et les questions connexes, le rapatriement, les conditions et modalités d'emploi soumis à la législation nationale, la liberté syndicale telle qu'elle est définie dans la convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical »[428].

C'est en principe l'autorité maritime qui serait chargée de définir le cadre de travail pour ce service, les objectifs à atteindre lors de l'exercice de ses missions, ainsi que les procédures générales appropriées pour évaluer dans quelle mesure ces objectifs doivent être atteints.

Elle devrait élaborer à ce titre une politique en matière de conformité et de mise en application en vue de garantir une certaine cohérence et de guider les activités d'inspection et de mise en application relatives à la législation en vigueur. L'énoncé de cette politique devrait être communiqué à tous les inspecteurs et aux représentants de la loi concernés et tenu à la disposition du public ainsi que des armateurs et des gens de mer.

Quant aux agents de ce service, ils devraient posséder des qualifications et une formation adéquate pour exercer leurs fonctions et, autant que possible, avoir une formation maritime ou une expérience de marin. Ils devraient posséder une connaissance adéquate des conditions de travail et de vie des marins pêcheurs. Tous ces inspecteurs devraient connaître précisément les circonstances dans lesquelles il y a lieu de procéder à une inspection, l'étendue de l'inspection à effectuer dans les différentes circonstances visées et la méthode générale d'inspection.

En effet, ils devraient démontrer qu'ils ont la compétence et la capacité nécessaires, sur le plan technique et administratif et en matière de gestion, et qu'ils possèdent l'expertise correspondant aux aspects pertinents de la législation en vigueur et des

[428] Convention de l'OIT n° 178, partie I, article 1.

différents instruments internationaux ratifiés par le Maroc[429], ainsi qu'une connaissance suffisante de l'exploitation des navires, y compris les conditions minimales requises pour le travail à bord d'un navire, les conditions d'emploi, le logement et les loisirs, l'alimentation et le service de table, la prévention des accidents, la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale.

Ce service devrait également disposer d'un personnel technique, de gestion et d'appui adéquat et dans un but d'accomplir convenablement son rôle, de professionnels qualifiés en nombre suffisant et répartis de sorte à assurer une couverture géographique satisfaisante.

Ainsi, ce service d'inspection et de certification devrait avoir comme mission de s'assurer que toutes les entreprises d'armement s'acquittent des responsabilités qui leur incombent en vertu de la législation en vigueur. A cet effet, il devrait prendre toutes les dispositions nécessaires pour favoriser une coopération efficace entre les institutions publiques et les armateurs, les marins pêcheurs et leurs organisations respectives. Et afin de créer un climat sain de confiance et dans un but d'améliorer, et surtout de maintenir les conditions de travail et de vie des marins pêcheurs à un niveau satisfaisant, ce service devrait consulter à intervalles réguliers les représentants desdites organisations quant aux meilleurs moyens d'atteindre ces objectifs.

Dès lors, sa mission consisterait également à délivrer régulièrement un certificat de travail maritime, complété par une déclaration de conformité du travail maritime, qui atteste, sauf preuve contraire, que le navire a été dûment inspecté par l'Etat et que les prescriptions de la législation maritime, concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer ont été suivies et respectées dans la mesure certifiée.

Dans ces conditions, chaque navire devrait être en possession d'un certificat de travail maritime, certifiant que les conditions de travail et de vie des marins pêcheurs à bord, y compris les mesures visant à assurer la conformité continue des dispositions adoptées qui doivent être mentionnées dans la déclaration de conformité du travail

[429] Lors de l'exercice de ses missions, ce service est amené à établir une adéquation entre les informations sur l'ensemble des dispositions applicables de la législation nationale et celles des instruments internationaux ratifiés.

maritime, ont fait l'objet d'une inspection et répondent aux prescriptions de la législation nationale.

Il incomberait à ce service de fixer la durée de validité du certificat de travail maritime, qui serait subordonnée à la réalisation d'une inspection intermédiaire, effectuée par le même service, qui aurait pour objet de vérifier que les prescriptions nationales visant l'application de la législation pertinente sont toujours respectées. Cette inspection intermédiaire doit être tout aussi étendue et approfondie que les inspections effectuées en vue du renouvellement du certificat.

Par ailleurs et dans le cadre de l'exercice de son rôle de tutelle, l'autorité maritime devrait prendre les dispositions nécessaires pour assurer que les inspecteurs relevant de ce service ont les pouvoirs, le statut et l'indépendance nécessaires ou souhaitables pour pouvoir effectuer la vérification et assurer la conformité recherchées. Elle est amenée à cet égard, à formuler des règles adaptées et en assurer l'application effective en vue de garantir aux inspecteurs un statut et des conditions de service propres à les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure indue, notamment de la part des entreprises d'armement.

Les agents de ce service seraient donc autorisés à monter à tout moment à bord des navires de pêche, à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les normes sont strictement respectées, à interroger le capitaine, les gens de mer ou toute autre personne, y compris l'armateur ou son représentant, sur toute question concernant l'application des prescriptions de la législation, en présence de tout témoin que la personne peut avoir demandé, à exiger communication de tous les livres, journaux de bord, registres, certificats ou autres documents ou informations ayant directement trait à l'objet de l'inspection en vue de vérifier la conformité à législation applicable.

A la suite d'une inspection les agents de ce service seraient chargés d'apporter immédiatement à l'attention de l'armateur, de l'exploitant du navire ou du capitaine les manquements pouvant porter préjudice à la santé et à la sécurité des personnes à bord, et d'exiger également, qu'il soit remédié à ces manquement et s'il y a lieu d'interdire à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises lorsqu'ils ont des raisons de croire que les manquements constituent une

infraction grave aux dispositions en vigueur, y compris les droits des marins pêcheurs, ou représentent un grave danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté de ces derniers.

L'avertissement de l'autorité maritime par ce service sur tous manquements ou abus que la législation en vigueur ne prend pas spécifiquement en compte, et s'il y a lieu d'établir les propositions nécessaires pour remédier à ces situations lacunaires, est ici des plus indiqués, afin de contribuer efficacement dans l'amélioration de cette législation.

Dans le cas où il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions de la législation en vigueur, qui met en danger la sécurité, la santé ou la sûreté des marins pêcheurs concernés, ou de leur entourage et qu'il n'existe pas d'antécédents d'infractions analogues, les agents de ce service pourraient se contenter de donner des conseils ou de rappeler à l'ordre au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites. Tous les efforts raisonnables devraient être faits par ces agents pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé lors d'une inspection.

De surcroit et dans le cadre de l'exercice de leur rôle, ces agents responsables de l'inspection des conditions de travail et de vie des marins pêcheurs devraient disposer des ressources nécessaires pour pouvoir remplir leurs fonctions. Des mesures doivent être prises pour que ces inspecteurs puissent disposer, en tant que de besoin, de l'assistance d'experts et de techniciens dûment qualifiés dans l'accomplissement de leur travail. Ils devraient disposer également de locaux convenablement situés ainsi que de moyens matériels et de transport adéquats pour pouvoir s'acquitter de manière efficace de leurs missions.

Toutes les mesures nécessaires devraient être prises afin de permettre à ce service d'inspection et de certification d'être saisie de toute information relative à des infractions éventuelles aux prescriptions en vigueur.

Et dans un but d'apporter plus d'efficacité à l'action de ce service, ce dernier pourrait habiliter les capitaines, les gens de mer ou les représentants de ces derniers à demander une inspection lorsqu'ils le jugent nécessaire. Il serait également chargé de fournir aux armateurs et aux gens de mer ainsi qu'aux organisations intéressées les informations et les conseils techniques nécessaires au sujet des moyens les plus

efficaces de donner effet aux prescriptions en vigueur et d'œuvrer à une amélioration continue des conditions faites aux gens de mer à bord des navires.

Par ailleurs, ce service d'inspection et de certification aurait également pour tâche de mettre en place un système efficient permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions en vigueur. Dès lors, les marins pêcheurs pourront recourir aux procédures appropriées à bord pour porter plainte au sujet de toute infraction à la législation en vigueur.

Ces procédures devraient viser en premier temps à ce que le litige à l'origine de la plainte soit réglé au niveau le plus bas possible, tout en préservant le droit de ces marins dans un deuxième temps, de porter plainte directement auprès du capitaine et, s'ils le jugent nécessaire, auprès de l'autorité maritime locale[430].

A cet effet et afin d'éviter toute victimisation des marins pêcheurs ayant présenté une plainte, ces procédures devraient encourager également la désignation à bord du navire d'une personne à même de conseiller les marins pêcheurs sur les procédures auxquelles ils peuvent avoir recours et, si le marin auteur de la plainte le lui demande, d'assister à tout entretien ou audience se rapportant au motif du litige.

Reste à signaler dans cette optique que la plainte qui ne peut être réglée à bord, devrait être soumise à terre à l'armateur, qui devrait disposer d'un délai suffisant pour régler le problème, s'il y a lieu en consultation avec les marins concernés ou toute personne qu'ils peuvent nommer pour les représenter.

Un autre chantier doit retenir toute l'attention de l'autorité maritime, il s'agit du domaine social maritime.

C- Le service social

La mise à niveau sociale du personnel naviguant devrait constituer un axe prioritaire de la stratégie de développement du secteur des pêches maritimes national.

[430] Convention du travail maritime 2006, Norme A 5.1.5- Procédures de plainte à bord, dispose que : « Tous les gens de mer doivent recevoir, outre un exemplaire de leur contrat d'engagement maritime, un document décrivant les procédures de plainte en vigueur à bord du navire. Le document doit mentionner notamment les coordonnées de l'autorité compétente dans l'Etat du pavillon et, si ce n'est pas le même, dans le pays de résidence des gens de mer, ainsi que le nom d'une ou de plusieurs personnes se trouvant à bord qui seraient susceptibles, à titre confidentiel, de les conseiller de manière impartiale quant à leur plainte et de les aider de toute autre manière à mettre en œuvre la procédure de plainte qui leur est ouverte tandis qu'ils sont à bord. », p 163.

Et compte tenu des insuffisances qui marquent actuellement l'action de l'autorité maritime dans ce domaine, et dans un souci d'améliorer encore plus les droits sociaux des marins pêcheurs, les efforts inscrits dans ce sens et qui tendent à renforcer l'action sociale dans ce secteur d'activité devraient se traduire par la création d'un service spécialisé en la matière, capable de s'adapter en permanence à l'évolution maritime, tout en préservant les droits des intéressés.

Dès lors, la création d'un service qualifié et spécialisé dans le domaine social maritime, dont les agents seraient appelés à exercer leur fonction au plus près de la population maritime, permettrait sans doute de donner plus d'efficacité à l'action de l'autorité maritime en matière sociale.

Cependant, la naissance et le fonctionnement d'un tel service devrait prendre en considération un certain nombre de spécificités liées principalement à la profession maritime, notamment, le caractère particulier d'exercice du métier de marin, sa culture, et ses conditions de vie en mer et à terre, ainsi que les spécificités de la législation du travail, la législation sociale et les réalités économiques et sociales du pays.

Ainsi, ce service social devrait avoir pour mission ; d'informer, de conseiller, mais surtout de venir en aide à l'ensemble des marins pêcheurs opérant dans les différents segments de la profession, ainsi qu'à leur famille et ayants-droit, pour faire face aux difficultés de tous ordres qu'ils peuvent rencontrer au cours de leur vie professionnelle, personnelle et familiale.

Apporter l'appui et l'assistance nécessaires aux entreprises d'armement, aux établissements de formation maritime, ainsi qu'à tout organisme ou œuvre destinée à venir en aide aux populations maritimes, relèverait également de la compétence de ce service.

Dès lors, le rôle de ce service social consisterait plus précisément à informer les populations maritimes de leurs droits sociaux, de les écouter, proposer un accompagnement personnalisé et aider à l'accès aux droits, aux prestations sociales d'organismes divers à l'exemple de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale, ainsi qu'à donner des conseils budgétaires, orienter vers des structures spécialisées, et suivre plus particulièrement les personnes victimes d'accidents ou de maladies

professionnelles, ainsi que les handicapées, veuves, dépendantes, et les familles des marins en difficulté.

Outre les accompagnements et les soutiens individualisés, que ce service social devrait prendre en compte, l'action de ce dernier devrait porter également sur d'autres formes d'intervention plus généralisées, qui correspondent aux modalités de développement actuelles de l'action sociale, en consacrant une place croissante aux interventions collectives et aux interventions de développement social général.

Il serait donc chargé d'assurer la protection des marins pêcheurs contre les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec leur emploi. Il aurait pour tâche, de veiller à ce que des mesures soient prises conformément à la législation en vigueur et soient appliquées à bord des navires de pêche, pour assurer aux marins pêcheurs, victimes d'une maladie, d'un accident ou tout autre événement imprévu, survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi, le droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières de ces événements.

La mission de ce service consisterait ainsi, à s'assurer qu'une couverture financière soit prise en charge par les armateurs pour garantir une indemnisation suffisante en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des marins pêcheurs résultant d'un risque professionnel. A cet effet, il est à noter que les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que les frais d'inhumation, en cas de décès, si ce dernier survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période de l'engagement, sont à la charge de l'armateur.

L'intervention de ce service serait également souhaitable en cas d'évènement qui nécessite un rapatriement du marin[431], dans un objectif d'assurer aux marins pêcheurs intéressés la possibilité de rentrer chez eux. Il serait chargé dans ce cadre d'exiger des navires en question qu'ils fournissent une garantie financière en vue

[431] Lorsque le contrat d'engagement maritime expire alors que les intéressés se trouvent à un port étranger ou lorsque le contrat d'engagement maritime est dénoncé: par l'armateur ou par le marin pour des raisons justifiées ou lorsque le marin n'est plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de lui demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières.

d’assurer que les marins pêcheurs soient rapatriés dans des conditions satisfaisantes, ainsi que de les informer de tous les droits devant être octroyés par l’armateur en matière de rapatriement, y compris les destinations du rapatriement, le mode de transport, les dépenses devant être prises en charge et autres dispositions qu’il lui incombe de prendre.

Ce service devrait donc veiller à ce que les armateurs respectent réellement leurs engagements en matière de rapatriement et en particulier les engagements financiers et l’obligation de payer les frais qui sont à leur charge et qui devraient inclure au moins ; les frais du voyage jusqu’à la destination choisie pour le rapatriement, du logement et de la nourriture du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu’à son arrivée à la destination de rapatriement, et le traitement médical, si nécessaire, en attendant que l’état de santé du marin lui permette de voyager jusqu’à sa destination de rapatriement.

Son contrôle imposerait en outre, l’interdiction aux armateurs d’exiger du marin, au début de son emploi, une avance en vue de couvrir les frais de son rapatriement et, également, de recouvrer auprès du marin les frais de rapatriement sur son salaire ou ses autres droits, sauf si l’intéressé a été reconnu, conformément à la législation nationale, coupable d’un manquement grave aux obligations de son emploi.

Les agents de ce service auraient également pour mission de s’assurer que les marins pêcheurs seront dédommagés en cas de perte du navire ou de naufrage. En effet, cette mission consisterait à veiller à ce qu’une indemnisation adéquate et suffisante sera versée en faveur des marins victimes de lésion, perte ou chômage découlant de la perte de leur navire ou de son naufrage et que cette indemnité recouvrira toute la période effective de chômage du marin au taux du salaire payable en vertu du contrat d’engagement.

Il incomberait à ce service d’orienter et d’assister également les marins pêcheurs et les personnes à leur charge, dans leurs démarches administratives afin qu’ils soient admis à bénéficier d’une protection de sécurité sociale. Il serait également chargé de s’assurer que les obligations des armateurs en matière de protection de sécurité sociale sont respectées, notamment en ce qui concerne le versement des cotisations aux régimes de sécurité sociale.

Son contrôle consisterait à examiner régulièrement le système de la gestion des déclarations des revenus, compte tenu de la non déclaration, dans les délais déterminés, par les armateurs ou leurs représentants à bord des mouvements des marins, ainsi que les registres d'équipage qui ne sont pas toujours mis à jour, étant donné les opérations d'embarquement et de débarquement qui peuvent être effectuées à n'importe quel moment de la journée, sans coordination avec les services compétents, ou dans un port autre que celui où a eu lieu l'établissement du registre d'équipage. Ce service serait en mesure de prévoir des sanctions à l'encontre des armateurs ou leurs représentants, qui ne déclarent pas à temps les mouvements de leurs salariés.

Les agents de ce service seraient chargés également de vérifier l'exactitude et la régularité des déclarations et données relatives aux charges communes servant de base pour calculer les cotisations versées mensuellement à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS) dans le secteur de la pêche côtière, compte tenu des tentatives fréquentes qui visent à sous-évaluer les charges communes dans un but de gonfler les gains des marins en vue de leur permettre de bénéficier encore plus des prestations sociales.

D'une manière générale, ce contrôle devrait mener à une vérification régulière des instruments servant de base pour mettre en œuvre ce système de protection sociale, notamment en ce qui concerne les feuilles de décomptes déposées par les armateurs ou leurs représentants avant d'être visées, ainsi que les listes des marins déclarés, leurs parts, leur numéro d'inscription maritime et d'immatriculation à la CNSS.

Ce service aurait en outre pour tâche de participer et de collaborer aux instances et commissions de certaines représentations locales et régionales chargées du domaine maritime ou de la gestion du système de protection sociale, en l'occurrence les agences portuaires de la CNSS et celles de l'Office National des Pêches, dans un but de rechercher des solutions plus adaptées visant le renforcement et l'extension de la couverture sociale à l'ensemble de la population maritime.

L'évaluation sur le plan pratique de la pertinence et les défectuosités du système de protection sociale actuellement en vigueur, ainsi que l'examen et l'appréciation des procédures et instruments de son application, dans un souci d'une réadaptation et

d’une refonte de tous ces mécanismes qui assurent sa gestion, relèverait également de la compétence de ce service.

En effet, et en considération de la situation actuelle caractérisée notamment par l’absence d’une couverture sociale suffisante et compte tenu de l’exclusion de certains catégories de marins et notamment ceux opérant dans le secteur de la pêche artisanale de toute forme de protection sociale, ce service serait chargé d’examiner les diverses modalités selon lesquelles, des prestations alternatives ou des régimes privés de protection appropriés peuvent être proposés en faveur de ces marins pêcheurs non bénéficiaires d’une couverture sociale, conformément à la législation et à la pratique en vigueur.

La participation à l’adaptation et à l’accompagnement des marins pêcheurs, lors de changements intervenant dans leur vie professionnelle ; licenciement, chômage et pré-retraite, relèverait également de la compétence de ce service, qui serait chargé de venir en aide et d’organiser les secours au profit des marins les plus démunis et leurs familles, de se pencher sur toutes les solutions pouvant faciliter la réadaptation de ces marins et leur intégration.

Seulement, il est à noter que l’aboutissement d’un tel rôle ne peut être facilitée dans ces conditions, qu’à travers une étroite collaboration entre ce service sociale et un réseau consistant de partenaires, composé notamment d'assistants sociaux, disposant d'une identité forte, lisible, reconnue partout sur le littoral, avec des moyens regroupés et modernisés, une organisation et une coordination nouvelles, et des missions clairement définies au service des marins actifs et pensionnés et de leurs familles.

Reste à signaler, que l’action de l’autorité maritime en ce qui concerne la création de nouveaux services plus spécialisés, devrait être complétée et renforcée par un élargissement des compétences de certains services importants, déjà en place .

Paragraphe 2 – Des services plus compétents (Le cas du service de santé)

En réalité, une réorganisation administrative efficace de l’autorité maritime, résulterait non seulement d’une création de nouveaux services, spécialisés dans le domaine du travail maritime, mais aussi d’un renforcement et d’une amélioration des

compétences et des pouvoirs de certains organes déjà existants, dont l'importance de leur rôle devrait être mise en valeur.

En effet et parmi les domaines qui devraient retenir l'attention des dirigeants et responsables de l'autorité maritime, nous citons le domaine de la santé, dont les organes spécialisés, ne bénéficient pas malheureusement de l'appui nécessaire et adéquat pour s'acquitter efficacement de leur rôle dans des conditions appropriées. Il en résulte, une insuffisance dans leurs actions (A).

Partant de ce fait, les efforts à entreprendre sur ce plan devraient porter notamment sur le renforcement des pouvoirs et des compétences du service de santé, de manière à ce que son intervention dans la profession du marin pêcheurs, soit efficace et adaptée aux réalités de la navigation maritime (B).

A- L'insuffisance du service de santé

Il est clair que la médecine des gens de mer s'est relativement développée durant cette dernière décennie, parallèlement au programme de réalisation des antennes de santé des gens de mer[432] au profit des marins pêcheurs dans les principaux ports du Royaume, qui a pour principal but de veiller a leur santé et de développer les activités de prévention et de surveillance en leur faveur.

En effet, le ministère chargé des pêches maritimes et conformément à sa stratégie adoptée dans ce domaine, à voulu faire de ce projet une vraie relance en matière d'accès à la santé au profit des marins pêcheurs, en mettant à leur disposition ces structures sanitaires destinées principalement à leur procurer des soins adaptés, faciliter leur suivi médical et améliorer les conditions d'hygiène et de salubrité dans les enceintes portuaires et à bord des navires.

Plusieurs éléments ont contribuer positivement à la mise en place de cette stratégie sanitaire, notamment avec le lancement du programme de modernisation et de mise à niveau de la flotte, ainsi qu'avec les orientations visant à encourager la formation maritime de base, particulièrement en matière de santé et sécurité et la mise en place d'un système d'alphabétisation et vulgarisation et formation continue au profit des marins pêcheurs.

[432] Cf. *Infra* (médecine des gens de mer).

Le lancement de ce projet à bénéficié également d'un climat propice, facilité surtout par la mise en place d'un cadre partenarial entre le Département de la pêche maritime et le Ministère de la santé, à travers lequel des missions bien déterminées ont été fixées pour les deux parties[433].

Néanmoins, il parait nécessaire aujourd'hui de faire le bilan et de s'interroger sur l'efficacité de ce programme, lancé en 1996 suite à la convention conclue entre le département des pêches maritime et le ministère chargé de la santé, notamment en ce qui concerne l'organisation des activités des antennes de santé, l'étendue de leurs pouvoirs, mais également du point de vue de la qualité de leurs prestations réservées au profit des marins bénéficiaires.

Car nous estimons qu'il subsiste encore des insuffisances qui affectent le rôle de ces organes de santé, dont les activités se sont focalisées davantage sur la médecine d'aptitude et de surveillance médicale au détriment des autres aspects qui restent tout de même intéressants dans l'exercice de la profession du marin.

En effet, l'insuffisance est encore palpable quant au rôle des médecins chargés de la santé des gens de mer, notamment en matière de prévention et de surveillance des conditions d'hygiène, ainsi qu'en matière d'adaptation des postes et des méthodes de travail aux aptitudes et aux qualifications des marins.

De surcroît, la réalisation de ce programme n'a pas pu malheureusement contribuer au développement d'une médecine de proximité, encore plus active dans les lieux de travail et capable de réaliser un contrôle vigoureux mais aussi permanant des conditions d'hygiène individuelle et collective des marins, de l'habitabilité du navire de la salubrité au niveau des enceintes portuaires, mais aussi l'organisation des postes, des méthodes et des pratiques de travail.

[433] Pour la mise en œuvre de cette convention, le ministère de la santé est chargé de :
-l'affectation du personnel médical et paramédical.
-la mise en œuvre d'un programme d'actions préventives au profit des marins pêcheurs.
-l'encadrement technique et la formation du personnel.
Tandis que le département de la pêche est chargé de :
-la construction et l'aménagement des locaux.
-l'équipement des antennes sanitaires en mobilier de bureau, en équipement technique et médico-technique.
-les frais du fonctionnement des antennes sanitaires.
-l'affectation du personnel administratif.
(Convention portant création d'antennes sanitaires dans les ports du Maroc, Janvier 1997)

En effet et dans l'absence d'une volonté clairement affirmée en ce sens et compte tenu de l'insuffisance des moyens humains et matériels dont ces unités sanitaires disposent pour s'acquitter de leurs tâches, l'intervention des médecins des gens de mer, directement sur les lieux de travail et notamment à bord des navires de pêche, en matière de contrôle des conditions d'hygiène, de sécurité, des risques de contagion et de l'adaptation du travail aux aptitudes des marins, reste insuffisante voir absente.

S'agissant de la qualité des prestations sanitaires, il faut rappeler que les visites médicales d'embauche que les marins subissent pour décider de leur aptitude, pour les postes proposés, ainsi que les visites périodiques, se déroulent dans la plus part des cas d'une manière superficielle et non approfondie.

Partant de ce fait, les développements consacrés à l'amélioration de la santé et la sécurité des gens de mer, ainsi qu'à la formation et la sensibilisation du personnel médical et des professionnels du secteur sur les questions de santé au travail, devraient être en conséquence assez importants.

B- L'amélioration de la disponibilité et de la qualité du service de santé

L'autorité maritime devrait s'assurer à travers ce service de santé que les marins travaillant sur des navires de pêche sont couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et leur sécurité, et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service à bord.

L'objectif recherché consiste principalement à faire en sorte que le milieu de travail des marins pêcheurs que ça soit à terre ou à bord des navires contribue à leur santé et à leur sécurité au travail. Dès lors, ce service de santé aurait pour tâche de veiller à ce que ces travailleurs bénéficient d'un système convenable de protection de la santé au travail et à ce qu'ils vivent, travaillent et se forment à bord des navires dans un environnement sûr et sain.

Dans ces conditions, deux missions devraient être dévolues à ce service chargé de la médecine des gens de mer. La première est considérée comme fondamentale, et consiste à exercer une médecine d'aptitude à la navigation, qui doit être assurée par des visites d'embauche, mais également par des visites périodiques tout au long la

période de l'engagement maritime, afin de garantir un suivi médical régulier et permanant au profit des marins pêcheurs en activité.

Seulement, et compte tenu de l'insuffisance qui caractérise actuellement les activités de ce service, malheureusement absent dans le traitement de certains aspects de la profession maritime qui représentent un risque pour le personnel naviguent, le rôle des médecins des gens de mer dans cette mission devrait être par conséquent assez imposant. Il en résulte que ce rôle devrait être complété par une contribution efficace du corps médical dans la profession maritime, notamment à travers l'exercice d'un contrôle efficace et permanent des conditions d'hygiène et de l'habitabilité à bord des navires, ainsi qu'à travers la participation aux travaux des commissions de sécurité.

La deuxième mission consisterait à mettre en œuvre les mécanismes nécessaires pour promouvoir la santé au travail, à travers l'exercice d'une médecine d'aptitude aux postes de travail, qui consiste à organiser une adaptation des postes et des pratiques de travail aux aptitudes et aux qualifications des marins.

Si ces deux types de missions apparaissent en théorie bien distinctes, dans la pratique elles se confondent. Lors de la visite médicale du marin réalisée dans son cabinet, le médecin des gens de mer est tenu de se prononcer en même temps et sur l'aptitude du marin à naviguer et sur son aptitude à occuper le poste de travail qu'on lui désigne. En outre, les conditions de sécurité et les conditions de travail en général, devraient être contrôlées également par le médecin chargé de la santé des gens de mer, directement à bord des navires[434].

Cette double facette de son activité différencie ce service de santé d'un centre d'expertise du personnel navigant de l'aviation par exemple qui ne s'occupe que de l'aptitude médicale à piloter ou d'un centre de médecine du travail qui ne s'occupe que de l'aptitude au poste de travail.

[434] Hassania CHERKAOUI, *La protection du marin en droit marocain*, *op.cit*, « …Quant au contrôle médical, il serait certainement mieux assuré par l'institution d'un corps permanent de médecins inspecteurs… », p 120.

De toute manière et dans le cadre de l'exercice de son rôle, ce service de santé devrait recentrer ses missions sur deux points essentiels à savoir, l'aptitude à la navigation et la prévention professionnelle.

Ce changement vers la médecine de prévention devrait avoir comme conséquence l'obligation de former et de qualifier les médecins des gens de mer à la médecine du travail et non seulement à la médecine d'aptitude.

Ainsi, les médecins des gens de mer seraient chargés dans leur nouveau rôle d'être plus présents dans les lieux de travail, de nouer des contacts directs et permanents avec les marins, des contacts qui devraient s'accroitre à travers les visites médicales et les visites effectuées directement à bord des navires. Ils seraient chargés dans ces conditions, d'évaluer les risques qui représentent une menace pour la santé et la sécurité du personnel naviguant et dès lors, de décider si un marin est apte à continuer de remplir ses fonctions à bord, compte tenu de la dangerosité de ces tâches et en général du milieu dans lequel elles s'exécutent.

Outre la pratique de la médecine et de l'hygiène, le médecin des gens de mer serait chargé d'intégrer l'analyse des situations de travail et prendre en compte les connaissances apportées par l'ergonomie de conception et de correction, pour la prévention des accidents du travail maritime et la protection de la santé des marins professionnels pendant leur travail.

Cette orientation devrait faire progressivement du médecin des gens de mer, initialement médecin d'aptitude physique à la profession de marin, un médecin de prévention chargé de veiller sur la « santé-sécurité » des marins au travail.

En effet, l'action de ce service devrait être complétée par des mesures à caractère préventif, notamment à travers l'élaboration de programmes de promotion de la santé et d'éducation sanitaire, ainsi qu'à travers l'organisation des initiatives d'accompagnement et d'assistance médicale au profit du personnel naviguant.

La politique de santé et de sécurité suivie au sein de ce service devrait être régulièrement examinée en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer et, si nécessaire, révisée compte tenu de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration des programmes

en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux marin pêcheurs employés à bord des navires.

Ce service de santé serait chargé également de veiller à ce que les navires de pêche disposent d'une pharmacie de bord, de matériel médical suffisant et d'un guide médical. Ces équipements devraient être correctement entretenus et inspectés à des intervalles réguliers, par les responsables de ce service, qui devraient contrôler les étiquettes, les dates de péremption, les conditions de conservation et les indications d'emploi de tous les médicaments et s'assurer du fonctionnement conforme de tout le matériel médical.

Les mesures à prendre à cet égard, devraient tenir compte du type de navire, du nombre de personnes à bord, de la nature, de la destination et de la durée des voyages ainsi que des normes médicales recommandées sur le plan national et international.

Il incomberait à ce service de s'assurer également que le navire compte au moins parmi son personnel naviguant, un marin chargé des soins médicaux et de l'administration des médicaments dans le cadre de ses fonctions normales ou un marin apte à administrer les premiers secours.

Cette mission médicale à bord devrait être assurée par une formation pratique et une formation à des techniques de soins d'urgence, qui doit permettre aux intéressés de participer avec efficacité à des programmes coordonnés d'assistance médicale aux navires en mer et d'assurer aux malades et aux blessés un niveau de soins médicaux satisfaisant au cours de la période pendant laquelle ils sont susceptibles de rester à bord.

Les marins intéressés devraient suivre régulièrement, sous la direction des médecins des gens de mer, des cours de perfectionnement leur permettant d'entretenir et d'accroître leurs connaissances et leurs compétences et de se tenir au courant des nouveautés.

Ce service aurait en outre comme mission de se traiter les questions liées aux consultations médicales à distance. A cet effet, plusieurs formes de communication peuvent être envisageables en cas d'urgence, soit par radio ou par satellite, pour

qu'une assistance médicale et un encadrement spécialisé, soient possibles en faveur des marins pêcheurs en détresse à bord des navires en mer, à toute heure.

Des mesures appropriées devraient être prises pour faciliter le transfert des marins pêcheurs victimes d'une maladie ou d'un accident à bord, dont l'état nécessite promptement une hospitalisation à terre. Des dispositions devraient être prises également pour assurer la continuité du traitement complétant l'action des services sanitaires qui leur sont ouverts.

A cela pourrait s'ajouter la tâche de l'organisation du sauvetage des vies humaines en mer, afin d'assurer des soins médicaux d'urgence en cas de maladie ou d'accident grave à bord d'un navire. Ce rôle imposerait un développement des efforts et une coordination permanente avec les services chargés des opérations de sauvetage pour faciliter et organiser les aides et les évacuations médicales dans des conditions appropriées.

Par ailleurs, ce service de santé devrait être informé des accidents du travail et des maladies professionnelles pour pouvoir mener des études et des enquêtes et faire prendre des mesures appropriées destinées à prévenir ces évènements.

Il lui incomberait a cet effet, de veiller à ce que les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles soient dûment déclarés. Des orientations bien déterminées devraient être mises en place par ce service, pour faciliter la notification et l'enregistrement des accidents du travail et des maladies professionnelles. Seulement, il faut préciser que les déclarations ne devraient pas être limitées aux cas d'accidents et de maladies mortels ni aux accidents impliquant le navire.

Des statistiques détaillées devraient être établies à ce sujet, et devraient comprendre de nombreux éléments dont à titre d'exemple : le nombre, la nature, les causes et les conséquences des accidents, des lésions et des maladies professionnels et préciser, le cas échéant, dans quel service du navire l'accident s'est produit, le type d'accident et s'il est survenu en mer ou dans un port.

Ce service serait donc amené par la suite, à évaluer, analyser et publier ces statistiques sur les accidents du travail, les maladies professionnelles et les décès des marins pêcheurs, effecteur les expertises médicales, les enquêtes, les contrôles et les

rédactions de rapports au profit de l'autorité maritime, étudier les risques toxicologiques à bord des navires, les pathologies dans les métiers de la mer, les pathologies liées au travail en milieu hyperbare.

Plusieurs éléments devraient être pris en charge lors de l'analyse et de l'évaluation des causes et des circonstances des accidents du travail, des lésions et maladies professionnelles entraînant des pertes de vies humaines ou de graves lésions corporelles, à savoir ; le milieu de travail, par exemple les surfaces de travail, l'emplacement des machines, les moyens d'accès, l'éclairage, les méthodes de travail et les effets du bruit et vibrations sur la santé des marins, la fréquence par groupe d'âge des accidents du travail et des lésions et des maladies professionnelles, les problèmes résultant de la tension physique à bord des navires, en particulier lorsqu'elle est la conséquence des prolongements excessifs du temps de travail, les problèmes physiologiques ou psychologiques spéciaux posés par le séjour à bord des navires…

Une coordination permanente et régulière devrait être programmée avec les professionnels du secteur, afin de prendre des mesures pour informer tous les marins pêcheurs des risques particuliers rencontrés à bord des navires sur lesquels ils travaillent, ainsi que des instructions à respecter en matière de sécurité et de santé au travail et à la prévention des accidents,

A cet égard, l'information devrait revêtir plusieurs formes, à savoir éducatives audiovisuelles, tel que les filmes et projections, à utiliser dans les établissements de formation maritime, qui devraient être présentes de plus en plus dans les méthodes de formation et d'information destinées aux marins pêcheurs, ainsi qu'à travers les brochures, avis et affiches apposées à bord des navires.

D'autres moyens devraient être envisageables également, à titre d'exemple les campagnes spéciales utilisant divers moyens simplifiés d'information pour instruire les marins pêcheurs, y compris les campagnes sur les méthodes de travail sûres, ainsi qu'à travers l'insertion dans les rapports périodiques, d'articles illustrés sur les risques professionnels maritimes et sur les mesures de protection en matière de sécurité et de santé au travail et de prévention des accidents.

Quant aux jeunes marins exerçant à bord des navires de pêche, ils devraient bénéficier d'une attention particulière de la part de ce service de santé, qui serait chargé à cet égard, d'établir des restrictions empêchant que ces jeunes travailleurs, exécutent sans contrôle ni instruction appropriés, certains types de travaux comportant un risque particulier d'accident ou d'atteinte à leur santé ou à leur développement physique ou exigeant un degré particulier de maturité, d'expérience ou d'aptitude.

Les interdictions devraient être portées sur toutes les tâches qui recèlent un risque ou un danger pour cette catégorie de travailleurs, tel que le levage, le déplacement ou le transport de charges ou d'objets lourds, l'entretien de l'équipement électrique, le quart de nuit, ainsi que les tâches qui exposent les jeunes marins à des bruits ou à des vibrations atteignant des niveaux nocifs ou celles qui les mettre en contact avec des matières potentiellement dangereuses ou avec des agents physiques nocifs, tels que des substances dangereuses ou toxiques.

Reste à signaler que la réussite de cette stratégie sanitaire dans sa globalité ne peut être effective que dans la mesure où l'intervention dans ce domaine est organisée de manière claire et précise, à travers l'élaboration d'un plan d'action qui devrait servir de base pour l'amélioration des conditions de santé et de sécurité dans ce domaine d'activité[435].

Outre le renforcement du rôle des antennes sanitaires en centres médicaux, leur généralisation dans les ports et dans les villages des pêcheurs et points de débarquement aménagés, devrait constituer une priorité pour le ministère de tutelle, une telle organisation nécessite l'équipement de ces services des moyens matériels et humains suffisants et adéquats pour l'accomplissement de leur rôle.

Un système de formation continue pour les médecins et les gestionnaires de ces services de santé devrait être mis en place parallèlement à l'évolution de la

[435] Séminaire sur la santé et la sécurité des pêcheurs, Rapport d'activités, *Projet pour le développement rationnel et durable du secteur de la pêche*, Agadir 29 et 30 Juin et le 1er Juillet 2009, « … Les participants ont été amenés à analyser les forces et faiblesses du système marocain de formation, de prévention des risques et de santé des pêcheurs, dans l'optique d'élaborer un plan d'action pertinent avec la situation du pays. Ce plan d'action pourra servir de feuille de route au gouvernement et à l'OIT en vue de la programmation des activités futures du Projet pour le développement rationnel et durable du secteur de la pêche… », p 2.

profession et les exigences de la mise en œuvre du programme de modernisation du secteur maritime. Une modernisation qui nécessite une informatisation rapide du système de santé des marins et une formation et sensibilisation de ces derniers sur les nouvelles méthodes de prévention applicables en matière de santé et de sécurité.

Par ailleurs, une volonté politique devrait se manifester dans ce sens notamment sur le plan juridique dans un but de combler la carence des textes et de les rendre plus efficaces, à travers la recherche d'un complément de protection qui peut trouver son domaine dans les instruments internationaux, notamment la convention STCW-F et la convention n° 188.

Dans l'ensemble, la tâche extrêmement importante de tous ces services qui devraient être placés sous la direction de l'autorité maritime, consisterait à rassembler et à analyser toutes les informations disponibles, afin de poursuivre des recherches sur l'emploi et les conditions du travail, dans le but d'une orientation rationnelle et efficace de l'activité maritime.

Néanmoins, l'efficacité de leur action dépend en grande partie de la collaboration des autres intervenants, notamment les armateurs.

Il reste, cependant, que ces services ne sont que des organes extérieurs qui demeureraient, quelque soit la structure, hiérarchiquement liées à l'autorité maritime centrale.

Un souci normal d'harmonie dicterait une identité de vue et d'option. Ce qui exige que soient revus les rapports actuels de l'autorité centrale avec ses organes subalternes.

Section 2 – Pour une meilleure efficacité des actions

Comparé à d'autres domaines et en particulier, à l'agriculture voire au tourisme, le secteur des pêches maritimes apparaît quelque peu marginal alors qu'il est relativement «suradministré»[436].

[436] L'apparente étatisation et suradministration du secteur des pêches ne sont pas uniquement la conséquence de l'interventionnisme économique: celui-ci est relativement récent. Elles reposent sur l'importance stratégique de la mer et du statut juridique qui en découle: la mer est une frontière, un espace public, un lieu de passage et de communication, un enjeu militaire. C'est donc en tant

Cependant, s'il est essentiel d'assurer une liaison étroite entre l'administration centrale et les organes extérieurs, une tutelle excessive serait certainement un obstacle à l'efficacité de ces organes (Paragraphe 1).

Par ailleurs, l'ouverture de l'administration centrale sur ses services extérieurs, peut être complétée et renforcée par une contribution efficace des institutions professionnelles dans la gestion du domaine maritime et dans la mise en œuvre des décisions le concernant (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 – De la souplesse dans l'action administrative

Le secteur maritime se développe dans un cadre administratif très dense. Ce contexte a eu pour effet de transférer l'essentiel des décisions concernant le secteur de la pêche et sa main d'œuvre à un niveau très élevé, celui de l'administration centrale, ce qui présente un obstacle majeur à l'efficacité de ses actions (A).

De ce fait, une déconcentration positive, des activités de l'administration centrale et la délégation de certains de ses pouvoirs au profit des services extérieurs, pourrait constituer un moyen efficace pour l'Etat de déployer ses politiques (B).

A- Une tutelle administrative excessive

L'Etat est titulaire de compétences juridiques exclusives dans le domaine maritime. Il dispose à la fois d'un ensemble de pouvoirs et de la légitimité pour les exercer. A ce titre, les administrations déterminent les règles de la gestion des pêches, garantissent les droits des différents acteurs du secteur, contrôlent la mise en œuvre des décisions.

L'administration chargée des pêches quant à elle, peut être envisagée comme une institution, un ensemble juridique chargé de fonctions de régulations et de contrôle. A ce titre, c'est une construction juridique: un organigramme de services et un ensemble bureaucratique hiérarchisé qui comprend, une administration centrale composée d'un secrétariat général, de 5 directions, de 18 délégations de pêches maritimes, de 14 sous délégations et de 8 établissements de formation. En outre, le

---

qu'activité maritime, bien plus qu'en tant qu'activité économique que le secteur de la pêche maritime est aujourd'hui encore partout étatisée: la tutelle administrative sur le navire, ses hommes et leurs activités.

Département des Pêches Maritimes exerce sa tutelle également sur l'Office National des Pêches (O.N.P) et sur l'Institut National de la Recherche Halieutique (I.N.R.H).

Mais l'administration est également un ensemble social, constitué des personnes physiques et morales qui la composent. Ce groupe dispose de moyens juridiques, matériels et coercitifs qui lui permettent de bénéficier de prérogatives bureaucratique et technocratique sur l'ensemble du secteur des pêches[437].

D'une manière générale, l'administration centrale, assure une mission de conception, d'orientation, d'organisation, de promotion, de gestion, de contrôle des actions entreprises et de coordination des activités maritimes entrant dans le domaine de sa compétence[438].

A cet effet, elle est chargée notamment de concevoir la stratégie de développement du secteur maritime, y compris celle qui est propre à assurer la promotion du travail maritime et la gestion administrative des gens de mer.

L'administration maritime est chargée également de prendre toutes les mesures nécessaires à la sécurité de la navigation et à la formation des gens de mer, des cadres, techniciens et autres personnels du secteur maritime et favoriser leur promotion sociale et professionnelle.

Cette suradministration du secteur est d'autant plus remarquable, notamment avec la création au sein de l'administration centrale d'une direction spécialisée, dédiée principalement au profit des gens de mer, dénommée : la direction de la formation maritime et de la promotion socioprofessionnelle.

En effet, il s'agit d'une institution chargée principalement de contribuer à l'élaboration de la stratégie nationale en matière de formation professionnelle et de formation des cadres, de participer au niveau du secteur maritime à sa mise en œuvre et d'assurer son adaptation et sa conformité à l'évolution technologique du secteur, aux besoins des professionnels, et à la réglementation nationale et les normes internationales en vigueur en la matière.

---

[437] Max Weber définit l'administration comme un « groupement de domination,... à caractère politique, c'est à dire garanti par un appareil coercitif ... et à caractère institutionnel lui assurant le monopole de la contrainte légitime ».

[438] Article premier, Décret n° 2-94-858 du 20 Janvier 1995 fixant les attributions et l'organisation du ministère des pêches maritimes et de la marine marchande.

A cet égard, il lui incombe d'organiser, notamment avec le concours de la profession, des cycles de perfectionnement, de recyclage et de formation continue, et, à cet effet, mettre en œuvre des programmes spécifiques de formation dans l'entreprise, de formation alternée, d'apprentissage et autres modes de formation.

Elle a également comme mission, identifier et évaluer les besoins du secteur maritime en ressources humaines et établir, de concert avec les opérateurs du secteur, les profils d'emploi requis ainsi que les programmes prévisionnels de formation et en planifier l'exécution, dans un but de favoriser l'insertion des lauréats dans la vie active.

S'agissant de l'organisation, il est à noter que cette direction est composée de[439] :

La division de la formation initiale qui groupe :

- Le service des études et de la normalisation.
- Le service de la coordination pédagogique administrative et technique.
- Le service des programmes et méthodes de formation.

La division de la formation continue et de la promotion socioprofessionnelle qui groupe :

- Le service du perfectionnement et de la formation continue.
- Le service de la délivrance des titres et du suivi post- formation.
- Le service du suivi des projets de coopération et des échanges interinstitutionnels.
- Le service de l'inspection pédagogique des établissements de formation.

Dans l'ensemble et quelle que soit la définition de ses missions, le ministère chargé des pêches maritimes est un organe délégué du gouvernement. Juridiquement, il agit comme un mandataire du pouvoir exécutif dans le domaine des pêches. Ses missions

[439] Décret n° 2-94-858 du 20 Janvier 1995, *op.cit*, Article 11.

consistent dans le cadre de la représentation de l'Etat pour ce qui concerne ce secteur à exercer des compétences juridiques attribuées par des actes législatifs ou réglementaires, s'appliquant au secteur des pêches et par la direction des services administratifs chargés de la tutelle des pêches.

Certes, la création d'un département ministériel spécialisé et une direction dédiée principalement au profit des marins pêcheurs est considérée comme un grand pas dans la résolution de toutes les difficultés qui surgissent dans la gestion actuelle des affaires maritimes. Mais, on constate tout de même que les améliorations réalisées jusqu'à présent, dans le domaine qui nous intéresse, restent malgré tout minimes et ne correspondent pas aux attentes des professionnels et aux objectifs préalablement fixés pour le développement de ce secteur[440].

En effet, dans l'histoire de l'institution maritime, les rattachements étaient variables en fonction des représentations politiques: pendant longtemps, la pêche a été rattachée au ministère chargé de la marine marchande. A l'heure actuelle, elle est rattachée au ministère chargé de l'agriculture qui coiffe également le secteur du développement rural. La dimension de la navigation prévalait alors sur la dimension de l'économie. Le fait que le Maroc ait rattaché actuellement la pêche à l'agriculture est significatif à cet égard.

De surcroît, la politique des pêches relève le plus souvent de plusieurs départements ministériels se répartissant plusieurs fonctions: le ministère de l'Agriculture, le ministère chargé de l'équipement et des transports, le ministère chargé de l'environnement et le ministère chargé de l'économie sont diversement impliqués dans ces politiques en exerçant la tutelle de segments d'activités ou des biens: contrôle du marché, chantiers navals, transports, régime juridique de l'entreprise et de la fiscalité, régime social maritime, contrôle de qualité des produits de la mer, contrôle de la navigation et du navire, domaine public, matériels nécessaires à la production et au marché, etc.

Il est à constater dans ces conditions, que la profusion de ces administrations ne facilite pas l'unité d'action et la lisibilité des politiques du développement du secteur maritime.

[440] Hassania CHERKAOUI, *La protection du marin en droit marocain*, *op.cit*, « …La création récente du ministère des pêches maritimes, ne semble cependant apporter aucune amélioration… », p 123.

Ce contexte a eu pour effet de transférer l'essentiel des décisions concernant le secteur de la pêche à un niveau très élevé, un niveau qui peut parfois apparaître disproportionné avec l'importance économique relative de ce secteur.

Il en résulte que l'héritage administratif centralisé fait habituellement relever le secteur maritime d'une administration traditionnelle issue du contrôle de la navigation maritime dont les aspects de «police des pêches» tendent à être prépondérants.

En outre, la constitution d'une fonction ministérielle des pêches et la création d'une autorité politique et administrative ayant reçu pour mission du pouvoir exécutif de définir et de mettre en œuvre les politiques des pêches, signifie que la pêche est sur l'agenda de la puissance publique en tant que politique publique.

Seulement, il est à noter dans cette optique qu'une tutelle excessive dans la relation entre l'administration centrale et ses services extérieurs, serait un obstacle majeur à l'efficacité de ces derniers.

L'organisation et le fonctionnement de ces organes extérieurs, doit en effet, être marquée par une grande souplesse.

B- Une déconcentration positive des pouvoirs de l'administration centrale

La création au sein du département chargé des pêches maritimes d'un organe institué en principe pour défendre les intérêts du personnel naviguant et faciliter son insertion dans la profession maritime, mais qui est tout de même, spécialisé dans un domaine précis qui est la formation maritime, au détriment des autres aspects de la profession, ne semble apporter que des résultats médiocres dans le domaine qui nous concerne.

On pouvait pourtant légitimement s'attendre à ce qu'il soit structuré de telle sorte qu'il prenne en considération le souhait général de voir s'améliorer les conditions de vie et de travail des marins pêcheurs.

La pénurie au sein du ministère de tutelle, d'un organe crée spécialement pour apporter en faveur des populations maritimes, une protection générale et polyvalente, sur toutes ses formes, de la vie juridique, économique, administrative et sociale du marin, est surprenante.

Il serait donc souhaitable d'envisager une direction de l'administration générale des gens de mer, dont l'organisation pourrait conduire à concentrer son activité sur les vrais problèmes auxquels les marins pêcheurs se heurtent chaque jour, à savoir les problèmes de l'insertion dans la profession, la stabilité de l'engagement et la sauvegarde des droits qui en résultent, la formation, la santé et la sécurité, l'hygiène et la protection sociale.

La définition des priorités en ce sens, devrait être en harmonie avec tous les programmes et les actions des délégations maritimes placées sur tout le littoral maritime, qui constitueront l'instrument de base permettant la réalisation de la politique du ministère en matière sociale, ce qui implique une délégation de moyens, de compétences et de pouvoirs de décision de l'administration centrale au profit de ces organismes locaux, qui sont les délégations maritimes.

Sans une déconcentration de ses activités, l'administration centrale ne peut, de toute manière, à elle seule parvenir à une protection réelle et efficace des différentes populations maritimes, dans les différents segments de la profession.

En effet, une déconcentration positive[441], qui doit être la plus large possible, constitue en réalité un moyen efficace pour l'Etat de déployer ses politiques. Une telle organisation implique donc une délégation importante des pouvoirs et des tâches, tout en préservant le droit de l'administration de tutelle de suivre et de contrôler les actions des services administratifs extérieurs.

De plus et dans le cadre de l'accomplissement de leur rôle, une certaine liberté devrait être laissée aux fonctionnaires de ces organes extérieurs qui constituent l'administration déconcentrée de l'Etat.

Autant d'éléments peuvent faciliter cette procuration et cette cession de pouvoirs, notamment l'emplacement des organes délégués pour exécuter les politiques ministérielles, situés au cœur des zones maritimes, et le contact direct de leurs agents avec les différentes populations maritimes.

[441] La déconcentration doit être distinguée de la décentralisation, qui est le système d'administration de la société civile pour la représentation des intérêts distincts de ceux de l'Etat.

Partant de ce fait, on ne peut qu'espérer plus d'efficacité dans l'action de ces services, tant au niveau du contrôle des conditions de vie et de travail, y compris le recrutement, la formation le placement des marins, la préservation de leur santé et leur sécurité, qu'au niveau de la résolution des conflits de travail et du contrôle du climat social en général.

Par ailleurs, et quant au rôle du ministère de tutelle, il serait souhaitable que ce dernier, échappe à la sclérose, propre à certaines administrations, et soit, au contraire, un organe actif et évolutif, capable de jouer un rôle efficace en matière de coordination et de stimulation des activités de ses services extérieurs.

Cette administration centrale serait amenée à déployer plus d'efforts sur le plan social, son action devrait tendre plus souvent à l'amélioration de la réglementation et de la législation en vigueur, de manière à ce qu'elles soient plus adaptées aux réalités de la navigation maritime, et la nécessité d'améliorer les conditions de vie et de travail des marins pêcheurs.

Pour y parvenir, plusieurs outils sont à la disposition de cette administration qui devrait recourir notamment à la recherche juridique et à l'information sur l'évolution du droit à travers le monde, de prendre en considération les expériences internationales, modulées au sein des institutions internationales compétentes, à savoir, l'Organisation Internationale du Travail (OIT), qui demeurent nécessaires, voire indispensables pour la mise au point d'un régime de protection interne plus moderne mais aussi plus protecteur.

L'amélioration des relations du travail, relèverait également des compétences de l'administration centrale, qui serait chargée dans le domaine conventionnel, de mettre à la disposition de ses services extérieurs tous les moyens nécessaires, pour promouvoir la création de conventions nouvelles, capables d'organiser et de réglementer le cadre de vie et de travail des marins pêcheurs, dans les différents segments de la profession.

En définitive, on serait en droit d'attendre du ministère de tutelle qu'il soit un organe dynamique, ouvert sur l'ensemble de ses organes extérieurs et non plus simplement le sommet d'une hiérarchie.

Seulement il est à noter que l'ouverture de l'administration centrale sur ses services extérieurs, serait insuffisante si elle n'est pas appuyée par une contribution efficace et une implication directe de toutes les institutions professionnelles dans la gestion du domaine maritime et dans la mise en œuvre des décisions le concernant.

Paragraphe 2 - La relation institutions professionnelles/ administration, une redéfinition des rôles

L'importance des institutions professionnelles dans le secteur des pêches au Maroc est tout à fait considérable, mais il n'est pas toujours aisé de déterminer leur fonction dans les politiques des pêches, et dans un système administratif, en définitive, très complexe et très interventionniste, d'où la nécessité de renforcer le rôle de ces instituions dans la négociation et la cogestion de ce secteur des pêches (A). Cela, exige que la notion de représentativité dans ce domaine soit plus claire et bien déterminée (B).

A- Le renforcement du rôle des institutions professionnelles

Dans une définition très générale, les institutions professionnelles sont des organes chargés de réaliser certaines fonctions au nom et pour le compte d'intérêts catégoriels qui, pour se faire, mobilisent des moyens juridiques et matériels. Pour résumer: un cadre d'action collectif, pour réaliser des fonctions au service d'un intérêt et qui dispose pour ce faire d'un minimum de moyens.

Les institutions développent donc une action collective sous diverses formes. A ce titre, les organisations professionnelles qui représentent la profession, participent en réalité à un mouvement de décentralisation technique, défini comme «la reconnaissance par l'appareil d'Etat d'intérêts et d'organisation non étatiques». C'est donc l'autonomie d'administration d'un groupe de personnes pour défendre, définir, gérer et représenter ses intérêts catégoriels.

Il en résulte que sur un plan constitutionnel, ces groupes d'intérêt sont reconnus comme légitime par la puissance centrale.

On parle donc d'institutions professionnelles, lorsque l'on a affaire à un organe dont la représentation se rapporte à tout ou partie d'une ou plusieurs professions, et dont la fonction se rapporte à la gestion ou la représentation de ce groupe professionnel.

En fait, il est à signaler que la quasi-totalité des secteurs de l'économie sont frappés par ce phénomène qui fait que les acteurs professionnels se regroupent pour exercer des missions collectives en relation et en complément des initiatives de l'Etat. Le secteur maritime n'échappe pas à cette dérive: il existe depuis longtemps des organismes professionnels, mais ces dernières années ont vu se multiplier les institutions engagées dans les politiques des pêches.

En effet, les acteurs de ce secteur ont créé de nombreuses structures de représentation et de gestion: syndicats professionnels, groupements professionnels, associations professionnelles ou spécialisées, corporations, fédérations...D'autres organes à vocation professionnelle ont été crées, suite à l'incitation et la demande de l'Etat à savoir: les coopératives[442], les chambres maritimes et les villages de pêcheurs.

On voit par-là que les institutions professionnelles ne proviennent pas exclusivement des groupes, mais qu'elles peuvent être fortement encouragées par l'administration d'Etat. Celle-ci veut s'appuyer sur ces organes pour réaliser ses propres objectifs. Ici se marque l'ambiguïté des organisations professionnelles: à la fois représentatives des professionnels et instrument de l'Etat pour promouvoir ses propres objectifs.

Certes, toutes les institutions ne sont pas équivalentes et leur lecture peut être différente, mais l'ensemble de ces institutions professionnelles prétend intervenir dans le secteur maritime et investir le champ de la décision administrative et politique, dans une perspective d'améliorer les conditions de vie et de travail de leurs adhérents.

Cependant et pour bien comprendre la nature de la relation entre ces institutions professionnelles et l'administration centrale, et dans un souci de déterminer les limites de leur participation à la définition et à la mise en œuvre des politiques des pêches, il serait souhaitable de définir le rôle et la place de ces instituions professionnelles.

Pour y parvenir, nous pouvons d'abord analyser les institutions professionnelles des pêches sur trois points fondamentaux:

[442] Le cas de village de pêcheurs de Cala Iris.

- Le groupe constituant: sur quels intérêts catégoriels repose l'institution?

- L'objet social: quelle est sa fonction principale?

- Les pouvoirs de discipline interne: quelles sont ses capacités juridiques et/ou ses compétences administratives?

D'autres questions peuvent compléter ces trois premiers aspects, notamment, la représentativité réelle, la composition et le dynamisme effectif de l'institution et de ses dirigeants, le régime juridique, les statuts, les règles de fonctionnement internes, la représentativité démocratique, l'emprise spatiale, la circonscription administrative de son action, ainsi que l'étude de ses liens vis à vis d'autres institutions, principalement par rapport à l'Etat.

A cet égard, nous privilégions une lecture fonctionnelle pour rendre plus aisée la compréhension des différentes structures rencontrées à l'occasion de cette étude, notamment en matière de : représentation, négociation et cogestion.

D'une manière générale, les différents groupes professionnels ont pour objectif de personnaliser et d'individualiser leurs intérêts catégoriels. Cette opération passe par la constitution d'un organe de représentation collectif dont la fonction est de s'exprimer au nom de l'ensemble des membres du groupe. Il doit présenter ses revendications, définir ses objectifs et élaborer un discours commun.

A titre «interne», l'organe de représentation doit construire sa représentativité: il doit regrouper le maximum d'adhérents et synthétiser leurs revendications sans créer de conflits internes. Cette opération est toujours incertaine car les professionnels regroupés sont également en compétition individuelle.

Par ailleurs, et à titre « externe », cette fonction de représentation est nécessaire, pour investir les lieux et les institutions de décision concernant le secteur maritime: l'acquisition de la personnalité juridique permet d'exercer cette fonction.

Ainsi, ces institutions professionnelles peuvent jouer un rôle déterminent en contribuant leur expérience et connaissance à l'élaboration et l'amélioration de la politique maritime. Elles sont bien placées pour unir les communautés des marins

pêcheurs autour d'un ensemble commun de problèmes et besoins, faire des recommandations efficaces, et offrir des alternatives sociales et économiques.

En présentant leurs préoccupations et solutions pertinentes à l'administration maritime, les institutions représentatives des marins pêcheurs deviennent une ressource inestimable pour les décideurs, peuvent participer à la gouvernance, et contribuer à la création de meilleures conditions pour le développement dans ce secteur maritime en fournissant des informations clés et de l'analyse approfondie.

De sa part, le ministère de tutelle en tant que tuteur des marins pêcheurs, serait chargé de favoriser et d'encourager la création de véritables institutions de négociation et de cogestion dans ce secteur des pêches.

L'objet de ces institutions serait le rapprochement des points de vue des différents groupes de pression, et le dégagement des décisions par des discussions et la recherche de consensus. La sélection des institutions autorisées à siéger dans les instances de négociation et de cogestion serait effectuée par l'Etat selon ses objectifs et ses représentations.

En effet, l'administration centrale serait chargée de mettre l'accent sur un volet important à savoir la gouvernance du secteur. Ainsi la mise en place d'une gestion publique forte, mobilisatrice, mais aussi ouverte sur les différents partenaires, notamment les instituions représentatives des marins pêcheurs, serait indispensable pour moderniser le secteur maritime.

L'objectif ultime étant la mise en place d'un système de gouvernance sectorielle permettant un transfert de pouvoir graduel aux régions et au secteur privé. En parallèle, un travail d'organisation du secteur devrait se lancer à travers l'organisation de la représentation professionnelle et l'encouragement d'une interprofession.

Toutefois, la question de la représentativité dans ce domaine des pêches n'est pas toujours très claire.

B- Une clarification de la représentation professionnelle

La représentation ne réside pas uniquement dans les statuts juridiques: elle repose sur le dynamisme propre des groupes qui ont fondé les différentes institutions et sur la reconnaissance déterminante de l'Etat.

Ainsi, bien souvent le rôle de représentation est marginal au sein des institutions professionnelles dans ce domaine maritime. Généralement, les armateurs prétendent représenter les pêcheurs, ce qui bien sûr brouille la représentation réelle de la profession composée d'abord de marins.

De même la représentation des «communautés» n'est pas réellement assurée dans notre spécimen: or elle ne peut se confondre avec la représentation d'une «profession», car elle a une dimension territoriale et collective propre. L'Etat impose parfois une représentativité syndicale qui oppose une représentativité «légale» à une représentativité réelle, ou des clivages «patrons/ matelots» qui se rapportent à un type d'exploitation.

Enfin la représentation doit se rapporter à un objet: représenter pourquoi? Dans bien des hypothèses des organismes de gestion comme les coopératives, les groupements professionnels, les chambres professionnelles prétendent représenter tout ou partie de la profession, en réalité leur représentation devrait seulement se rapporter à leur mandat.

Quant au statut des syndicats professionnels, il reste flou et son autorisation est malaisée: l'association tient alors lieu d'institution de représentation professionnelle. L'association à but non lucratif[443]constitue le statut juridique généralement reconnu par les pouvoirs publics, car il permet d'acquérir la personnalité juridique[444].

Il s'agit ici de formes de représentations contemporaines, non communautaires, fondées sur la notion de filière et classes sociales. Bien souvent les associations et les syndicats sont organisés par segment (syndicat des marins de la pêche côtière, association nationale de la pêche artisanale, syndicat national des officiers et marins

[443] Souvent appelée d'une façon curieuse Organisation Non Gouvernementale (ONG), ce qui n'a pas grande signification juridique et institutionnelle. On parle également de « fondations d'utilité publique », ou d'institutions non lucratives.

[444] Cette reconnaissance doit faire l'objet de procédures d'agrément et d'autorisation par les pouvoirs publics, ce qui augmente la légitimité juridique de l'association mais pas sa légitimité corporative.

de la pêche hauturière ...), ou font référence au clivage armateur/matelot, ou intègre différents métiers dans la filière du secteur, tel que (syndicat des marins pêcheurs…).

Seulement, on constate qu'il subsiste encore des difficultés qui affaiblissent l'efficacité de l'action syndicale au Maroc et dès lors empêchent l'amélioration de la situation sociale des communautés des pêcheurs.

L'absence de fixité de la profession maritime, l'instabilité d'emploi, la nature même des relations du travail et du milieu dans lequel elles se développent, la pénétration de ces institutions représentatives et parfois leur exclusion de toute négociation ou toute participation à la définition ou à la mise en œuvre des orientations ministérielles, sont autant d'obstacles à un syndicalisme efficace.

S'agissant des institutions professionnelles qui sont soumises à la tutelle de l'Etat, ou dont l'institution est fortement encouragée par l'administration centrale, il faut souligner que la création des «Chambres des pêches maritimes» qui sont en principe, les représentants des secteurs des pêches auprès des pouvoirs publics nationaux, régionaux et locaux, et qui ont pour objectif principal de donner au gouvernement des avis et des renseignements sur toutes questions concernant la pêche hauturière, la pêche côtière, et la pêche artisanale, et de présenter des propositions sur toutes les questions intéressant le secteur des pêches maritimes, notamment sur toutes mesures visant l'amélioration des conditions de vie et de travail dans ce secteur[445], il faut souligner que cette création pose toujours des problèmes, liés essentiellement à la lisibilité des fonctions de ces établissements qui est malgré tout ambivalente et n'est pas très claire.

En effet et contrairement à leur nom, on peut se demander si ces chambres maritimes des pêches sont justement de véritables «chambres professionnelles». Mis à part la formation qui reste encore embryonnaire, le rôle de prestataire de services collectifs et de gestionnaire de services publics n'apparaît clairement ni dans les statuts, ni dans les projets de ces établissement, pourtant on attend de ces institutions corporatives qu'elles soient encore plus présentes dans la profession et plus influentes auprès des pouvoirs publics, afin de rendre compte de la situation défavorable que les marins pêcheurs vivent chaque jour, et dans un souci d'assurer

[445] *Dahir* n° 1-97-88 du 23 *kaada* 1417 (2 Avril 1997), portant promulgation de la loi n° 4-97 formant statut des chambres des pêches maritimes. Chapitre V : attributions, Article 22/23.

encore plus des services collectifs: gestion d'infrastructures, formation, conseil juridique, assistance sociale, etc.

Pour ce qui est de l'organisation, il est à signaler qu'ici encore les armateurs des grands métiers dominent la représentation et la négociation dans les politiques des pêches au sein de ces institutions, ce qui influe manifestement sur les orientations et les objectifs de ces organes, censés d'englober tous les composants de tissus social maritime.

Par ailleurs et dans le cadre de l'intégration des populations locales dans les mouvements de développement, le ministère de tutelle a mis en place un programme national ambitieux d'aménagement du littoral au profit marins pêcheurs et notamment les plus démunis, qui a pour principale ambition de permettre à ces populations maritimes de contribuer efficacement au développement local de leurs régions en mettant à leurs dispositions des installations et des infrastructures modernes permettant essentiellement d'améliorer leurs conditions de vie et de travail, constituées principalement des villages de pêcheurs.

La mise en place de ces villages de pêcheurs tend à créer des «bourgs marins» autour d'infrastructures. Le gouvernement a voulu ainsi «fixer» les pêcheurs autour d'une agglomération et constituer ainsi un groupe. Dans cette expérience, l'Etat a encouragé la création des coopératives afin de tisser des liens entre les pêcheurs, mais encore dans un souci de faciliter leur intégration dans ces espaces maritimes. Toutefois, il est à noter que ce projet qui constitue une expérience certes innovante sur le plan national voire régional, se heurte déjà à de nombreuses difficultés, notamment au niveau de la gestion des villages de pêcheurs qui est, en réalité, loin d'être optimale et connaît de multiples problèmes dus, en particulier, à la multiplicité des intervenants.

Par ailleurs, il est à noter que les coopératives qui sont censées diriger ces installations, ne bénéficient pas en réalité d'un encadrement adéquat et suffisant à la gestion et leurs membres ne bénéficient pas d'une formation appropriée à la direction de ces espaces à vocation sociale.

Il en découle, qu'un manque d'encadrement au sein de ces espaces, associé à une absence d'expérience en matière d'administration ne peut que contribuer à

l'installation parmi ces groupements sociaux de plusieurs formes d'incompétence en termes de gestion, d'où l'importance d'une intervention efficace de l'Etat, à travers la mise en place d'un suivi rigoureux et d'un contrôle permanent des activités de ces coopératives.

D'une manière générale, on constate que le secteur maritime connait une grande profusion d'institutions qui se sont accumulées dans ce secteur au cours de ces dernières décennies. Il semble ensuite que leur lisibilité fonctionnelle ne soit pas aisée: les spécialistes eux-mêmes ont quelquefois des difficultés à savoir exactement à quoi sert telle ou telle institution. Le manque de clarté est d'autant plus grand sur ces fonctions que le statut juridique de l'organisme ne rend pas nécessairement compte de son activité réelle.

S'agissant des chambres des pêches maritimes, elles sont encore énigmatiques, mais elles fonctionnent sous le mode du lobby et leur fonction de contrôle paraît nulle. Même remarque pour les groupements et les associations de pêcheurs, elles sont certes nombreuses et considérées comme les interlocutrices des pouvoirs publics, elles obtiennent à ce titre une reconnaissance de la part de cette autorité et dès lors, des avantages et des moyens, mais leur rôle reste insuffisant voire médiocre. Par contre les villages de pêcheurs sont fortement territorialisés, mais leur efficacité semble à l'heure actuelle paralysée, suite à des problèmes de gestion et d'administration de ces espaces, la responsabilité de l'Etat à cet égard ne peut en aucun cas être écartée.

Dans l'ensemble, on constate que le système institutionnel dans ce secteur d'activité est très limité dans ses capacités de participer à la définition des politiques et à mobiliser des moyens.

En revanche, un certain nombre de points nous apparaissent qui démontrent que les institutions se définissent et se développent en fonction de leur relation avec l'administration de l'Etat.

En effet, dans le cadre de la gestion du secteur maritime l'Etat est souvent à l'origine de la création d'organismes professionnels: chambres des pêches maritimes, coopératives. Il y a donc une volonté d'établir des liens de cogestion avec les communautés des pêcheurs pour organiser le secteur. Mais force est de constater que

ces institutions n'ont pas la capacité de contrôler la profession et en particulier de lui imposer des règles permettant de contrôler les conditions de vie et de travail dans ce métier.

L'activité maritime ne peut donc se passer de l'intervention de l'administration centrale. Celle-ci doit développer des politiques de contrôle et d'interventions de plus en plus adaptées et appropriées : réglementation et contrôle de l'action institutionnelle tout en laissant une marge de liberté à cette action pour qu'elle se développe dans de bonnes conditions, ainsi qu'à travers l'accélération des projets de développements mis à la disposition des communautés des pêcheurs, le financement des recherches scientifiques publiques d'accompagnement, l'investissements publics à terre, etc. L'Etat doit donc accompagner cette activité institutionnelle par un effort de financement, d'encadrement et de suivi permanent.

L'objectif recherché c'est de créer des institutions professionnelles responsables, capables de pénétrer le cercle de la décision politique pour participer efficacement à la gestion du secteur maritime et servir ses intérêts catégoriels.

En définitive, la profession maritime devrait bénéficier de toute la synergie des efforts et d'une bonne gouvernance à la fois nationale, régionale et locale de nature à fédérer tous les opérateurs autour des décisions clés pour la gestion et le développement du secteur maritime. Le système de gouvernance sectorielle devrait favoriser la mise en place d'un dialogue transparent et efficace entre le gouvernement et les professionnels du secteur de la pêche.

CONCLUSION

A la lumière de cette étude, on constate qu'à plusieurs niveaux, des efforts sont à déployer.

Le moment est venu de songer à actualiser le système législatif et réglementaire dont la carence l'a rendu depuis longtemps, théorique et, dès lors, insuffisamment protecteur des gens de mer, notamment ceux qui exercent dans le domaine de la pêche.

En effet, il est temps que la législation maritime du Royaume du Maroc connaisse une réforme de modernisation et d'adaptation supplémentaire aux évolutions que connaît le domaine de la navigation maritime, en général et à celles des droits du travail maritime en particulier.

Il est à signaler également que l'autonomie de la législation maritime, qui était née de la spécificité du travail maritime et de l'avancement de cette législation dans le temps par rapport à la législation terrestre, commence à prendre du recul, du moment où le contrat d'engagement maritime, dans de nombreux pays, en l'occurrence la France, n'est qu'un contrat de travail régi par les mêmes principes que ceux qui s'appliquent aux autres salariés.

Compte tenu de cette évolution juridique et étant donné que le développement économique au Maroc ne permet pas de garantir au profit des marins pêcheurs une protection sociale aussi développée que celle existante dans de nombreux pays à vocation maritime, on peut malgré tout penser qu'un alignement de la législation maritime sur celle du droit terrestre, qui assure certainement une meilleure protection par rapport à celle que propose actuellement les textes spécifiques et sur les meilleurs progrès conventionnels en matière de protection du personnel naviguant, réalisés au sein des organisations internationales spécialisées, mais encore sur l'acquis européen dans ce domaine, est nécessaire voire indispensable.

Une éventuelle solution dans ce sens, doit impérativement être accompagnée d'un mouvement plus avancé d'adaptation législative et dans tous les domaines de la protection des travailleurs maritimes, notamment en matière sociale, surtout si on tient compte que les inégalités sociales continuent de subsister entre les marins pêcheurs qui travaillent souvent dans des conditions difficiles, loin de leurs familles, affrontés à toutes sortes de dangers et les autres travailleurs terrestres.

Cependant, il est à préciser que cet alignement ne doit pas être synonyme de disparition totale de tout particularisme maritime, puisqu'il faut admettre que malgré l'évolution technologique, qui a entraîné une légère amélioration de la situation des marins, au moins dans le secteur de la pêche hauturière (navire plus stable, plus puissant, diminution des accidents du travail, des maladies, …), la spécificité du travail maritime nécessite toujours des règles particulièrement avantageuses pour tous les marins pêcheurs et dans tous les secteurs de la pêche maritime et spécialement adaptées aux exigences de la navigation dans cette activité.

En effet, compte tenu de leur situation spéciale des caractéristiques propres à la profession maritime (éloignement prolongé du milieu familial, temps de travail excessivement long, confusion du cadre de vie avec le cadre du travail…), des règles particulièrement protectrices se justifient, mais aussi s'imposent tant au niveau de l'emploi, qu'au niveau des avantages sociaux.

Certes, cette assimilation s'annonce délicate dans la mesure où les règles terrestres seraient difficilement applicables à la vie particulière des marins pêcheurs, toutefois, ces derniers peuvent continuer à être régis par des lois particulières qu'il conviendrait, tout simplement, d'améliorer et d'adapter au contexte actuel et aux exigences de la profession.

Par ailleurs et si l'intervention de l'autorité maritime est nécessaire pour protéger les marins en les éclairant sur la portée des clauses auxquelles ils souscrivent pour sauvegarder leurs droits, une intervention complète de l'administration maritime dans ce rapport serait inadmissible. Cette intervention doit donc conserver une certaine souplesse pour ne pas entraver la liberté des parties au contrat et l'action des services extérieurs.

En effet, le droit social maritime, comme le droit du travail terrestre, reste une matière de droit privé et l'autonomie de la volonté reste toutefois présente malgré l'existence des clauses ayant un aspect de contrat d'adhésion.

Toutefois, nous constatons que le droit social maritime, par son milieu d'application, fait nécessairement appel à une intervention plus poussée de l'Etat qui peut être seul garant des droits des marins pêcheurs.

C’est l’intervention étatique qui donne d’ailleurs à cette matière toute son originalité, au point qu’on évoque un certain « particularisme » du droit maritime.

Ce particularisme résulte notamment des conditions de recrutement professionnel des marins pêcheurs et du travail maritime qui influent, non pas sur les principes du droit social, mais sur leur application au personnel naviguant.

Le droit social maritime n’est donc pas, tout à fait, indépendant du droit social terrestre, mais sur chaque point, il est différent dans ses résultats. Ainsi, une vision adaptée qui associe les règles les plus protectrices des deux branches législatives serait la meilleure solution.

On ne peut, par ailleurs, dans ce secteur d’activité, compter pleinement sur l’action syndicale pour améliorer la situation sociale de la masse laborieuse, étant donné l’absence d’organisation au sein des institutions professionnelles et le manque d’encouragement d’une interprofession dans ce secteur connu par sa gestion administrative complexe et très renfermée.

L’instabilité de l’emploi dans le domaine de la pêche, la nature même des opérations effectuées dans cette activité, des relations du travail et du milieu dans lequel elles se développent, l’exclusion des instituions professionnelles de toute négociation ou toute participation à la définition ou à la mise en œuvre de la stratégie maritime nationale sont autant d’handicaps à un syndicalisme efficace.

Dès lors, les marins pêcheurs ne peuvent avec leurs problèmes et leurs espérances, que s’en remettre aux pouvoirs publics.

Il est donc impératif que les organes d’intervention de l’Etat soient à la hauteur de cette confiance qui est également une charge.

L’Etat peut seul exiger des armateurs une aide aux marins pêcheurs fut-ce seulement au point de vue de la stabilité de leur emploi et de leurs salaires.

L’organisation du travail à bord des navires, le règlement des conflits, la gestion du régime particulier de la sécurité sociale des marins exigent également une attention constante et des interventions fréquentes de mise à niveau.

De même, il est impératif de résoudre les problèmes rencontrés dans la formation professionnelle, qui peut atteindre de meilleures performances.

Dans les stratégies de modernisation et de redressement du secteur de la pêche maritime, les marins ont été laissés pour compte. L'effort fourni a porté, en effet, plus sur le volet économique, la protection des ressources halieutiques et l'aménagement des pêcheries que sur la recherche de solutions aux problèmes quotidiens des marins pêcheurs.

A cet égard, les transformations modernes de la navigation n'ont pas contribué à l'amélioration de la condition du marin pêcheur mais bien au contraire l'ont aggravée.

Or, une certaine amélioration des conditions de vie et de travail de ces marins pêcheurs, notamment, en matière d'insertion socio-économique et de formation maritime, aurait profité non seulement à ces travailleurs, mais également aux armateurs et encore à l'Etat lui même.

Des raisons d'intérêt général justifient donc l'intérêt que l'on doit porter à cette catégorie de travailleurs. Elles ont de multiples facettes dont la moins intéressante n'est certainement pas la situation géographique du Maroc, qui dispose d'environ 3500 Km de côtes.

Cela permet une importante augmentation d'activité par tous les ports ouverts à la pêche sur l'atlantique et la méditerranée avec tout ce que cette dynamisme peut avoir comme retentissant sur l'économie du pays.

La prospérité de la navigation maritime intéresse, ainsi, grandement l'Etat. Selon l'expression de Fournier « le commerce de la mer continue à être l'un des plus puissants moyens pour apporter l'abondance [446]».

Il est clair que le Maroc dispose de côtes considérées parmi les plus poissonneuses du monde, des atouts naturels, certes, nécessaires pour la réussite maritime d'un Etat, mais en réalité insuffisants pour garantir cette réussite.

[446] Pierre-Jean FOURNIER, Traité d'administration de la marine III, Editions Berger-Levrault, 1885, p 163.

Ce potentiel de richesse ne peut porter, en effet, ses fruits que grâce à l'élément humain, dont les marins pêcheurs devraient constituer les premiers acteurs de toute stratégie de développement visant l'exploitation de ce potentiel.

C'est donc en encourageant cette profession et en assurant une stabilité de l'emploi à la couche sociale concernée, que l'on parviendrait à une exploitation de cette richesse dans un sens bénéfique pour toutes les parties.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

- BOUDAHRAIN Abdellah, *Droit maritime marocain*, Edition SECEA, Casablanca 1986.

- BOUDINAR Brahim, *Diagnostic du secteur de la pêche maritime au Maroc*, « Collaboration externe avec l'OIT », 2007.

- BOISSON Philippe, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, Paris, 1998.

- CERINO Christophe- GEISTDOERFER, Aliette- LE BOUEDEC, Gérard- PLOUX, François, *Entre terre et mer (sociétés littorales et pluriactivités XV-XX siècle)*, collection histoire, presse universitaire de Rennes, 2004.

- CHAUMETTE Patrick, *Droits Maritimes*, *Droit social des gens de mer*, Jean Pierre Beurier (dir), Dalloz Action, 2006/2007.

- CHAUMETTE Patrick, *Droits maritimes, Tome I- Mer, Navire et Marins*, les éditions Juris Service, 1995.

- CHAUMETTE Patrick, *Une grande première à la pêche artisanale. L'accord collectif national du 6 juillet 2000 relatif à la rémunération minimale garantie, aux frais communs et à la réduction du temps de travail*, DMF, 2000.

- CHAUMETTE Patrick, Le *contrat d'engagement maritime*, CNRS Editions, Paris, 1993.

- CHEMILLIER-GENDREAU Monique, *Humanité et souverainetés, Essai sur la fonction du droit international*, Edition la Découverte Paris, 1995.

- DANJON Daniel, *Traité de droit maritime*, T I, 2ed, Sirey, Paris, 1926.

- DELMAS- MARTY Mireille, *Trois défis pour un droit mondial, Seuil-Essais*, Paris, 1998.

- EL FEKKAK Mhamed, *Répertoire de la législation du travail*, librairie Al Wahda Al Arabia, Casablanca, 1994.

- FOURNIER Pierre-Jean, *Traité d'administration de la marine III*, Editions Berger-Levrault, 1885.

- HATIMY Farid, *Le droit maritime marocain, le navire et les gens de mer*, L, Arabe, Editions Dar Nachr, Ain Sbaa, Casablanca, 2000.

- HESSE Philippe-Jean, *Introduction à une chronique bibliographique d'histoire du droit maritime*, D.M.F. 180.

- JAIDI Larbi & MARTIN Ivan, *Comment faire avancer le statut avancé UE-Maroc ?* Institut européen de la méditerranée, Mars 2010.

- JAMBU MERLIN Roger, *Réflexions sur le droit social maritime, DMF*, 1961.

- JAMBU MERLIN Roger, *Traité général du droit maritime, les gens de mer*, Dalloz Paris, 1978.

- LE BIHAN-GUENOLE Martine, *Droit du travail maritime. Spécificité structurelle et relationnelle*, l'Harmattan, coll. « Logiques juridiques », Paris, 2001.

- MASSON Philippe, *La Mort et le Marins*, Editions Glénat, Grenoble 1995.

- MOLLAT Michel, *Histoire des pêches maritimes*, Privat, Toulouse, 1987.

- MOURGEON Jacques, *L'affirmation internationale des droits*, Les droits de l'Homme, Collection Que sais-je? Editions P.U.F. Septième édition, Mai 1998.

- REMOND GOUILOUD Martine, *Droit maritime*, Editions A.PEDONE, Paris, 1988.

- RIPERT Georges, *Précis de droit maritime*, Dalloz 5ème Edition, Paris, 1949.

- Rivero Jean, *L'objet des droits : des libertés aux créances*, Collection Thémis Droit Public, Edition P.U.F. Les libertés publiques- Tome 1 : Les droits de l'homme, Huitième édition, Avril 1997.

- RODIERE René, REMOND GOUILOUD Martine, *La mer droits des hommes ou proie des Etats*, Editions A.PEDONE, Paris 1980.

- Rouge Jean, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en méditerranée sous l'Empire Romain*, S.E.V.P.E.N. 1966.

- ROUSSEL Michel, *La France maritime ou Narcisse et Cassandre*, éditions Le Sémaphore, paris, 2000.

- SERVAIS Jean-Marie, *Le droit international du travail en mouvement : déploiement et approches nouvelles*, Droit social 1991.

- TAHA Mustapha, *Les principes du droit maritime*, Al dar al jamiia, 1968.

- TIMOULE Abdelkader, *Les statuts du marin et navire marocain*, Editions Moncho, Rabat Maroc, 1980.

- TIMOULE Abdelkader, *Notions de réglementation des pêches maritimes au Maroc*, Editions Moncho, 1982.

- TIMOULE Abdelkader, *Aperçu sur les administrations et les entreprises maritimes au Maroc*, Editions Moncho Rabat, 1979.

- TIRILLY Ghislaine, *Horaires de travail, sommeil et vigilance chez les marins : quelles incidences sur les risques d'accidents en mer?*, Laboratoire de Psychologie de la Conduite (LPC), février 2005.

- TROADEC Jean-Paul, *Institutions et Aménagement des Pêcheries au Maroc*, Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer, PARIS, 1988.

- VILLENEAU Jacques, *L'ordonnance de la marine de 1681, synthèse et nouveauté en matière sociale*, A.D.M.A. 1985.

Thèses et mémoires

- ALIDRISSI K, *La protection du marin dans la législation maritime marocaine*, Mémoire de fin de formation « L.Arabe », Institut National de Magistrature, Rabat, 1992/1994.

- BENHADDOU Ouidad, *Mise en place d'un système de suivi et évaluation du programme de construction des villages de pêche et de points de débarquement aménagés (cas de Souiria k'dima) »*, Thèse professionnelle pour l'obtention du diplôme du Master spécialisé en management des services publics, ISCAE, 2004-2005.

- BERNINET Stéphane, *La notion de port sûr*, D.E.S.S Transports maritimes et aériens Option Droit maritime & droit des transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 1999.

- BOUDI Ali, KERROUMI Lahoussine, BAKKALI Mohcine, *La pêche maritime au Sud, Analyse et Perspectives*, Mémoire cycle supérieur de gestion, Institut supérieur de commerce et d'administration des entreprises, Casablanca, 1990.

- BOUZALGHA Karim, *Maroc-Union Européenne : Vers un « Statut Avancé*, Mémoire de Master II recherche, Droit des Relations économiques internationales, Université de Cergy Pontoise, 2007/2008.

- CABIOC'H Pierre, *Le management des risques dans l'entreprise maritime*, DESS, de Droit Maritime et des Transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2002/2003.

- CHERKAOUI Hassania, *La protection du marin en droit marocain*, Diplôme d'études supérieures DES, Faculté des sciences juridiques, économiques et sociales, Université Hassan II, Casablanca, 1982.

- GUILLOU Marie, *Promouvoir un véritable contrôle « social » à bord de tous les navires, un enjeu pour les nouveaux inspecteurs du travail maritime*, DEA Droit Maritime et Océanique, Nantes, 2001/2002.

- HAGRY Alexandre, *Les navires inférieurs aux normes*, DESS de droit maritime et des transports, Université de droit d'économie et des sciences, Université d'Aix-Marseille, 2003/2004.

- LEFRANCOIS Amandine, *Brevets maritimes l'application de la réglementation internationale*, Master II Droit Maritime et Océanique, Nantes, Juillet 2006.

- LI Ma, *L'état de navigabilité du navire* , DESS, de Droit Maritime et des Transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2005.

- LUCAS Pierre, *Le statut international des gens de mer*, thèse droit, université de Paris, 1936.

- MAAZOUZI Mustapha, *La pêche hauturière au Maroc : Analyse et esquisse d'une stratégie*, Mémoire cycle supérieur de gestion, Institut supérieur de commerce et d'administration des entreprises, Casablanca, 1989.

- MAZEL Stéphane, *La réforme de la politique commune de la pêche*, Université Paul Cézanne Aix- Marseille III, DESS droit maritime et des transports, 2003/2004.

- MERBOUH Kaoutar, *Le facteur humain dans la sécurité maritime*, DESS, Centre de Droit Maritime et des Transports, Université de droit, d'économie, et des sciences d'Aix Marseille, année 2004.

- PEANO David, *Sécurité et sûreté maritime, de l'élaboration des textes à la difficulté de mise en œuvre*, DESS, de Droit Maritime et des Transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2003.

- POLI Dominique, *La responsabilité de l'Etat dans la navigation maritime*, DESS de Droit Maritime et des Transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2004/2005.

- RICORDEL Stéphanie, *Le contrôle des conditions de vie et de travail des marins de commerce par l'Etat du port, Dessin et destin des normes établies*, Thèse de doctorat en droit, Université de Bretagne occidentale, Centre de droit et d'économie de la Mer BREST, 2006.

- SAHED Wahiba, *Le contrat d'engagement maritime*, mémoire Master II Centre de Droit Maritime et des Transports CDMT, Université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, 2007.

- STAVRAKIDIS Triantafyllos, *La faute inexcusable de l'armateur et le principe de la limitation de responsabilité*, Université Paul Cézanne Aix-Marseille III, Mémoire Master II, droit maritime et des transports, 2008.

- TOKATLIAN Aude, *La protection internationale des marins*, DESS, Centre de Droit Maritime et des Transports, Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix Marseille, années 2001/2002.

- VIEUXBLED Jean-Pierre, *Les aides à la navigation maritime*, DESS, de Droit Maritime et des Transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2003/2004.

- ZARRAS Jean, *Le contrôle de l'application des conventions internationales du travail*, Thèse Droit, Paris, 1937.

Publications des Organisations Internationales

- Bureau International du Travail (BIT), *Conventions et recommandations sur le travail maritime, y compris les normes sur la pêche, le travail dans les ports et la navigation intérieure*. Genève 2000.

- Bureau International du Travail (BIT), Inspection du travail, Rapport III (partie 1B) – *Etude d'ensemble relative à la convention n°81 sur l'inspection du travail*, 1947, Genève 2006.

- Bureau International du Travail (BIT), *Réunion d'experts sur les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord des navires immatriculés sur les registres internationaux*, Genève 6-8 Mai 2002.

- Bureau International du Travail (BIT), *Inspection des conditions de travail à bord des navires ; directives concernant les procédures applicables*, 1990.

- Bureau International du Travail (BIT), *Les normes internationales du travail – une approche globale*, 2002.

- Bureau International du Travail (BIT), *Des valeurs à défendre, des changements à entreprendre- La justice sociale dans une économie qui se mondialise : un projet pour l'OIT*, Genève 1994, rapport du Directeur Général.

- Bureau International du Travail (BIT), *Constitution de l'OIT et règlement de la Conférence internationale du travail*, Février 1998.

- Bureau International du Travail (BIT), *Rapport final, Commission paritaire maritime (29° session)*, Genève 2001.

- Bureau International du Travail (BIT), Genève, conférence internationale du travail, *Conditions de travail dans le secteur de la pêche, Normes d'ensemble sur le travail dans le secteur de la pêche*, Rapport V, 92° Session 2004.

- Bureau International du Travail (BIT), *Promotion des coopératives*, Rapport V, 89e Session, Genève, Juin 2001.

- Conférence Internationale du Travail 94° Session (maritime) 7-23 février 2006 Genève, Texte de la Convention du travail maritime présenté par le comité de rédaction, 7A.

- Conférence Internationale du Travail (maritime), OIT, Convention du Travail Maritime, 2006, Genève, Février 2006, Texte authentique.

- EL FILALI Hassane, ELAYOUBI Hachim, *Rapport sur le secteur des pêches maritimes au Maroc et la réforme fiscale pour la promotion de la croissance et l'aménagement durable, Atelier sur les réformes fiscales des pêches (FAO)*, Rome, Octobre 2003.

- FERAL F, (FAO Document technique sur la pêche n° 420), *Sociétés Maritimes, Droits et Institutions des Pêches en Méditerranée Occidentale - Revue Synthétique des Droits Collectifs et des Systèmes Décentralisés de Discipline Professionnelle*, 2001.

- IMO, Procedures for port state control- Resolution A.787 (19), as amended by resolution A.882 (21). 2000 Edition. London 2001.

- Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), *Améliorer l'efficacité du suivi, du contrôle et de la surveillance des navires de pêche*, Comité des pêches, Vingt-cinquième session, Rome (Italie), 24-28 février 2003.

- Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), Département des pêches et de l'aquaculture, *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture,* Rome, 2010.

- Organisation Internationale du Travail (OIT), *Conditions de travail décentes, sécurité et protection sociale, Travail dans la pêche*, Convention n° 188, Genève 2007.

- Organisation Internationale du Travail (OIT), *Les conséquences de la nouvelle convention proposée pour la convention (n°147) sur la marine marchande (normes minima)*, 1976, BIT Genève 2002.

- Organisation Internationale du Travail (OIT), *Travail dans la pêche, Convention n° 188, Recommandation n° 199*, service des activités sectorielles (BIT), Décembre 2007.

- Organisation Mondiale de la Santé (OMS), *Séries des rapports techniques N°20, Comité Mixte OIT/OMS de l'Hygiène des Gens de Mer*, Rapport sur la première Session, Genève 12/14 Décembre 1949.

Textes et Réglementions Juridiques

- Accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la Communauté européenne et le Royaume du Maroc, Journal Officiel de l'Union Européenne du 29/05/2006.

- Arrêté du Ministre des Pêches Maritimes, des Affaires Administratives et des Relations avec le Parlement n° 2964-97 du 18 *Rejeb* 1418 (19 novembre 1997) relatif aux attributions et à l'organisation des délégués des pêches maritimes (BO, n° 4558 du 05/02/1998).

- Code de commerce Maritime de 1919, B.O du 26 Mai 1919.

- Code du travail français, Loi n° 73-4 du 2 janvier 1973.

- Code du travail français, Ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007.

- Code du travail Maritime Français du 13 décembre 1926.

- *Dahir* n° 1-10-121 du 16 juillet 2010 portant promulgation de la loi n° 16-07 modifiant et complétant le *Dahir* du 31/03/1919 formant code de commerce maritime, BO n°5866 du 19 Août 2010.

- *Dahir* n° 1-99-193 du 27 Septembre 1999 portant publication de l'accord de coopération en matière de lutte contre la pollution et de sauvetage en mer, fait à Rabat le 6 février 1996, entre le Royaume du Maroc et le gouvernement d'Espagne. BO 4744 du 18 novembre 1999.

- *Dahir* n° 1-61-360 Du 30 Décembre 1961, modifiant les articles 189 et 190 ter et de l'annexe I du *Dahir* du 31 Mars formant Code de commerce Maritime de 1919, B O n° 2568 du 12 janvier 1962.

- *Dahir* n° 1-03-194 du 14 *rejeb* 1424 (11 septembre 2003) portant promulgation de la loi n° 65-99 relative au Code du travail, Bulletin Officiel N° 5210 du jeudi 6 Mai 2004.

- *Dahir* n° 1-97-88 du 23 *kaada* 1417 (2 Avril 1997), portant promulgation de la loi n° 4-97 formant statut des chambres des pêches maritimes.

- *Dahir* du 9 juillet 1945 portant extension à certaines catégories de marins de la législation sur les accidents du travail.

- *Dahir* du 22 *Joumada* I 1340 (21 janvier 1922) rendant obligatoire, pour les marins marocains, la possession d'un livret maritime individuel (B.O. DU 7 février 1922).

- Décret du 25 février 1961 – BO n° 2529 du 14 avril 1961 P 511 concernant les conditions d'exercice des fonctions d'officiers du commerce et de pêche.

- Décret n°2-01-1891 du 2 *Chaabane* 1423 (9 octobre 2002) relatif à l'organisation et à la coordination de la recherche et du sauvetage des vies humaines en mer. (Bulletin Officiel n° 5058 du Jeudi 21 Novembre 2002).

- Décret n° 2-94-858 du 18 *Chaabane* 1415 (20 janvier 1995) fixant les attributions et l'organisation du ministère des pêches maritimes et de la marine marchande, Bulletin officiel n° 4298 du 14 *Chaoual* 1415 (15 mars 1995).

- Décret n° 2-08-177 du 9 septembre 2008 portant application des dispositions du livre III de la loi n° 65-00 relative au régime d'assistance médicale (RAMED).

- Directive sur la détermination des effectifs et des compétences nécessaires à l'armement des navires de pêche du 20 juin 2005.

- Ministère de l'agriculture du développement rural et des pêches maritimes, Circulaire conjointe relative à la mise en place d'un programme de prévention pour les marins pêcheurs, 21 février 2005.

- Ministère des pêches maritime (Maroc), Note N°187/99 adressée aux délégations des pêches maritime au sujet de la gestion des gens de mer, 1999.

Revues et articles

- AUBERT-MONPEYSSEN Thérèse, *Principe « à travail égal, salaire égal » Quels éléments objectifs justifient une différence de rémunération ?* La semaine juridique – Editions entreprise et affaires, N° 30, 26 Juillet 2007.

- CHARBONNEAU Alexandre, *Le bien être après l'adoption de la convention du travail maritime consolidée (OIT) : quelles avancées pour quelles lacunes ?*, Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO), Université de Nantes, (2009/2010).

- CHAUMETTE Patrick, *La Convention du travail maritime, OIT, 2006*, Neptunus, revue du Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO), Université de Nantes, 2007.

- CHAUMETTE Patrick, *La convention du travail maritime, OIT, 2006*, Neptunus (revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO), Université de Nantes), Vol. 13 2007/1, 2009/2010.

- CHAUMETTE Patrick, *Pièce d'identité des gens de mer,* Neptunus, revue du Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO), Université de Nantes, 2008.

- Conjoncture Magazine, Dossier spécial : *Maroc-Union européenne, Relever les défis du statut avancé, Vers la concrétisation des ambitions affichées*, Mai 2010.

- GAURIER Dominique, *Les invalides de la marine, in* histoire des accidents du travail, Université de Nantes, SD.

- MARIN Marie et CHARBONNEAU Alexandre, *Une convention innovante pour le travail maritime ? Les apports de la convention du travail maritime (CTM) 2006*, Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO), Université de Nantes, Vol 14, 2008/3, (2009/2010).

- NDENDE Martin, *La Sécurité maritime en Méditerranée : quelle politique européenne ?* Revue Africaine des affaires maritimes et des transports (n°2), L'Harmattan, Juillet 2010, Nantes.

- TALBI Nora, *Stratégie pour une pêche responsable, in* quotidien *Le Matin du Sahara et du Maghreb,* 16 juin 2005, p 6.

- THOMAS Albert, *Justice sociale et paix universelle*, Revue de Paris n°6, 1924.

- VALTICOS Nicolas, *L'OIT et le droit international*, Revue Française des Affaires Sociales 1994.

Colloques, Congrès et Séminaires

- ABDELKAOUI Latifa, *Les politiques économiques de la gestion durable des pêches au Maroc : Aides publiques et fiscalité*, Université de Versailles st Quentin (Séminaire des doctorants), 2005.

- Colloque International du Réseau RULESCOO, LE GALLIC Bertrand, *Quel avenir pour activités coopératives dans le secteur de la pêche en France ?* Faculté de Droit, d'Economie et de Gestion Centre de Droit et d'Economie de la Mer (CEDEM), Brest de 22 au 24 Mai 2006.

- DOUG Stevenson, XXI° Congrès Mondial D'APOSTOLATUS MARIS, *Connaître et utiliser les instruments du B.I.T et de l'O.M.I. sur le bien-être des marins, de la pêche et du commerce, à bord et à terre*, Rio de Janeiro, Brésil, 2002.

- ELKOUHEN Ahmed, *Accidents professionnels en milieu pêche maritime : cas du Maroc*, Département de la pêches maritime, journées de médecine des gens de mer, Marseille 30 septembre et 1er octobre 2010.

- EL KOUHEN Ahmed, *Le secteur des pêches maritimes au Maroc et sa médecine de prévention*, «Division de la Promotion Socio-Professionnelle, Département de la Pêche Maritime, Maroc » 2ème

Congrès International Hispano-francophone de Médecine Maritime - Carthagène (Espagne) 3/5 octobre 2008.

- HOURMAT ALLAH Hind, ELMORCHID Brahim, *L'économie politique des ressources halieutiques dans le monde arabe (La leçon marocaine)* » Le développement économique et politique 17ème Conférence Turquie, Mars 2011.

- Organisation Internationale du Travail (OIT), *Projet sur le développement rationnel et durable du secteur de la pêche*, Séminaire sur la santé et la sécurité des pêcheurs, Rapport d'activités, Agadir, 29 et 30 Juin et le 1er Juillet 2009.

Divers

- Accord de Partenariat dans le secteur de la Pêche entre le Royaume du Maroc et la Communauté Européenne 2006.

- Association Nationale des Administrateurs de l'Administration Maritime, *Quel Cap pour le Maroc Maritime ?*, 2010.

- Caisse National de Sécurité Sociale (CNSS), *Etude relative à l'activité des marins pêcheurs canotiers exerçant dans la pêche artisanale*, Avril 2000.

- Centre National de Documentation du Maroc, *Le secteur des pêches maritimes au Maroc, Développement économique et social*, Juin 2003, Collecte CND F.M.

- CLEISS, Centre des Liaisons Européennes et Internationales de Sécurité Sociale, *Le régime marocain de sécurité sociale*, 2010.

- C.N.R.S, *Navigation et gens de mer en méditerranée de la préhistoire à nos jours*, 1980.

- Convention Cadre de Coopération entre le Ministère chargé des Pêches Maritimes et la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS), 24 Mai 1999.

- Convention cadre de coopération e de partenariat entre le ministère de l'Habitat, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle et le ministère des Pêches Maritimes, Portant sur l'alphabétisation des marins pêcheurs du 23 Janvier 1998.

- Cour suprême Rabat, Maroc, Bulletin d'information, Diffusion de jurisprudence doctrinale et communications, Publication bimensuelle, Editions journaux officiels, 15 février 2006.

- Département de l'Economie, des Finances et de la Privatisation, *La politique des pêches au Maroc, Analyse et propositions*, 2002.

- Département des pêches maritimes, *Fiche sur le système de vulgarisation pour la pêche artisanale*, 2006.

- Département des Pêches Maritimes, Ministère chargés des pêches maritimes, *Formation Maritime, Promotion socio-Professionnelle, Cap sur le Développement*, USG Edition, 2006.

- Département des pêches maritimes, *Objectifs stratégiques et plan d'action 2008/2012, indicateurs de mesure et de suivi*, 2007.

- EL KOUHEN Ahmed, *Alphabétisation fonctionnelle : Expérience du département de la pêche maritime*, Ministère de l'agriculture et de la pêche maritime, Direction de la formation maritime et la promotion socioprofessionnelle, 13 octobre 2011.

- *Initiative National pour le Développement Humain (INDH), rencontre sur la gouvernance participative*, Ifrane, 18 mai 2011.

- Institut National de Recherche Halieutique (INRH), *Situation actuelle de la pêche artisanale en méditerranée Marocaine*, 1999.

- LAZRAQ Sabah, Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime, Département de la Pêche Maritime, *HALIEUTIS Stratégie de développement et de compétitivité du secteur halieutique marocain à l'horizon 2020*, Marrakech 2010.

- Ministère de l'agriculture du développement rural et des pêches maritimes, Circulaire conjointe n° 000006 relative à la mise en place d'un programme de prévention pour les marins pêcheurs, 21 février 2005.

- Ministère de l'Agriculture, du Développement Rural et des Pêches Maritimes, Département des Pêches, Les grands chantiers, 2007.

- Ministère de l'Agriculture, du Développement Rural et des Pêches Maritimes, Département des Pêches, *Bonnes pratiques d'hygiène, Vol 3- Les halles à marrée*, 2003.

- Ministère de l'Agriculture, du Développement Rural et des Pêches Maritimes, Département des Pêches, *Bonnes pratiques d'hygiène, Vol I, Les bateaux de pêche*, 2003.

- Ministère de l'Agriculture, du Développement Rural et des Pêches Maritimes, Secrétariat Général, *rapport d'exécution de l'atelier tenu les 8 et 9 février 2005 sur l'intégration et la gestion des villages de pêcheurs et des points de débarquement aménagés*, Février 2005.

- Ministère de l'économie, des finances de la privatisation et du tourisme, Département de l'économie des finances et de la privatisation, Direction de la politique économique générale, *La politique des pêches au Maroc –Analyse et Propositions*, Document de travail N° 78, Juillet 2002.

- Ministère de l'équipement et du transport, Direction de la marine marchande, *Note jumelage institutionnel Maroc/France en matière de sécurité, de sûreté des navires et des ports de commerce, la prévention et la lutte contre les pollutions marines*, 2005.

- Ministère des pêches maritimes, Secrétariat Général, *Rapport d'exécution de l'atelier tenu les 8 et 9 février 2005 sur l'intégration et la gestion des villages de pêcheurs et des points de débarquement aménagés*, Février 2005.

- Ministère des pêches maritimes et de la marine marchande, *Le Maroc Maritime*, guide pratique du secteur maritime, 1990.

- Ministère des Pêches Maritimes, Secrétariat Général, « L'intégration et la gestion des villages de pêcheurs et des points de débarquement aménagés », Rapport d'exécution de l'atelier tenu les 8 et 9 février 2005.

- MORCHID Abdelkadouss, Document d'information, Ministère de l'agriculture et de la pêche maritime, département de la pêche maritime, Décembre 2007.

- MORCHID Abdelkadouss, Ministère chargé des Pêches Maritimes, Département de la Pêche Maritime, *La gestion des VDP et des PDA*, Décembre 2007.

- MORCHID Abdelkadouss, attaché au secrétariat général (ministère chargé des pêches maritime), *proposition d'un modèle de gestion des VDP et PDA*, Mai 2001.

- MORCHID Abdelkadouss, Ministère des Pêches Maritimes, Département de la pêche maritime, *La Gestion des Villages De Pêcheurs (VDP) et des Points de Débarquement Aménagé (PDA) et le développement local*, 2008.

- NEJAR Nada, *La politique des pêches, Analyse et Propositions*, Ministère de l'économie, des finances, de la privatisation et du tourisme, Département de l'économie des finances et de la privatisation», Document de travail n° 78, Rabat, 2002.

- Note relative au secteur des marins pêcheurs à la part, établie par la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS), 2000.

- Organisation Mondiale de la Santé, Séries des rapports techniques N°20, Comité Mixte OIT/OMS de l'Hygiène des Gens de Mer, Rapport sur la première Session, Genève 12/14 Décembre 1949.

- *Rapport de mission d'évaluation de la couverture sociale des Marins Pêcheurs à la Part*, (étude réalisée par une équipe composée de cadres relevant du Département des Pêches Maritimes, de la Caisse Nationale de Sécurité Sociale CNSS, et l'Office Nationale des Pêches ONP), Juillet 2006.

Internet

- Agence du Partenariat pour le progrès www.app.ma

- Annuaire des inspecteurs 2003 (inspection du travail maritime) Internet, 2006 Moteur de recherche (Google).

- Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS), www.cnss.ma, l'AMO *Assurance Maladie Obligatoire*, Documents de communication, 2010.

- *Compagnes en cours, Trafics en mer, Marins en galère*, Internet 2006 Moteur de recherche (Google).

- *Comprendre le monde, Créer la solidarité, Les normes internationales du travail relatives aux gens de mer*, Internet 2006 Moteur de recherche (Google).

- Établissement National des Invalides de la Marine : www.enim.eu.

- Initiative National pour le Développement Humain (INDH). www.indh.ma **(**janvier 2012).

- MAP Maghreb Arabe Presse www.map.ma.

- Maritimenews, Portail du Maroc maritime, www.maritimenews.ma, Armateurs du Maroc, CHERFAOUI Najib, 22 Mars 2010, Casablanca.

- Maritimenews, Portail du Maroc maritime, www.maritimenews.ma, *Code maritime du Maroc, Au cœur du problème*, CHERFAOUI Najib, 17 Août 2010.

- Millennium Challenge Corporation (Société du Compte du Millénaire - MCC) www.mcc.gov.

- Ministère d'Agriculture de développement rural et des pêches maritimes**.** « www.madrpm.gov.ma » Août 2010.

- ministère de l'industrie, du commerce et des nouvelles technologies www.maroc-trade.gov.ma janvier 2012.

- MPM Ministère chargé des Pêches Maritimes www.mpm.ma.

- Organisation Internationale du Travail OIT www.ilo.org.

- Organisation Maritime Internationale OMI www.imo.org.

- Statut avancé Maroc-Europe, Deux rives, un seul destin www.statut-avance.com.

- Wikipédia l'Encyclopédie libre fr.wikipedia.org.

ANNEXES

Annexe N° 1

Barques de la pêche artisanale

Barques de la pêche artisanale à quai

Annexe N° 2

Répartition des embarcations de la pêche artisanale par port

Délégation des Pêches Maritimes	Nombre	%
Nador	1197	8%
Al Hoceima	611	4%
Jebha	417	3%
M'Diq	634	4%
Tanger	462	3%
Larache	205	1%
Kenitra	541	4%
Mohammedia	265	2%
Casablanca	250	2%
El jadida	1372	9%
Safi	1092	7%
Essaouira	652	4%
Agadir	1554	10%
Sidi Ifni	506	3%
Tan Tan	187	1%
Laayoune	593	4%
Boujdour 1560	1760	11%
Dakhla	3130	20%
Total global	**15428**	**100%**

Source : Département des pêches maritimes 2007

Annexe N°3

Navires de la pêche côtière

Navire de la pêche côtière construit en bois longueur
Inférieure à 25 mettre

Annexe N° 4

Répartition des navires de pêche côtiers par type de pêche

Type de pêche	Nombre de navire	TJB	Puissance motrice	%
Alguier	22	532	3338	1%
Autre	41	2327	14091	2%
Chalutier	518	35044	200275	20%
Chalutier palangrier	66	2922	19559	3%
Chalutier senneur	244	13180	79613	10%
Corailleur	15	263	6379	1%
Langoustier	4	443	1255	0%
Madraguier	48	2181	13255	2%
Palangrier	921	20416	129832	36%
Palangrier senneur	186	7987	50263	7%
Senneur	479	29690	174500	19%
TOTAL	**2544**	**114985**	**692359**	**100%**

Répartition des navires de pêche côtiers par port

Port	Nombre de navires	TJB	Puissance motrice	%
Agadir	337	21960	118966	13%
Al Hoceima	138	5728	38478	5%
Asilah	33	561	4024	1%
Casablanca	227	11889	67141	9%
Dakhla	21	1224	6345	1%
El Jadida	79	3135	20181	3%
Essaouira	87	4148	24356	3%
Jebha	12	170	1182	0%
Kénitra	91	4604	29079	4%
Laayoune	51	3473	19291	2ù
Larache	125	5407	37141	5%
Martil	16	84	303	1%
M'Diq	92	3564	24119	4%
Mohammedia	70	2748	17834	3%
Nador	284	10754	71628	11%
Oued Law	26	73	0	1%
Rabat	5	121	391	0%
Safi	354	13261	86033	14%
Sidi Ifni	24	1624	8943	1%
Tanger	352	14599	86359	14%
Tan Tan	120	5858	30566	5%
TOTAL	2544	114985	692359	100%

Source : Département des pêches maritime 2007

Annexe N° 5

Navire de la pêche hauturière construit en acier
Longueur supérieure à 24 mètres

Annexe N° 6

Répartition des navires de pêche hauturière par type de pêche

Type de pêche	Nombre de navires	Tonnage jauge brute	Puissance motrice
Céphalopodier	349	119514	363239
Céphalopodier-crevetier.	1	313	1000
Crevettier	66	13671	52288
Pélagique	12	7851	20246
Réfrigérée	21	3463	15330
TOTAL	**449**	**144812**	**452103**

Répartition des navires de pêche hauturière par port

Port	Nombre de navires	Tonnage jauge brute	Puissance motrice
Agadir	273	93648	274296
Casablanca	75	22329	74693
Dakhla	10	4134	12902
Kénitra	9	1441	6780
Laayoune	4	880	3100
Safi	1	314	1250
Sidi Ifni	1	154	836
Tanger	32	7327	26406
Tan Tan	44	14586	51840
TOTAL	**449**	**144812**	**452103**

Source : Département des pêches maritimes 2007

Annexe N° 7

Répartition des inscriptions maritimes pour l'année 2007 par Délégations des Pêches Maritimes

DPM	Nouvelles Inscriptions 2007
Nador	844
Al Hoceima	310
Jebha	29
M'diq	264
Tanger	87
Larache	189
Kénitra	154
Mohammedia	63
Casablanca	160
El jadida	544
Safi	849
Essaouira	866
Agadir	1 866
Sidi ifni	211
TanTan	388
Laâyoune	221
Boujdour	-
Dakhla	150
TOTAL	7 195

Source : Département des pêches maritimes 2007

Annexe N°8

Répartition des parts entre armateurs et équipage dans la pêche côtière

Outil de pêche	Parts de pêche	
	Armateur %	Équipage %
Sardinier	40	60
Chalutier	50	50
Palangrier	45	55
Filet maillant	50	50

Source : Protocole du 18 avril 1952

Annexe N°8 bis

Pour un sardinier

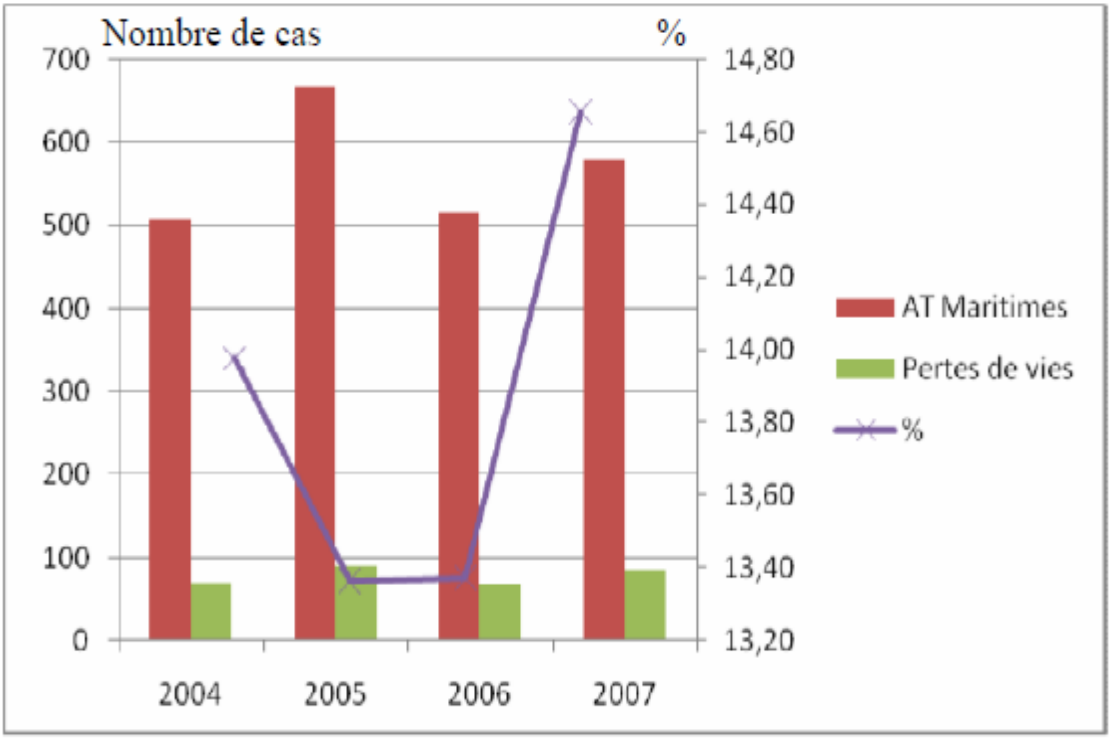
- Patron 2 parts
- Second 2 parts
- Mécanicien 2 parts
- Filet 1 parts
- Homme des anneaux 1 part ½
- Homme du canot 1 part ¼
- Homme du « couba » 1 part ¼
- Homme de retenu 1 part ¼
- Matelot 1 part
- Non titulaire du CAM ½ part

Pour un chalutier

➢ Patron porteur	1 part ½
➢ Spécialiste	3 parts
➢ Mécanicien	2 part
➢ Second câblier	1 part ½
➢ Second mécanicien	1 part ¼
➢ Le glacier	1 part
➢ « Couberter »	1 part
➢ Matelot	1 part
➢ Cuisinier	1 part ¼
➢ Ramendeur	¼

Annexe N°9

Evolution du nombre de décès et d'accidents de travail maritimes



Source : Département des pêches maritimes 2007

Annexe N°10

Liste des Affections de Longue Durée ALD prises en charge par l'AMO

Chapitre	Liste des ALD
Maladies cardio-vasculaires	Insuffisance cardiaque
	Troubles permanents du rythme et de la conductivité
	Valvulopathies rhumatismales
	Cardiopathies congénitales
	Altériopathies chroniques
	Hypertension artérielle sévère
	Maladie coronaire
Maladies métaboliques et Endocriniennes	Diabète insulinodépendant et diabète non insulinodépendant
	Insuffisance rénale chronique terminale
	Néphropathies graves
	Syndromes néphrétiques
	Insuffisance rénale aiguë
	Formes graves des affections neurologiques et neuromusculaires
Maladies neurologiques	Accident vasculaire cérébral ou médullaire ischémique ou hémorragique
	Epilepsie grave
	Maladie de Parkinson
	Sclérose en plaque
	Anémies hémolytiques chroniques sévères
Maladies du sang	Aplasies médullaires sévères
	Myélodysplasies sévères
	Troubles héréditaires de l'hémostase
	Maladies chroniques actives du fois (hépatites B et C)
Maladie du foie	Cinthoses du foie
Maladies infectieuses	Syndrome d'immunodéficience acquise (SIDA)

Maladies respiratoires	Insuffisance respiratoire chronique grave Asthme sévère
Maladies systémiques	Vascularités
	Lupus érythémateux aigu disséminé
	Sclérodermie généralisée évolutive
	Polyarthrite rhumatoïde évolutive grave
	Spondylarthrite ankylosante grave
	Psychoses
Maladies mentales	Troubles graves de la personnalité
	État de déficit mental
	Troubles mentaux et/ou de personnalité Dus à une lésion, à un dysfonctionnement cérébral ou à une lésion physique
Maladies du tube digestif	Recto site hémorragique évolutif
Tumeurs malignes et Maladies malignes des tissus Lymphatiques ou hématopoïétiques	Tumeurs malignes et affections malignes du tissu lymphatique ou hématopoïétique
Maladies ophtalmiques	Glaucome chronique Rétinopathie diabétique

Source : Loi 65-00 relative à l'AMO

Liste des Affections Longues et Couteuses ALC prises par l'AMO

Chapitre	Liste des ALC
Transplantation d'organes	Rein
	Foie
	Cœur
	Cornée
	Moelle osseuse
	Valculopattes rhumatismales
	Cardiopathies congénitales
Chirurgie cardiaque	Maladies coronaires
	Pause Pace Maker
	Artériopathies chroniques

Source : Loi 65-00 relative à l'AMO et Décrets d'application

Annexe N° 11

Conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) relatives au secteur des pêches ratifiées par le Maroc

Intitulé de la Convention	Date et lieu d'adoption	Date d'entrée en vigueur	Date de ratification(R) Ou de publication (P)	Date d'entrée en vigueur pour le Maroc	observations
Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (**SOLAS 1974, modifiée**)	Londres 01-11-1974	25-05-1980	28-06-1990 (R) 06-06-2002 (P)	28-09-1990	B.O N° 5010
Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, tel que modifié (**SOLAS PROT 1978, modifié**)	Londres 17-02-1978	01-05-1981	30-01-2001 (R)	30-04-2001	
Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, tel que modifié (**COLREG 1972, modifiée**)	Londres 20-10-1972	15-07-1977	27-04-1977 (R) 18-02-1981 (P)	15-07-1977	B.O N° 3564
Convention internationale pour la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets	Londres 29-12-1972	30-08-1975	18-02-1977	20-03-1977	B.O N° 3520
Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (**MARPOL 73/78, modifiée**)	Londres 02-11-1973	Non en vigueur	27-01-1993 (R) 03-05-1995 (P)		B.O N° 4305
Protocole de 1978 relatif à la Convention MARPOL 73/78	Londres 17-02-1978	02-10-1983	12-10-1993 (R) 03-05-1995 (P)	12-01-1994	B.O N° 4305
Annexe I de MARPOL 73/78 relative à la prévention de la pollution par les hydrocarbures	Londres 02-11-1973	02-10-1983	12-10-1993 (R) 03-05-1995 (P)	12-01-1994	B.O N° 4305
Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des	Londres	28-04-1984	22-07-1997 (R)	22-10-1997	

brevets et de veille, telle que modifiée (**STCW 1978 (modifiée)**	07-07-1978				
Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (**STCW F**)	Londres 07-07-1995	Pas encore en vigueur			Adopté en Conseil de Gouvernement Le 20-04-1997
Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (**SAR 1979**)	Hambourg 27-04-1979	22-06-1985	10-05-1999 (R)	09-06-1999	
Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (**SUA 1988**)	Rome 10-03-1988	01-03-1992	08-01-2002 (R)	08-04-2002	
Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (**SUA PROT 1988**)	Rome 10-03-1988	01-03-1992	08-01-2002 (R)	08-04-2002	
Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (**OPRC 1990**)	Londres 30-11-1990	13-05-1995			Adopté en conseil de Gouvernement le 25-05-1995 et des Ministres le 29-05-1995
Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, telle que modifiée (**LC 1972, modifiée**)	Londres Mexico Moscou Washington 29-12-1972	30-08-1975	18-02-1977 (R) 16-04-1980 (P)	20-03-1977	
Annexe II de MARPOL 73/78 relative à la prévention de la pollution par les substances	Londres	06-04-1987	12-10-1993 (R)	12-01-1994	B.O N° 4305

liquides nocives transportées en vrac	02-11-1973		03-05-1995 (P)		
Annexe III de MARPOL 73/78 relative à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes	Londres 02-11-1973	01-07-1992	12-10-1993 (R)	12-01-1994	
Annexe IV de la Convention MARPOL 73/78 relative à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires	Londres 02-11-1973	27-09-2003	12-10-1993 (R)	27-09-2003	
Annexe V de la Convention MARPOL 73/78 relative à la prévention de la pollution par les ordures des navires	Londres 02-11-1973	31-12-1988	12-10-1993 (R)	12-01-1994	
Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL 1966)	Londres 05-04-1966	21-07-1968	19-01-1968 (R) 17-04-1974 (P)	21-07-1968	B.O N° 3207
Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (TONNAGE 1969)	Londres 23-06-1969	18-07-1982	28-06-1990 (R) 05-04-2001 (P)	28-09-1990	B.O N° 4888
Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entrainant ou pouvant entrainer une pollution par les hydrocarbures (INTERVENTION 1969)	Bruxelles 29-11-1969	06-05-1975	11-04-1974 (R)	06-05-1975	
Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982		10-10-1982	17-04-2007(R)		

Source : Direction de la marine marchande 2007

Annexe N° 12

Les observations particulières des organes de contrôle de l'OIT adressées au Gouvernement Marocain depuis 1987
(Années)

Convention	Observation de la commission d'experts	Observation de la commission de la conférence
Convention n° 2 Chômage, 1919 (Ratification 1960)	1992-1993-1996	
Convention n° 4, Travail de Nuit (femmes), 1919 (Ratification 1956)	1994-2004-2009	
Convention n° 26, Méthodes de fixation des salaires minima, 1928 (Ratification 1958)	1992-1993-1998-1999-2000	1992
Convention n° 29, Travail forcé, 1930 (Ratification 1957)	1990-1991-1992-1998-1999-2003-2006-2009	1992
Convention n° 52, Congés Payés, 1936 (Ratification 1956)	1989-1991-1992-1993-1995-2002	1989
Convention n° 81, Inspection du Travail, 1947 (Ratification 1958)	1992-1993-1997-1998-1999-2000-2003-2004	
Convention n° 98, Droit d'organisation e de négociation collective, 1949 (Ratification 1957)	1989-1991-1992-1994-1996-1997-1998-1999-2000-2002	1988-1987-1994-1997-1998
Convention n° 100, Egalité de Rémunération, 1951 (Ratification 1979)	1992-1993-1994-1997-1998-1999-2002-2004-2005-2007-2009	

Convention n° 105, Abolition du travail forcé, 1957 (Ratification 1966)	1992-1997-1998-1999-2001-2005-2006-2009	1992
Convention n° 111, Discrimination (Emploi et profession), 1958 (Ratification 1963)	1999-2004-2005-2007-2009	
Convention n° 119, Protection des machines, 1963 (Ratification 1974)	1989-1995-1998-1999-2003-2005	
Convention n° 122, Politique de l'emploi, 1964 (Ratification 1979)	1992-1993-1996-1997-1998-1999-2000-2002-2010	
Convention n° 136, Benzène, 1971 (Ratification 1974)	1990-1992-1993-1994-1999-2003-2004-2005	1988-1993
Convention n° 179, Le recrutement et le placement des gens de mer, 1996 (Ratification 2000)	2007	
Convention n° 182, Les pires formes de travail des enfants, 1999 (Ratification 2001)	2005-2006-2008-2010	

Source : Site officiel d l'Organisation Internationale du Travail OIT
(Octobre 2010)

Les observations générales et soumissions des organes de contrôle de l'OIT adressées au Gouvernement Marocain depuis 1987
(Années)

Observations Générales	1991-1992-1997-1998
Soumissions aux Autorités compétentes	1990-1991-1992-1993-1994-1995-1996-1997-1998-2001-2002-2003-2004-2006-2007

Source : Site officiel d l'Organisation Internationale du Travail OIT
(Octobre 2010)

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION 2
Première Partie – L'insuffisance du dispositif de protection des marins pêcheurs ... 25
Titre I – Particularités du régime légal en vigueur 28
Chapitre I – L'accès à la profession maritime, un processus en manque de rigueur 29

Section 1 - Une formation maritime inadéquate 29
Paragraphe 1- Des procédés libéraux 30
Paragraphe 2- L'insuffisance des actions 33
Section 2 : La précarité du contrat d'engagement maritime 36
Paragraphe 1- Un cadre juridique organisationnel inadapté aux exigences 36
Paragraphe 2- Insuffisance de garanties d'emploi 39
Section 3 – Les défaillances de l'inscription maritime 46
Paragraphe 1- Le cadre légal, une application en manque de rigueur 47
Paragraphe 2- L'autorité maritime, un rôle limité 50
Section 4 - L'âge et la profession maritime, quelques exemples de vulnérabilité 54
Paragraphe 1- A la quête d'un encadrement spécifique 54
Paragraphe 2- Une protection menacée dans la pratique 56
Chapitre II – L'incertitude et la fragilité des droits lors de l'exécution de l'engagement maritime 59

Section 1 - Le temps de travail, une organisation non maîtrisable 60
Paragraphe 1- La durée de travail, dérogations et conséquences 60
Paragraphe 2- Le droit au repos effectif, quelles garanties ? 64
Section 2 – Des revenus incertains 67
Paragraphe 1 - Spécificité du cadre légal 68
Paragraphe 2 – Les salaires fixes, quelle protection de la rémunération? 70
Paragraphe 3 - Le partage des prises, un système lacunaire 73
Section 3- Des conditions insatisfaisantes à bord 77
Paragraphe 1- Un encadrement juridique incomplet 78
Paragraphe 2- Le bien être à bord, une responsabilité partagée 80
Section 4 - Sécurité maritime, quel accompagnement ? 82
Paragraphe 1 – La sécurité à bord 82

A- Un engagement insuffisant des armateurs en matière de sécurité 82
B- L'autorité maritime : une implication limitée 85
Paragraphe 2- Le soin et le rapatriement, entre textes et application..... 87
A- Le droit aux soins..... 88
B- Le rapatriement, une assistance fragile 91
Paragraphe 3 - Le sauvetage des vies humaines en mer, en quête d'une protection meilleure..... 95
A- Le dispositif en vigueur..... 95
B- Les contraintes..... 98
Paragraphe 4 - L'insuffisance de la sécurité sociale dans le secteur des pêches maritimes..... 102
A- L'instabilité des droits sociaux dans la pêche hauturière..... 103
B- Complexité de l'application du régime social dans la pêche côtière 104
C- Les tentatives de redressement social dans la pêche artisanale..... 110
D- Le régime d'assurance maladie obligatoire, en quête d'une protection sociale complémentaire 114
Chapitre III - Dissolution de la relation contractuelle, quelles mesures pour quelle protection ?..... 119
Section 1 - Causes de dissolution..... 119
Paragraphe 1 - Extinction du contrat d'engagement..... 119
A - Contestation sur le salaire 119
B - Contestation sur l'état de santé du marin 121
Paragraphe 2 - Rupture du contrat d'engagement..... 122
Section 2 – Le pouvoir de conciliation de l'autorité maritime..... 124
Titre II – Impact relatif de la politique gouvernementale sur le statut du marin pêcheur 126
Chapitre I - La qualification et la promotion socioprofessionnelle, des actions louables mais insuffisantes..... 126
Section 1 - La formation maritime, en quête d'une identité professionnelle 127
Paragraphe 1- Analyse du potentiel et du fonctionnement 128
A - Présentation du système de formation maritime..... 128
B - Les systèmes actuels de formation, quelle efficacité ?..... 133
Paragraphe 2 - Problématique de la difficulté d'identification des besoins..... 140
A - Problématique générale de la formation professionnelle..... 142

B - Difficulté d'identification des besoins 149
Section 2 - Une politique socio- professionnelle inadaptée 160
Paragraphe 1 - L'insuffisance de la lutte contre l'analphabétisme 161
Paragraphe 2 - L'inadaptation des programmes de vulgarisation 167
Paragraphe 3 - L'inefficacité de la médecine des gens de mer 172
Section 3 - Intégration des communautés de pêcheurs à petite échelle, contraintes et difficultés : cas du PNAL 183
Paragraphe 1 - Des contraintes d'ordre technique 185
Paragraphe 2 - Des contraintes d'ordre organisationnel 191
Paragraphe 3 - Des difficultés juridiques 195
Chapitre II - L'élément humain, une gestion défaillante 198

Section 1 – Une organisation institutionnelle désavantageuse 200
Paragraphe 1- Multiplicité des instances de décision 200
Paragraphe 2- Le chevauchement des rôles 208
Section 2 - Le volet social, parent pauvre de la stratégie maritime nationale 211
Paragraphe 1- Les projets de mise à niveau, quelle intégration de l'élément humain ? 212
Paragraphe 2- Impact relatif de la stratégie maritime sur l'insertion des marins pêcheurs 229
Deuxième Partie – Les pistes de réforme du dispositif de protection 233
Titre I – Les prémisses d'une protection juridique efficace 236
Chapitre I - La nécessaire adaptation du corpus légal aux besoins de l'activité 236

Section 1 - Des textes plus clairs 237
Paragraphe 1 - Lors de la formation du contrat d'engagement maritime 238
A- L'entrée à la profession, un cadre légal clair 238
B- Des règles contraignantes en matière d'aptitude physique et professionnelle 242
Paragraphe 2 - Lors de l'exécution du contrat d'engagement maritime 244
A- Les règles relatives au temps du travail, exigences de précision et d'application 244
B- La santé et la sécurité, pour une prise en charge réglementaire efficace et généralisée 245
C- Les conditions de vie à bord : nécessité d'une réglementation adaptée et explicite 249
D- Des règles transparentes en matière de rémunération et sa liquidation 250
Paragraphe 3 - Après le débarquement du marin 251

A- L'établissement d'un droit au repos après le retour du navire 252
B- Accentuation du formalisme dans la rupture du contrat, une protection supplémentaire à l'engagement 253
Section 2 - Un cadre législatif convenable et adapté 255
Paragraphe 1 - Nécessité de la révision de la législation actuelle 256
A- Le code de 1919, genèse d'une législation et contexte de révision 256
B- Le mode de révision et ses domaines 261
Paragraphe 2 - Vers un encadrement conventionnel adapté aux marins de la petite pêche 265
A - Dispositions relatives à la rémunération du marin pêcheur 266
B - Durée de travail 267
C - La nourriture de l'équipage 267
D - Les risques professionnels 267
Chapitre II - L'intégration des normes supra-nationales 269

Section 1 - Le cadre normatif international 269
Paragraphe 1 – Les fondements d'une protection internationale des gens de mer 272
A- Les origines de la réglementation des conditions d'accès à l'emploi maritime 272
B- Les prémices de la protection d'engagement 273
C- Les bases de la protection sociale 275
Paragraphe 2 – L'évolution du système de protection internationale des gens de mer 277
A- Le renforcement de l'engagement 277
B- L'amélioration des conditions de vie à bord des navires 281
C- Une protection sociale consolidée 282
Paragraphe 3 - Les meilleurs progrès en matière de protection internationale des gens de mer 284
A- La convention n° 147 (normes minima), le pilier de la protection internationale des marins 285
B - La convention consolidée du travail maritime, OIT, 2006 288
Section 2 - La consécration des normes internationales dans la législation interne 291
Paragraphe 1 – Vers l'actualisation du système normatif interne 292
A - L'adoption des normes internationales 293
I- Les normes de l'Organisation Internationale du Travail 293
II- Les normes de l'Organisation Maritime Internationale 299
B - A la recherche d'une protection complémentaire 299

I- L'insuffisance des normes adoptées 300
II- Une intégration efficace des normes internationales 302
Paragraphe 2 - Vers une application effective des normes internationales du travail maritime 309
A- Le développement d'une véritable culture d'inspection 310
B - Pour plus d'efficacité dans les relations avec les institutions internationales 318
Section 3 - Les relations euro-marocaines, un nouveau mode de partenariat 327
Paragraphe 1 - Le statut avancé, vers un rapprochement du cadre législatif marocain à l'acquis communautaire en matière maritime 328
A- L'importance du rapprochement 328
B- La diversité de l'expérience communautaire dans le domaine maritime 330
C- Méthodologie de la convergence réglementaire et ses domaines 335
Paragraphe 2 - Pour plus d'appui à la stratégie de développement du secteur maritime 340
A- L'établissement d'un contexte favorable au relance du secteur 341
B- La coopération Maroc, Union Européenne, les formes de soutien et d'accompagnement 344
Titre II - L'intervention étatique, une voie incontournable 351
Chapitre I - Propositions pour une protection réelle de l'engagement du marin . 351
Section 1 - Le volet économique 352
Paragraphe 1- Au stade de l'élaboration des programmes de développement 354
A- Un rôle d'information 354
B- Une collaboration constructive de l'autorité maritime 356
Paragraphe 2 - Au stade de la mise en œuvre et la gestion des programmes de développement 360
A- Une contribution efficace dans la mise à niveau socioprofessionnelle 360
B- Un engagement effectif dans la gestion des espaces à vocation socioéconomique 364
Section 2 - Le volet social 367
Paragraphe 1 - Amélioration des relations professionnelles 367
A - Rôle de contrôle 368
B - Rôle d'information et de proposition 378
Paragraphe 2 - La redéfinition du pouvoir étatique, une nécessité en matière de contentieux 386
A - Litiges individuels 386
B - Litiges collectifs 391

Section 3 - Le volet administratif 396
Paragraphe 1 - Un interventionnisme administratif plus efficace 397
A- Spécificités du cadre administratif 397
B- Une nouvelle vision de la pratique administrative 404
Paragraphe 2 - Un rôle d'information plus dynamique 410
Chapitre II – Des moyens d'intervention améliorés pour une protection étatique renforcée 413

Section 1 - Pour une restructuration constructive de l'autorité maritime 414
Paragraphe 1 - De nouveaux services plus spécialisés 415
A- Le service de recrutement et de placement 416
B- Le service d'inspection et de certification 422
C- Le service social 427
Paragraphe 2 – Des services plus compétents (Le cas du service de santé) 432
A- L'insuffisance du service de santé 433
B- L'amélioration de la disponibilité et de la qualité du service de santé 435
Section 2 – Pour une meilleure efficacité des actions 442
Paragraphe 1 – De la souplesse dans l'action administrative 443
A- Une tutelle administrative excessive 443
B- Une déconcentration positive des pouvoirs de l'administration centrale 447
Paragraphe 2 - La relation institutions professionnelles/ administration, une redéfinition des rôles 450
A- Le renforcement du rôle des institutions professionnelles 450
B- Une clarification de la représentation professionnelle 454
CONCLUSION 459
BIBLIOGRAPHIE 465
ANNEXES 481
TABLE DES MATIERES 498