



9^{ème} Congrès International Hispano-Francophone de Médecine Maritime

Responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles des gens de mer dans la MLC 2006

AGADIR, 15 Oct. 2015

Khalid BOUKAICH

Docteur en Droit

Enseignant chercheur à la Faculté de Droit, Tanger

Ancien Inspecteur Divisionnaire du Travail

Email: kboukaich@yahoo.fr

LA RÉGLEMENTATION SOCIALE MARITIME MAROCAINE

- Code de commerce maritime du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) (B.O. du 26 mai 1919, p. 478 et rectific. 15 août 1930, p. 953);
- Loi n° 65-99 relative au Code du travail;
- Dahir n° 1-14-190 du 6 rebia I 1436 (29 décembre 2014) portant application de la loi n° 12-18 relatif à la réparation des accidents du travail.
- Dahir portant loi n. 1-72-184 du 15 jourmada II 1392 (27 juillet 1972) relatif au régime de sécurité sociale (1) tel que modifié et complété notamment par le dahir n. 1.04.127 du 21 ramadan 1425 (4 novembre 2004) portant promulgation de la loi n. 17.02.

- Dahir 1.10.58 du – mars 2014 (portant publication de la convention du travail maritime 2006, adoptée par la Conférence Générale de l'organisation internationale du travail à sa 94^{ème} session tenue à Genève et déclarée close le 23 février 2006.
- Bulletin Officiel N°6322 du 1^{er} janvier 2015.

LA MLC 2006 : PILIER SOCIAL DE LA RÉGLEMENTATION MARITIME INTERNATIONALE

- **La MLC 2006 a été élaborée entre 2001 et 2006 par un groupe de travail de haut niveau ; elle a été adoptée le 23 février 2006 lors de la 94^e session de la Conférence Internationale du travail, par 314 voix favorables, aucune voix contre, quatre abstentions, au terme d'un examen détaillé de ses dispositions, ayant associé plus de 1 000 participants, venus de 106 pays. Elle est entrée en vigueur le 20 août 2013 après l'enregistrement de 30 ratifications représentant plus de 33 % de la flotte mondiale. Aujourd'hui, 57 États l'ont ratifiée, représentant 80 % de la flotte mondiale.**
- **La MLC 2006 a été ratifié par le Maroc le 10 septembre 2012 et qui est en vigueur depuis le 10 septembre 2013.**

LE CONTENU DE LA CONVENTION

- **La Convention comprend 5 titres.**
- **Les conditions minimales requises pour le travail a bord d'un navire**
- âge minimum de 16 ans,
- certificat médical d'aptitude,
- certificat de capacité professionnelle,
- accès gratuit et transparent à un organisme de recrutement.

○ - Les conditions d'emploi

- contrat d'engagement entre marin et armateur respectant les obligations de la convention,
- salaire mensuel établi au vu des conventions collectives,
- durée du travail avec nombres maximum d'heures de travail et minimum d'heures de repos,
- droit à un congé annuel d'au minimum 2,5 jours par mois d'emploi,
- *rapatriement en cas d'expiration du contrat ou de rupture pour accident ou maladie à l'étranger,*
- indemnisation en cas de perte ou de naufrage du navire,
- effectif suffisant pour assurer la sécurité et la sûreté du navire,
- promotion du développement des carrières professionnelles et des possibilités d'emploi maritime.

- - **Les conditions de logement, loisirs et alimentation**
- logement décent conforme aux normes d'hygiène et de bien-être,
- installations sanitaires et de blanchisserie, infirmerie,
- quantité et qualité des vivres et de l'eau,
- installation de cuisine aux normes avec personnel qualifié,
- service de table.

- **La protection de la santé, les soins médicaux le bien-être, la protection sociale**
- protéger la santé des marins et assurer un accès rapide aux soins médicaux à bord et à terre,
- *assurer la protection des marins contre les conséquences financières d'un accident, d'une maladie ou d'un décès en relation avec leur emploi,*
- *assurer la santé et la sécurité au travail des marins et la prévention des accidents,*
- assurer l'accès à des structures de bien-être à terre et promouvoir leur installation,
- faire bénéficier les gens de mer de la sécurité sociale.
- **Le Titre 5** concerne le respect et la mise en application de ces règles et distingue **les responsabilités** :

Responsabilité des armateurs en cas de décès ou de lésions corporelles des gens de mer dans la MLC 2006

- **L'abandon d'équipage** est un phénomène qui s'est manifesté principalement à la suite de la chute du mur de Berlin, avec la faillite des compagnies maritimes subventionnées des pays membres de l'ex-Union soviétique. Il s'est prolongé depuis en raison de divers facteurs conjoncturels, comme les fluctuations du taux d'affrètement, la surcapacité du tonnage des navires, les cycles de renouvellement des flottes, mais aussi l'augmentation des contraintes en matière de sécurité maritime. Ces facteurs peuvent alors conduire un armateur, un propriétaire ou un exploitant à abandonner un navire soit de manière opportuniste, soit à **l'occasion d'une immobilisation ordonnée par les autorités de l'État du port ou d'une saisie du navire (ou de sa cargaison) par un juge de l'État du port.**

- **L'abandon se traduit par l'arrivée au port d'un navire qui ne repart pas:** l'équipage se trouve alors immobilisé à bord. Celui-ci doit être pris en charge socialement pour subvenir à ses besoins essentiels (alimentaires) et assisté juridiquement dans le cadre des procédures engagées pour obtenir le paiement des salaires dus et l'organisation de son rapatriement.

- La règle 4.2 de la convention a pour objet d'assurer la protection des gens de mer contre les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec leur emploi. Les gens de mer ont droit à une assistance et à un soutien matériel en cas de maladie, accident ou décès intervenant pendant leur service, dans le cadre du contrat d'engagement maritime. **Selon la norme A4.2, l'armateur est responsable de la protection de la santé et des soins médicaux de tous les gens de mer travaillant à bord.**

- **L'armateur doit prendre en charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant « d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel ».**
- **La législation nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur, en matière de prise en charge des soins médicaux, de la nourriture ou du logement, à une période qui ne pourra être inférieure à seize semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie. La législation nationale peut exempter l'armateur de toute responsabilité pour un accident ou une maladie imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé.**

- L'amendement à la norme A4.2, devenant A4.2.1, prévoit que le dispositif de garantie financière donne lieu à un versement en totalité et sans retard, qu'aucune pression ne soit exercée sur le marin et qu'un certificat ou toute preuve documentaire de la garantie financière soit obligatoirement détenu à bord. La norme A4.2.2 porte sur le traitement des créances contractuelles liées au décès ou à une incapacité de longue durée des gens de mer, résultant « d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel ». Elle précise que le mécanisme de garantie financière peut prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres dispositifs équivalents, assurant un traitement rapide et équitable.

- Concernant l'abandon des gens de mer, le nouveau dispositif viendra intégrer les prescriptions relatives au rapatriement (règle 2.5). Une nouvelle norme A2.5.2 prévoit l'institution d'une garantie financière en cas d'abandon. Aux termes de ce dispositif, un marin est considéré comme abandonné lorsque, en violation des prescriptions de la convention ou des termes du contrat d'engagement maritime, **« l'armateur ne prend pas en charge les frais de rapatriement ; ou a laissé le marin sans l'entretien et le soutien nécessaires, sans nourriture convenable, sans les soins médicaux nécessaires ; ou a provoqué une rupture unilatérale des liens avec le marin et notamment n'a pas versé les salaires contractuels durant une période d'au moins deux mois »**. La formulation retenue indique qu'il ne s'agit pas de conditions cumulatives mais des différentes circonstances qui, même prises isolément, caractérisent une situation d'abandon.

- La détermination de la forme adoptée par cette garantie financière appartient à l'État membre, après **consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées**. La garantie financière peut notamment prendre la forme d'un régime de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres dispositifs équivalents. Elle doit permettre un accès direct, une couverture suffisante et une assistance financière rapide pour tout marin victime d'abandon.

Merci

- **Qu'est-ce que la responsabilité des armateurs?**
- En plus de prévoir des mesures relatives à la protection de la santé et aux soins médicaux à bord et à terre. la MLC. 2006. fait également obligation. sous sa règle 4.2. à l'Etat du pavillon de veiller à ce que les gens de mer travaillant à bord de ses navires aient droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur **pour faire face aux conséquences financières des maladies accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat.** Les conséquences financières en question incluent la perte de salaire et le coût des soins médicaux et autres frais. Ces dispositions complètent celles de la règle 4.1 relative aux soins médicaux à bord des navires et à terre et la protection à plus long terme prévue par la règle 4.5 relative à la sécurité sociale.

- **Où commence et où s'arrête la responsabilité de l'armateur dans ce domaine?**
- **L'obligation est faite à l'armateur par la règle 4.2 de prendre à sa charge le coût. pour les gens de mer travaillant à bord de ses navires. de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle le marin est censé avoir été dûment rapatrié ou résultant de leur emploi entre ces deux dates.**

- **Quels sont les coûts mis à la charge de l'armateur au titre de cette responsabilité?**
- La règle 4.2 de la MLC, 2006, énonce sous son paragraphe 1 le principe général selon lequel les gens de mer ont droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat. La détermination exacte de ces conséquences financières relève de la législation nationale. La norme A4.2 de la MLC, 2006, prescrit, sous ses paragraphes 1 à 4 et à son paragraphe 7 qu'ils doivent englober au minimum:

- les frais médicaux, y compris le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques, ainsi que la nourriture et le logement du marin malade ou blessé hors de son domicile jusqu'à sa guérison ou jusqu'à la constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité; lorsque la maladie ou l'accident entraîne une incapacité de travail, la totalité du salaire tant que le malade ou le blessé demeure à bord ou jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié; la totalité ou une partie du salaire, selon ce que prévoient la législation nationale ou les conventions collectives, à partir du rapatriement ou du débarquement du marin jusqu'à sa guérison ou, si cette dernière éventualité survient plus tôt, jusqu'à ce qu'il ait droit à des prestations en espèces au titre de la législation du Membre concerné;

- une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée du marin résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel, telle que prévue par la législation nationale, l'engagement maritime ou une convention collective;
- les frais d'inhumation si le décès survient à bord ou s'il se produit à terre pendant la période d'engagement du marin;
- les frais destinés à sauvegarder les biens laissés à bord par les gens de mer malades, blessés ou décédés.

- **La responsabilité de l'armateur comporte-t-elle des limites?**
- Aux termes de la norme A4.2, la législation nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur en matière de prise en charge des soins médicaux, de la nourriture ou du logement, de même que son obligation de verser tout ou partie du salaire à une période qui ne pourra être **inférieure à 16 semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie.**

- **La MLC, 2006, impose-t-elle un type particulier de couverture financière aux armateurs?**
- La MLC, 2006, ne prescrit pas de type particulier de couverture financière visant à garantir l'indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée du marin résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel .
- Une telle couverture peut revêtir des formes diverses (assurance ou autres dispositifs).
Aux termes du paragraphe 5 de la norme A4.2, la législation nationale peut exempter l'armateur de toute responsabilité pour:
 - un accident qui n'est pas survenu au service du navire;
 - un accident ou une maladie imputable à une faute intentionnelle du marin malade, blessé ou décédé;
 - une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement.

- Conformément au paragraphe 6 de la norme A4.2, dès lors que la responsabilité en est assumée par les autorités publiques, la législation nationale peut exempter l'armateur de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation. Conformément au paragraphe 2 du principe directeur B4.2, la législation nationale peut prévoir que l'armateur cesse d'être tenu de prendre en charge les frais d'un marin malade ou blessé dès que celui-ci peut bénéficier de prestations médicales dans le cadre d'un régime d'assurance-maladie ou d'assurance obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés.

- **Dans quelle mesure la responsabilité de l'armateur est-elle engagée lorsque le marin travaillant à bord de ces navires est couvert par un système (public) de prestations en cas de maladie ou d'accident?**
- La norme A4.2, sous son paragraphe 6, dispose que la législation nationale peut exempter l'armateur de l'obligation d'acquitter les frais des soins médicaux, du logement et de la nourriture, ainsi que de l'inhumation dès lors que la responsabilité en est assumée par les autorités publiques. Le principe directeur B4.2, sous son paragraphe 2, dispose que la législation nationale peut prévoir que l'armateur cesse d'être tenu de prendre en charge les frais d'un marin malade ou blessé dès que celui-ci peut bénéficier de prestations médicales dans le cadre d'un régime d'assurance-maladie ou d'assurance-accident obligatoire ou d'indemnisation des travailleurs accidentés.