Résumé

OBLIGATIONS LÉGALES DES EMPLOYEURS À BORD DES NAVIRES

Préparé par

le Groupe multipartite national (GMN) de la Mauritanie

En Mauritanie, les conditions de travail et de protection des personnes employées à bord des navires de pêche sont encadrées principalement par le **Code de la Marine marchande de 2013** et la **Convention collective du travail maritime de 2016, modifiée en 2020**. La cinquième partie du Code, consacrée aux gens de mer et au travail maritime, définit les droits et obligations des marins et des armateurs et établit des règles relatives notamment à l'âge d'accès à la profession, au contrat d'engagement maritime, aux salaires, à la durée du travail et aux périodes de repos, aux effectifs, à la santé et aux soins médicaux, à la nourriture et au logement à bord, ainsi qu'au rapatriement. Ces dispositions sont complétées par plusieurs textes réglementaires et conventions applicables aux gens de mer et aux activités de pêche. Le dispositif prévoit également des mécanismes de contrôle par les autorités compétentes et des procédures de règlement des différends entre marins et armateurs.

1. ÂGE MINIMUM

L'article 413 du Code de la Marine marchande de 2013 interdit l'emploi ou l'engagement à bord d'une personne âgée de moins de **16 ans** et interdit le travail de nuit aux marins de moins de **18 ans**. Pour les navires de pêche, l'Autorité maritime peut autoriser l'emploi de personnes âgées de **15 ans** lorsqu'elles suivent une formation professionnelle en matière de pêche ou exécutent des travaux légers. Par ailleurs, l'**Arrêté n° 467 du 11 août 1998** fixe à **17 ans** l'âge minimum pour l'exercice de la profession de marin et d'officier à bord des navires mauritaniens.

La coexistence de ces dispositions crée une situation juridique qui mérite d'être clarifiée quant à la règle effectivement applicable aux différents types de travailleurs de la pêche. C'est également un point que l'**OIT a demandé à la Mauritanie de clarifier**, en raison de la coexistence de ces différentes dispositions.

2. PAIEMENT DES SALAIRES

Le **Code de la Marine marchande de 2013** encadre les obligations de l'armateur en matière de rémunération des marins. Le salaire doit être prévu dans le **contrat d'engagement maritime** et versé conformément aux conditions convenues ainsi qu'aux dispositions légales et conventionnelles applicables.

Les principales règles sont les suivantes :

- le contrat d'engagement doit préciser les conditions de rémunération du marin ;
- la rémunération peut être constituée d'un **salaire fixe**, d'une rémunération calculée en fonction des résultats ou des profits, ou d'une combinaison de ces modalités ;
- le salaire ne peut être inférieur au **minimum légal ou réglementaire applicable** ;
- l'armateur doit fournir au marin les documents permettant de vérifier le montant de sa rémunération ;
- le paiement du salaire est encadré par des règles relatives à sa périodicité, aux avances et acomptes ainsi qu'aux retenues autorisées ;
- les cotisations sociales à la charge de l'employeur ne peuvent être transférées au marin.

Pour le secteur de la pêche, le **Décret n° 99-146 du 29 novembre 1999 relatif aux gens de mer** précise les modalités de rémunération. Son **article 7** prévoit notamment que le salaire de base mensuel des marins pêcheurs est fixé par accord collectif ou par contrat, sans pouvoir être inférieur au salaire de base minimum réglementaire. Le décret prévoit également des **indemnités et primes liées aux conditions d'exercice de la pêche**, notamment l'indemnité de nourriture et certaines primes liées à l'activité et au rendement.

La **Convention collective du travail maritime de 2016, modifiée en 2020**, complète le dispositif applicable aux marins pêcheurs. Elle encadre les **salaires et avantages** et précise les éléments de rémunération applicables dans le secteur, notamment le salaire de base ainsi que les primes et avantages liés aux conditions de travail et à l'activité de pêche.

Le Code prévoit également une protection du marin en cas de **non-paiement de son salaire** : lorsque le salaire qui lui est dû n'est pas payé dans le délai prévu par la réglementation, le marin peut, dans les conditions fixées par le Code, **résilier son contrat sans préavis**. Le délai de **45 jours** constitue à cet égard un seuil important prévu par le Code.

Ainsi, le cadre mauritanien combine trois niveaux de réglementation : le **Code de la Marine marchande**, qui fixe les principes et obligations générales de l'armateur ; le **Décret n° 99-146**, qui précise certaines modalités applicables aux gens de mer, notamment aux marins pêcheurs ; et la **Convention collective de 2016, modifiée en 2020**, qui complète les règles relatives aux salaires, primes et avantages professionnels.

3. SANTÉ, SOINS MÉDICAUX ET SÉCURITÉ SOCIALE

La protection de la santé et de la sécurité des gens de mer est encadrée principalement par les **articles 451 à 459 du Code de la Marine marchande**, complétés par l'**Arrêté n° 468 du 11 août 1998 relatif aux conditions d'aptitude physique** et l'**Arrêté conjoint n° 339/MPEM/MSAS du 11 août 1998** relatif aux médecins chargés du contrôle de cette aptitude. Ce dispositif est également complété par la législation mauritanienne relative à la **sécurité sociale** et à la CNSS.

3.1. Obligations de l'armateur en matière de santé et de soins

L'**article 451 du Code de la Marine marchande** fait peser sur l'armateur une responsabilité directe à l'égard du marin régulièrement embarqué. Il doit notamment assurer :

- la **protection de la santé** du marin ;
- les **soins médicaux et thérapeutiques** nécessaires ;
- la prise en charge des maladies et accidents survenus pendant la période d'engagement, dans les conditions prévues par le Code ;
- les frais médicaux, chirurgicaux et pharmaceutiques ;
- la **nourriture et le logement** pendant la période de prise en charge ;
- les indemnités prévues en cas de décès ou d'incapacité résultant d'un risque professionnel ;
- les **frais funéraires** lorsque le décès intervient pendant la période d'engagement.

La prise en charge se poursuit, selon les conditions prévues par le Code, jusqu'à la **guérison, la consolidation de la blessure ou la constatation du caractère permanent de l'incapacité**.

L'**article 452** prévoit certaines exclusions, notamment lorsque la maladie ou la blessure ne survient pas pendant le service ou résulte d'un fait intentionnel, d'une inconduite notoire ou d'une dissimulation volontaire du marin. Le capitaine demeure toutefois tenu de faire assurer les soins nécessaires jusqu'au débarquement ou au rapatriement.

3.2. Sécurité sociale et assurance complémentaire

L'**article 453** prévoit l'intervention de la **Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS)** après le débarquement ou le rapatriement du marin blessé ou qui n'est pas encore guéri.

La protection ne repose toutefois pas uniquement sur la CNSS. Le Code impose également à l'armateur de souscrire une **assurance spéciale complémentaire** destinée à couvrir, dans les limites prévues par la réglementation :

- le salaire ;
- la nourriture ;
- les frais chirurgicaux ;
- les frais médicaux ;
- les frais pharmaceutiques.

Cette couverture est maintenue jusqu'à la guérison, la consolidation, la déclaration d'incurabilité ou de chronicité, dans la limite prévue par le Code, soit **quatre mois**.

3.3. Aptitude physique et contrôle médical

L'exercice de la profession maritime est soumis à une **aptitude physique préalable**. L'**Arrêté n° 468 du 11 août 1998** fixe les conditions médicales requises pour l'exercice de la profession de marin et d'officier à bord des navires mauritaniens. L'objectif est notamment de vérifier que l'état de santé du marin lui permet d'exercer ses fonctions sans compromettre sa propre sécurité ou celle des autres personnes à bord.

L'**Arrêté conjoint n° 339/MPEM/MSAS du 11 août 1998** détermine les médecins chargés de procéder à ces examens d'aptitude.

3.4. Conditions sanitaires à bord

Les **articles 454 à 459** imposent également des obligations sanitaires directement à bord des navires de pêche.

L'**Autorité maritime** assure le contrôle des conditions sanitaires et peut notamment vérifier les **installations, locaux d'habitation, vivres, approvisionnements, habitabilité, hygiène et conditions de travail**. En cas d'accidents graves ou répétés, un médecin peut être associé aux inspections et enquêtes.

Tout navire de commerce ou de pêche comptant **au moins 12 membres d'équipage** et effectuant une navigation de **plus de 48 heures** doit disposer d'une **infirmerie**. Les navires naviguant à moins de **20 milles des côtes** sont dispensés de cette obligation, mais doivent disposer d'une **trousse médicale d'urgence**.

Lorsqu'aucun médecin n'est embarqué, le **capitaine est responsable des soins**. Il peut confier leur pratique et la gestion de la dotation médicale à un ou plusieurs membres d'équipage ayant reçu une formation appropriée, à renouveler au moins tous les **cinq ans**.

La **dotation médicale**, son renouvellement et son entretien sont à la charge de l'armateur et ne doivent entraîner aucune dépense pour les marins. L'armateur doit également assurer la **prévention des maladies infectieuses**, notamment par la dératisation régulière des navires, et leur approvisionnement en médicaments conformément aux prescriptions réglementaires.

4. NOURRITURE ET HÉBERGEMENT À BORD

Les **articles 447 à 450 du Code de la Marine marchande** encadrent les conditions de logement et d'alimentation des marins. Le **Décret n° 99-146** complète notamment le régime de l'indemnité de nourriture, tandis que la **Convention collective de 2016, modifiée en 2020**, complète les règles applicables aux marins pêcheurs en matière de nourriture, d'hygiène et de logement.

Logement à bord. L'article 447 impose à l'armateur de fournir et d'entretenir un **logement adapté au nombre d'occupants**, exclusivement destiné à leur usage, ainsi que des lieux de loisirs décents. Le logement doit être maintenu dans des conditions satisfaisantes de **température et de ventilation**, notamment au moyen d'un système de climatisation ou de chauffage réglable.

Nourriture et eau potable. L'article 448 impose à l'armateur d'assurer un approvisionnement suffisant en **aliments sains, de bonne qualité et en quantité suffisante**, ainsi qu'en **eau potable**. L'alimentation doit tenir compte notamment de la religion et des habitudes culturelles des marins, ainsi

que de la durée et de la nature du voyage. Les produits alimentaires périmés sont interdits à bord.

Cuisinier. Lorsque les marins sont nourris par l'armateur, l'article 449 prévoit la présence d'un **cuisinier âgé de plus de 18 ans et apte à cet emploi**. Lorsque l'équipage compte plus de **15 personnes**, le cuisinier ne peut être affecté à un autre service.

Nourriture ou indemnité. L'article 450 reconnaît au marin le droit à la **nourriture ou à une allocation équivalente** pendant la durée de son inscription au rôle d'équipage. Ce droit s'étend également à certaines périodes d'inactivité du navire prévues par le Code.

Le **Décret n° 99-146** complète ce dispositif en prévoyant une **indemnité de nourriture** pour les marins pêcheurs et en encadrant certains éléments de leur rémunération.

La **Convention collective du travail maritime de 2016, modifiée en 2020**, comporte également des dispositions relatives à la **nourriture, l'hygiène, au logement et à la tenue de travail**, précisant ainsi les conditions matérielles de vie et de travail à bord.

5. EFFECTIFS ET HEURES DE REPOS

Le cadre mauritanien relatif aux **effectifs et au temps de travail et de repos des marins** repose principalement sur les **articles 434 à 446 et 473 à 477 du Code de la Marine marchande**, complétés par le **Décret n° 99-146 du 29 novembre 1999** et la **Convention collective du travail maritime de 2016, modifiée en 2020**.

5.1. Effectifs à bord

L'**article 473 du Code** prévoit que l'armateur ou l'affréteur fixe l'effectif du navire, mais celui-ci doit être **visé par l'Autorité maritime**. Celle-ci vérifie notamment que l'effectif est suffisant au regard :

- de la **sécurité du navire et de la navigation** ;
- de la **durée du travail** applicable aux marins ;
- des conditions réelles d'exploitation.

Si l'effectif réellement embarqué est inférieur, en nombre ou en qualification, à l'effectif approuvé, ou s'il ne permet pas de respecter les règles de sécurité et de travail, le visa peut être **refusé ou retiré**. Le retrait ou le refus du visa

entraîne l'**interdiction d'appareiller**. Des recours sont prévus auprès du Directeur de la Marine marchande puis du Ministre chargé de la Marine marchande.

Le **Décret n° 99-146** complète ces dispositions pour les navires de pêche. Les effectifs sont déterminés en fonction du **type de navire et de son activité**, afin de garantir que l'équipage soit suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité et éviter une durée de service excessive.

La **Convention collective du travail maritime** complète également les règles relatives à la gestion des effectifs des navires de pêche.

5.2. Durée du travail et repos

Pour les navires de pêche, l'**article 440** prévoit que le travail effectif est organisé sur une base de **huit heures par jour**, avec des possibilités de dépassement en cas de force majeure ou de nécessité de service.

Sur les lieux de pêche, l'organisation du travail peut nécessiter une adaptation des périodes de repos. Le Code permet notamment de réduire temporairement le repos quotidien à **8 heures pendant cinq jours consécutifs**.

Le régime général prévoit un **minimum de 10 heures de repos par période de 24 heures**, pouvant être fractionné en deux périodes, dont l'une doit être d'au moins **6 heures consécutives**.

Pour les navires de pêche, le repos peut être réduit à **8 heures par période de 24 heures pendant cinq jours consécutifs** sur les lieux de pêche. Les périodes de repos non prises doivent ensuite faire l'objet d'une **récupération**, selon les conditions fixées par la convention collective ou sous forme de repos regroupé à terre.

En outre, le repos ne peut être inférieur à **72 heures par période de sept jours** pour les navires de pêche.

Le marin engagé pour plus de six jours bénéficie également d'un **repos hebdomadaire de 24 heures consécutives**. À bord des navires battant pavillon mauritanien, ce repos est accordé de préférence le vendredi. Lorsqu'il ne peut être pris à la date prévue, il doit être compensé par un repos équivalent.

5.3. Contrôle des heures de travail et de repos

Le capitaine doit tenir un **tableau de service** indiquant l'organisation du travail à la mer et au port ainsi que les heures maximales de travail ou les heures minimales de repos.

Il doit également tenir un **registre des heures quotidiennes de travail et de repos**, qui doit pouvoir être présenté à l'Autorité maritime à toute réquisition.

Les heures supplémentaires doivent également être enregistrées. Le Code prévoit en principe une **majoration minimale de 25 %**, sous réserve des dispositions conventionnelles applicables.

6. RAPATRIEMENT DES ÉQUIPAGES À L'ÉTRANGER

Le Code prévoit un **droit au rapatriement à la charge de l'armateur** dans plusieurs situations, notamment lorsque :

- le contrat conclu pour une durée ou un voyage déterminé se termine dans un pays autre que celui de résidence du marin ;
- le préavis légal ou conventionnel arrive à son terme ;
- une maladie ou un accident nécessite le rapatriement, lorsque le marin est médicalement apte à voyager ;
- le navire fait naufrage ;
- l'armateur ne peut plus remplir ses obligations, notamment en raison d'une faillite, d'une vente ou d'un changement d'immatriculation du navire ;
- le navire se dirige vers une zone de guerre et le marin refuse de s'y rendre dans les conditions prévues ;
- l'emploi cesse ou est suspendu conformément aux dispositions applicables.

Les frais de rapatriement sont en principe **à la charge de l'armateur**. Ils comprennent notamment le transport, le salaire de base, les vêtements, le logement et la nourriture jusqu'au port de destination.

Une exception est prévue lorsque le marin a été judiciairement reconnu coupable d'un manquement grave à ses obligations.

En cas de défaillance de l'armateur, les autorités diplomatiques ou consulaires peuvent assurer le rapatriement, les frais restant à la charge de l'armateur, de l'exploitant, de son représentant ou, selon le cas, du consignataire.

Le Code prévoit également des dispositions applicables aux **marins mauritaniens embarqués sur des navires de pêche étrangers** et aux armateurs, mauritaniens ou étrangers, employant des marins mauritaniens. Pour les navires étrangers, les accords, autorisations de pêche et conventions applicables doivent également être pris en compte.

7. TABLEAU RÉCAPITULATIF

Domaine	Principales obligations	Textes principaux
Âge minimum	Minimum de 16 ans ; possibilité de 15 ans dans certains cas pour la pêche ; travail de nuit interdit aux moins de 18 ans	Art. 413 du Code ; Arrêté n° 467/1998
Salaires	Rémunération prévue au contrat ; respect du minimum légal ; paiement régulier ; primes et indemnités prévues par la réglementation	Arts. 428–433 ; Décret n° 99-146, notamment art. 7
Santé / soins	Prise en charge des maladies et accidents ; soins médicaux ; indemnisation ; assurance complémentaire	Arts. 451–459 ; législation CNSS
Nourriture / logement	Logement adapté ; alimentation saine et suffisante ; eau potable ; cuisinier dans les conditions prévues	Arts. 447–450 ; Décret n° 99-146 ; Convention collective
Effectifs	Effectif soumis au visa de l'Autorité maritime ; possibilité d'interdire l'appareillage si l'effectif est insuffisant	Arts. 473–477 ; Décret n° 99-146, arts. 1–6
Repos	8 heures de travail par jour comme référence pour la pêche ; règles spécifiques de repos sur les lieux de pêche ; repos hebdomadaire	Arts. 434–446
Rapatrieme	Rapatriement à la charge de l'armateur	Arts. 460–462 ;

nt	dans les cas prévus ; prise en charge du transport et des frais associés	Convention collective