



MINISTERIO  
DE MEDIO AMBIENTE  
Y MEDIO RURAL Y MARINO



International Labour Organization  
Organisation internationale du Travail  
Organización Internacional del Trabajo

# DIAGNOSTIC DU SECTEUR DE LA PECHE MARITIME AU MAROC

**BRAHIM BOUDINAR**  
Colaborador Externo de la OIT

Supervisor: Pablo Manuel Xandri Royo  
CTP Proyecto (INT/07/16M/SPA)

Este trabajo se ha realizado en el marco del Convenio de Colaboración entre el actual Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino de España y la Organización Internacional del Trabajo de 28 de diciembre de 2007

# TABLE DES MATIERES

Liste des tableaux

Liste des figures

Liste des abréviations

<b>I. Description de l'environnement socioéconomique et de l'emploi</b> .....	10
<b>I.1. L'économie internationale</b> .....	10
<b>I.2. L'économie régionale</b> .....	11
<b>I.3. L'économie nationale</b> .....	13
<b>I.4. Description de la situation du travail et de l'emploi</b> .....	14
<b>I.5. Politique nationale du travail et de l'emploi</b> .....	15
I.5.1 .L'emploi :.....	15
I.5.2. Le travail, la sécurité sociale et la santé au travail.....	16
I.5.3 La formation.....	20
I.5.4. L'insertion sociale.....	21
<b>I.6. Le système de retraites publiques</b> .....	21
<b>I.7. Autres plans de retraites</b> .....	22
<b>I.8. Journées de travail et salaire minimum</b> .....	23
<b>I.9. Augmentation des salaires</b> .....	25
<b>I.10. Le conflit au travail et les processus de négociations collectives</b> .....	25
<b>I.11. Conventions collectives en vigueur en 2008</b> .....	27
<b>I.12. Projets de réforme de l'Etat</b> .....	28
<b>I.13. Autres aspects de la situation sociale du travail et de l'emploi</b> .....	28
<b>II. Situation socioéconomique et de l'emploi dans le secteur de la pêche</b> .....	29
<b>II.1. Aperçu général sur le secteur de la pêche maritime</b> .....	29
II.1.1. Nombre total de pêcheurs dans le pays et par région .....	30
II.1.2. Évolution historique de la pêche au Maroc .....	32
II.1.3. Types d'embarcations.....	33
II.1.4. Situation de l'emploi dans le secteur .....	37
II.1.5. Les femmes dans le secteur de la pêche .....	38
II.1.6. Analyse par âge .....	38
II.1.7. Préservation des ressources et conflits .....	39
<b>II.2. Comparaison économique du secteur avec d'autres secteurs</b> .....	41
II.2.1. Consommation locale .....	41
II.2.2. Exportations.....	42
II.2.3. Les prix, coûts et revenus .....	45
<b>II.3. Population active et population inactive</b> .....	50

II.3.1. Population active et population potentiellement active .....	51
II.3.2. Population occupée .....	51
II.3.3. Population sans emploi .....	52
II.3.4. Travailleurs étrangers .....	52
<b>II.4. Analyse du recrutement (formel et informel).</b> .....	<b>53</b>
II.4.1. Évolution (1997-2007) .....	53
II.4.2. Les Contrats formels par type et nature de contrat .....	54
II.4.3. Analyse par catégories de genre, d'âge et de département .....	54
<b>II.5. Formations professionnelles</b> .....	<b>55</b>
II.5.1. Formation Maritime Initiale .....	56
II.5.2. Formation Continue .....	56
II.5.3. Promotion Socioprofessionnelle .....	57
<b>II.6. Politiques de promotion d'égalité des genres au sein du secteur de la pêche</b> .....	<b>58</b>
<b>II.7. Politiques de promotion d'emploi des jeunes.</b> .....	<b>58</b>
<b>II.8. Affiliation au système de la sécurité sociale des pêcheurs</b> .....	<b>59</b>
<b>II.9. Retraites avec et sans cotisations</b> .....	<b>60</b>
<b>II.10. Salaire Minimum</b> .....	<b>61</b>
<b>II.11. Taux d'accidents du travail (AT) : historique et principaux aspects</b> .....	<b>62</b>
II.11.1. Comparaison géographique et sectorielle .....	63
<b>II.12. Augmentations de salaire</b> .....	<b>63</b>
<b>II.13. La Journée de Travail</b> .....	<b>64</b>
<b>II.14. Contrôles d'application de la législation et inspections du travail</b> .....	<b>65</b>
<b>II.15. Contrôle étatique des ports</b> .....	<b>65</b>
<b>II.16. Conflits et négociations collectives</b> .....	<b>66</b>
II.16.1. Grèves du Travail .....	66
<b>III. Explication de la carte institutionnelle du secteur de la pêche</b> .....	<b>67</b>
<b>III.1. Institutions du Gouvernement</b> .....	<b>67</b>
III.1.1. Ministère de l'Agriculture et des Pêches Maritimes .....	67
III.1.2. Office National des Pêches (ONP) .....	72
III.1.3. Institut National de Recherche Halieutique (INRH) .....	73
III.1.4. Agence Nationale des Ports .....	74
III.1.5. Marine Royale .....	74
III.1.6. Gendarmerie Royale Maritime .....	74
III.1.7. Autres organismes gouvernementaux impliqués .....	75
<b>III.2. Organismes d'employeurs</b> .....	<b>75</b>
<b>III.3. Principaux syndicats de Pêcheurs</b> .....	<b>75</b>
<b>III.4. Autres organismes</b> .....	<b>75</b>

III.4.1. Coopératives.....	75
III.4.2. Organisations traditionnelles.....	76
III.4.3. Comité Central des Pêches Maritimes .....	76
III.4.4. Comités Locaux.....	77
<b>III.5. Organisations et institutions à consulter pour l'exécution des accords.....</b>	<b>77</b>
<b>IV. Analyse des Conventions Internationales, Lois et Législation Nationale.....</b>	<b>78</b>
<b>IV.1. Dispositions à ratifier la Convention 188 de L'OIT (C188, 2007) et sa Recommandation 199 (R199, 2007) sur Le travail dans le secteur de la Pêche.....</b>	<b>78</b>
<b>IV.2. Dispositions à ratifier la Convention internationale de l'OMI sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW- F 1995) .....</b>	<b>79</b>
<b>IV.3. Analyse comparative de la législation nationale et des clauses des accords internationaux.....</b>	<b>80</b>
<b>IV.4. Nombres et degrés d'application des accords de l'OIT et de l'OMI ratifiés dans le secteur.....</b>	<b>81</b>
<b>IV.5. Degrés d'application du « Programme Pays pour un Travail Décent » de l'OIT .....</b>	<b>88</b>
<b>V. Conditions du travail à bord des navires .....</b>	<b>89</b>
<b>V.1. Age minimum des travailleurs .....</b>	<b>89</b>
<b>V.2. Examens Médicaux.....</b>	<b>89</b>
<b>V.3. Niveau de compétence professionnelle et d'éducation .....</b>	<b>91</b>
<b>VI. Conditions du service .....</b>	<b>93</b>
<b>VI.1. Effectifs, liste des membres de l'équipage et fiches de service.....</b>	<b>93</b>
<b>VI.2. Accord d'engagement du pêcheur.....</b>	<b>96</b>
<b>VI.3. Processus de recrutement et d'affectation et agences privées .....</b>	<b>97</b>
<b>VI.4. Rémunération des pêcheurs.....</b>	<b>98</b>
<b>VII. Logement et alimentation à bord des navires .....</b>	<b>100</b>
<b>VII.1. Conception et construction des navires dans le pays .....</b>	<b>100</b>
<b>VII.2. Disposition à ratifier et degrés d'application de la Recommandation R199 ...</b>	<b>101</b>
<b>VII.3. Produits alimentaires .....</b>	<b>101</b>
<b>VIII. Protection de la santé, soins médicaux et sécurité sociale .....</b>	<b>102</b>
<b>VIII.1. Soins de santé à bord .....</b>	<b>102</b>
<b>VIII.2. Sécurité et santé au travail.....</b>	<b>102</b>
<b>VIII.3. Systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail.....</b>	<b>103</b>
<b>VIII.4. Évaluation des risques.....</b>	<b>105</b>
<b>VIII.5. Systèmes de sécurité sociale des pêcheurs .....</b>	<b>105</b>
<b>VIII.6. Protection en cas de maladie ou d'accident de travail grave ou mortel .....</b>	<b>108</b>
<b>IX. Perspectives .....</b>	<b>109</b>

<b>IX.1. Perspectives économiques au niveau international, régional et national .....</b>	<b>109</b>
IX.1.1. Perspectives économiques au niveau international .....	109
IX.1.2. Perspectives économiques au niveau régional .....	111
IX.1.3. Perspectives économiques au niveau national .....	112
<b>IX.2. Perspectives du marché de travail pour les fonctionnaires.....</b>	<b>112</b>
<b>IX.3. Perspectives du marché de travail dans le secteur de la pêche.....</b>	<b>113</b>
<b>IX.4. Évolution des taux d'accidents de travail .....</b>	<b>113</b>
<b>IX.5. Perspectives de conflits au travail .....</b>	<b>114</b>
<b>IX.6. Evolution d'autres aspects de la situation sociale de l'emploi dans le secteur ..</b>	<b>115</b>
<b>X. Besoins .....</b>	<b>115</b>
<b>X.1. Analyse SEPO dans le secteur des pêches maritimes.....</b>	<b>115</b>
<b>X.2. Principaux aspects à considérer en vue de la ratification et de la mise en œuvre des conventions internationales.....</b>	<b>118</b>
<b>X.3. Besoins de formation du personnel des administrations de la pêche et emploi. ....</b>	<b>118</b>
X.3.1. Promotion de l'égalité des genres dans le secteur de la pêche .....	118
X.3.2. Promotion de l'emploi des jeunes .....	119
X.3.3. Droit à un travail décent .....	119
X.3.4. Besoins de formation dans le cadre du STCW-F, 1995 .....	120
X.3.5. Diffusion des bonnes pratiques dans la pêche.....	120
X.3.6. Assistance technique de l'OIT .....	121
<b>XI. Proposition d'un Plan d'Action.....</b>	<b>122</b>
<b>Références bibliographiques.....</b>	<b>120</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>126</b>

## LISTE DES TABLEAUX

- Tableau 1** : Indicateurs économiques généraux  
**Tableau 2** : Taux de cotisations au 1<sup>er</sup> janvier 2008  
**Tableau 3** : Évolution du salaire minimum  
**Tableau 4** : Liste des conventions collectives  
**Tableau 5** : Évolution de la production halieutique nationale entre 2001 et 2007  
**Tableau 6** : Répartition des marins pêcheurs artisanaux par délégation des pêches maritimes  
**Tableau 7** : Répartition des embarcations par port  
**Tableau 8** : Répartition des navires de pêche côtiers par type de pêche  
**Tableau 9** : Répartition des navires de pêche côtiers par port  
**Tableau 10** : Répartition des navires de pêche hauturiers par type de pêche  
**Tableau 11** : Répartition des navires de pêche hauturiers par port  
**Tableau 12** : Exportation des produits agro-alimentaires  
**Tableau 13** : Évolution en volume de la part des produits alimentaires dans le totale des exportations.  
**Tableau 14** : Exportation totale des produits de la mer  
**Tableau 15** : Exportation du poisson en conserve.  
**Tableau 16** : Exportation des crustacés mollusques, et coquillages  
**Tableau 17** : Exportation du poisson frais  
**Tableau 18** : Coût et revenus des navires étudiés pour l'année 2007  
**Tableau 19** : Coûts et revenus des sardiniers étudiés pour l'année 2007.  
**Tableau 20** : Coûts et revenus des chalutiers étudiés.  
**Tableau 21** : Coûts et revenus des palangriers étudiés pour l'année 2007.  
**Tableau 22** : Coûts et revenus des barques étudiées pour l'année 2007  
**Tableau 23** : Répartition des inscriptions maritimes pour l'année 2007 par délégation des pêches maritimes.  
**Tableau 24** : Conventions de l'OIT relatives au secteur de la pêche ratifiées par le Maroc  
**Tableau 25** : Conventions de l'OMI relatives au secteur de la pêche ratifiées par le Maroc  
**Tableau 26** : Exigences en matière de qualification pour le service pont  
**Tableau 27** : Exigences en matière de qualification pour le service machine  
**Tableau 28** : Membre de l'équipage d'un navire hauturier  
**Tableau 29** : Membre de l'équipage d'un sardinier côtier  
**Tableau 30** : Membre de l'équipage d'un chalutier côtier  
**Tableau 31** : Membre de l'équipage d'un Palangriers côtiers  
**Tableau 32** : Grille indicative des salaires du personnel de la pêche hauturière  
**Tableau 33** : Répartition des parts entre armateurs et équipage dans la pêche côtière  
**Tableau 34** : Liste des ALD prises en charge par l'AMO  
**Tableau 35** : Liste des ALC prises en charge par l'AMO  
**Tableau 36** : Analyse SEPO dans le secteur des pêches maritimes  
**Tableau 37** : Recommandations de plan d'action en vue d'améliorer les conditions sociales des marins

## LISTE DES FIGURES

- Figure 1** : Taux de chômage en 2006 et 2007
- Figure 2** : Évolution de la production halieutique en fonction des secteurs
- Figure 3** : Évolution de la moyenne d'âge des navires de pêche côtiers
- Figure 4** : Comparaison des exportations en poids des produits alimentaires
- Figure 5** : Comparaison des exportations en valeur des produits alimentaires
- Figure 6** : Contribution des exportations en produits halieutiques en poids et en valeur
- Figure 7** : Évolution des accidents de travail maritime
- Figure 8** : Croissance réelle du PIB entre 1980 et 2010

## LISTE DES ABREVIATIONS

<b>AT</b>	: Accidents de travail
<b>ALC</b>	: Affections longues et coûteuses
<b>ALD</b>	: Affections de longues durées
<b>AMO</b>	: Assurance maladie obligatoire
<b>ANAPEC</b>	: Agence Nationale de Promotion de l'emploi et des Compétences
<b>ANP</b>	: Agence Nationale des Ports
<b>APAPHAM</b>	: Association Professionnelle des Amateurs de la Pêche Hauturière
<b>ATM</b>	: Accidents de travail maritime
<b>BIT</b>	: Bureau International de Travail
<b>BTP</b>	: Bâtiment et des travaux publics
<b>CAPI</b>	: Comptoir d'agrèage du poisson industriel
<b>CCM</b>	: Code de commerce maritime
<b>CDT</b>	: Confédération démocratique du travail
<b>CIMR</b>	: Caisse interprofessionnelle marocaine de retraite
<b>CMR</b>	: Caisse Marocaine de Retraite
<b>CNOPS</b>	: Caisse nationale des organismes de prévoyance sociale
<b>CNRA</b>	: Caisse Nationale de retraite et d'Assurances
<b>CNSS</b>	: Caisse nationale de sécurité sociale
<b>COLREG 1972</b>	: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea
<b>CSF</b>	: Contrats spéciaux de formation
<b>DCAJ</b>	: Direction de la Coopération et des Affaires Juridiques
<b>DFMPSP</b>	: Direction de la Formation Maritime et de la Promotion Socioprofessionnelle
<b>DFP</b>	: Département de la formation professionnelle
<b>Dhs</b>	: Dirhams (Monnaie du Maroc)
<b>DIP</b>	: Direction des Industries de la Pêche
<b>DPM</b>	: Délégation des pêches maritimes
<b>DPMA</b>	: Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture
<b>DRHAG</b>	: Direction des Ressources Humaines et des Affaires Générales
<b>FMI</b>	: Fond monétaire international
<b>GIAC</b>	: Groupements interprofessionnels d'aide au conseil
<b>HACCP</b>	: Hazard analysis critical control point
<b>IED</b>	: Investissements étrangers directs
<b>INDH</b>	: Initiative nationale pour le développement humain
<b>INRH</b>	: Institut national de recherche halieutique
<b>IR</b>	: Impôt sur le revenu
<b>ISPM</b>	: Institut supérieur des pêches maritimes
<b>LC 1972</b>	: Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets
<b>LL 1966</b>	: International Convention on Load Lines
<b>MARPOL</b>	: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
<b>MENA</b>	: Moyen Orient et Afrique du Nord
<b>OCP</b>	: Office chérifien du phosphate
<b>ODEP</b>	: Office de développement des ports
<b>OFPPT</b>	: Office de la formation professionnelle et de la promotion du travail



<b>OIT</b>	: Office international de travail
<b>OMI</b>	: Organisation maritime internationale
<b>ONCF</b>	: Office national de chemin de fer
<b>ONE</b>	: Office national de l'électricité
<b>ONP</b>	: Office National des Pêches
<b>PPTD</b>	: Programme pays pour travail décent
<b>PTA</b>	: Prises totales autorisées
<b>RAMED</b>	: Régime d'assistance médicale
<b>RC</b>	: Régime Complémentaire
<b>RCAR</b>	: Régime collectif d'allocation de retraite
<b>SEPO</b>	: L'analyse succès, échecs, potentialités et obstacles
<b>SNOMPH</b>	: Syndicat national des officiers et marins de la pêche hauturière
<b>SOLAS</b>	: International Convention for the Safety of Life At Sea
<b>STCW-F</b>	: Standards of Training, Certification and Watchkeeping - Fishing
<b>SUA 1988</b>	: Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation
<b>TFP</b>	: Taxe sur la formation professionnelle
<b>TJB</b>	: Tonneaux jauge brute
<b>UEMOA</b>	: Union Économique et Monétaire Ouest Africaine
<b>UGED</b>	: Unité Genre et Développement
<b>UMT</b>	: Union marocaine du travail
<b>ZEE</b>	: Zone économique exclusive

## Résumé du diagnostic du secteur de la pêche au Maroc

### **I. Description de l'environnement socioéconomique et de l'emploi**

Le Maroc évolue dans une économie mondiale confrontée à de sérieux défis en terme de maintien du rythme d'expansion observé ces dernières années.

En Afrique, la croissance économique s'est accélérée en 2007 et continuerait en 2008. Cette bonne performance cache d'importantes disparités entre pays, notamment avec plusieurs pays qui croient faiblement en raison des conditions climatiques défavorables, des chocs des termes de l'échange et /ou des guerres civiles.

Les performances économiques nationales ont été remarquables ces dernières années sous les effets conjugués d'une conjoncture internationale favorable et des efforts d'assainissement du cadre macroéconomique soutenus par une politique de réformes axée sur le renforcement de la compétitivité et la diversification

#### **Travail et Emploi**

Le marché de travail au Maroc a évolué, durant l'année 2007, dans une conjoncture caractérisée par un ralentissement de la croissance économique, suite à un relâchement des activités primaires, en revanche, la croissance des secteurs concurrentiels est restée dynamique, favorisant un renforcement de l'embauche, notamment au niveau du BTP, des services marchands et de l'industrie. En effet, le taux de chômage a commencé à décroître à partir de l'année 2006, passant de 11.1 pour cent de la population active en 2005 à 9.7 pour cent en 2006, pour se situer à 9.8 pour cent en 2007. Les nouvelles opportunités d'emploi ont bénéficié notamment, aux diplômés, aux jeunes et aux femmes.

Pour la promotion de l'emploi, le Maroc a créé L'agence Nationale de Promotion de l'emploi et des Compétences (ANAPEC) qui est un établissement public chargé de contribuer au développement de l'emploi qualifié.

Les salariés ont plein droit de se regrouper dans des syndicats pour défendre leurs intérêts. Des processus de négociations collectives sous le contrôle de l'administration sont prévus pour palier à tout différend existant entre syndicats et employeurs.

#### **la sécurité sociale et la santé au travail**

Le régime marocain de protection sociale couvre les salariés du secteur public et ceux du secteur privé. Il assure aux intéressés une protection contre les risques de maladie maternité, invalidité, vieillesse, survie, décès et il sert les prestations familiales.

Plusieurs systèmes de retraites basés sur la cotisation sont mis en place pour couvrir l'ensemble des salariés des deux secteurs, public et privé.

La question de la santé et la sécurité au travail s'est installée durablement parmi les priorités de la plupart des entreprises industrielles marocaines.

#### **La formation et l'insertion sociale**

Le Maroc accorde un intérêt particulier à la formation des ressources humaines. La formation professionnelle dispose d'un ministère propre et d'une structure publique en charge de son

pilotage et de prestations de formation : l'Office de la formation professionnelle et de la promotion du travail (OFPPT).

Plusieurs actions tendent d'améliorer les conditions sociales des couches les plus démunies au Maroc. L'Initiative Nationale pour le Développement Humain reste le cadre principale qui répond efficacement aux préoccupations des populations.

## **II. Situation socioéconomique et de l'emploi dans le secteur de la pêche**

### **Aperçu général sur le secteur de la pêche maritime**

Avec des ressources halieutiques importantes, une flotte côtière et hauturière de 2993 navires, artisanale d'environ 15400 unités, une politique des ressources humaines adéquate et une infrastructure portuaire en pleine expansion, le Maroc est un des plus importants producteurs et exportateurs des produits de la mer en Afrique et dans le monde arabe.

Afin de faire face à la surexploitation de plusieurs pêcheries, le Maroc a mis en place un certains nombres de mesures, tel que, le gel de nouveaux investissements en mer, la mise des plans d'aménagements des pêcheries et le renforcement de l'activité de la recherche scientifique.

La flotte marocaine de pêche se compose de actuellement de 449 unités de la pêche hauturière pour une capacité globale de 144812 TJB et de 2544 unités de la pêche côtière avec 114985 tonnes de jauge brute et 15428 embarcations artisanales.

La production nationale des produits de la mer a atteint 890756 tonnes en 2007.

### **Emploi, sécurité sociale des marins**

Le secteur des pêches maritimes emploi 65000 marins actif dans la pêche côtière et hauturière et environ 74000 marins actifs dans la pêche artisanale.

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, en l'absence de registre d'équipage dans la pêche artisanal, le contrat liant le marin à l'armateur reste informel.

Les marins de la pêche hauturière sont généralement payés au salaire mensuel augmenté d'une prime sur les captures avec un minimum déterminé par la législation en vigueur, ils bénéficient des mêmes primes d'anciennetés que ceux des autres secteurs ceux de la pêche côtière et artisanale sont payés à la part sans limitation de revenu inférieur.

Une couverture sociale des marins de la pêche hauturière et de la pêche côtière assure cette population contre les risques de maladie maternité, invalidité, vieillesse, survie, décès et il sert les prestations familiales. Par contre la pêche artisanale souffre de manque de couverture sociale de ses marins. Le département des pêches maritimes est actuellement en cours de négociation, avec la caisse nationale de la sécurité sociale, pour la généralisation de la couverture à tous les marins.

### **Formation professionnelle.**

Le département des pêches au Maroc accorde à la qualification des ressources humaines une attention particulière, il dispose d'une structure de formation bien adaptée aux besoins du secteur.

### III. Explication de la carte institutionnelle du secteur de la pêche

La gestion du secteur de la pêche au Maroc est assurée par le Ministère de l'Agriculture et des pêches Maritimes, auquel d'autres structures gouvernementales apportent leur contribution. Ainsi, l'Office National des Pêches (ONP) veille au développement et à la modernisation du secteur. L'Institut National de Recherche Halieutique (INRH) assure l'évolution, l'aménagement et la valorisation des ressources halieutiques, tandis que l'Agence Nationale des Ports (ANP) a pour tâche la gestion et la maintenance des ports. Quant à la Marine Royale et la Gendarmerie Royale Maritime, elles contrôlent les navires de pêche, assurent le respect des textes et la surveillance du territoire maritime.

D'autres organismes professionnels participent à la gestion du secteur des pêches, comme les Chambres des Pêches Maritimes et les comités locaux des pêches maritimes. Leur rôle est de fournir des renseignements concernant le secteur de la pêche ou d'émettre leur avis sur un sujet particulier dans le domaine de la pêche.

Les coopératives et les organisations traditionnelles sont des structures organisationnelles propres au segment artisanal.

### IV. Analyse des conventions internationales, lois et législation nationale

Le Maroc a ratifié les conventions N° 55, 108, 178, 179, et 180 de l'OIT. Il a aussi ratifié les conventions SOLAS, pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; MARPOL 73/78, pour la prévention de la pollution par les navires; COLREG 1972, le Protocole de 1978 sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer; SUA 1988, pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime; LC 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets; LL 1966, sur les lignes de charge ; INTERVENTION 1969, sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et la convention des nations unies pour le droit de la mer de 1982 .

D'une façon générale, Le Maroc fait des efforts considérables pour se conformer aux dispositions des dites conventions. Cependant la transposition de toutes ces dispositions dans la réglementation nationale n'est pas encore généralisée.

### V. Conditions de vie et de travail à bord

#### Age minimum

Le code de travail au Maroc, limite l'emploi des mineurs moins de 15 ans et soumet ceux de moins de 18 ans à une autorisation préalable de l'inspecteur du travail et du tuteur.

#### Examens Médicaux

La réglementation marocaine soumet le marin à un examen médical avant tout embarquement et à la charge de l'armateur.

Le département des pêches maritimes a créé des antennes médicales dans les principaux ports du royaume. Ces antennes assurent : L'examen d'embauche, Les examens périodiques, Les examens de reprise du travail, Les examens spontanés et Les examens complémentaires.

### **Niveau de compétence professionnelle et d'éducation**

Les exigences en matière de qualification des équipages en fonction du tonnage jauge brute et de la puissance motrice du navire sont décrites par le dahir N° 2-60-389 du 25 Février 1960

## **VI. Conditions du service**

### **Effectifs, liste des membres de l'équipage et fiches de service**

Pour des raisons de sécurité à bord, la législation marocaine définit l'effectif minimal des navires de pêches en fonction du tonnage et de la puissance motrice des navires.

Le nombre total et la qualité des membres de l'équipage sont laissés à l'appréciation de l'inspecteur de navigation sur proposition de l'armateur. Ce nombre est fonction de la puissance, du tonnage et du genre de pêche pratiquée par le navire.

La liste de l'équipage est portée sur le registre de l'équipage.

### **Accord d'engagement, recrutement et rémunération du pêcheur**

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 marocain, est un contrat d'engagement maritime, régi par les dispositions du dahir du 19 Octobre de 1919.

Le contrat d'engagement doit contenir des dispositions indiquant s'il est conclu pour une durée indéterminée ou pour un voyage.

Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties, Ce délai doit être le même pour les deux parties et ne doit pas être inférieur à un jour ouvrable.

Si le contrat est conclu pour la durée d'un voyage, il doit contenir la désignation nominative ou autre du ou des ports dans lesquels le voyage s'achèvera.

Le contrat d'engagement maritime doit, en outre, mentionner expressément :

- Le service pour lequel le marin s'engage et la fonction hiérarchique qu'il doit exercer ;
- La date à laquelle les services doivent commencer ;
- Le mode de rémunération convenu entre les parties ;
- Le montant des salaires fixes ou la base de détermination des profits ;
- Le lieu et la date de la signature du contrat.

Le recrutement se fait directement par le capitaine en concertation avec l'armateur du navire. la rémunération est soit au salaire mensuel augmenté des primes de capture ou bien à la part.

## **VII. Logement et alimentation à bord des navires**

Le marin à droit, durant toute la durée de son engagement, à une alimentation de qualité et en quantité suffisante.

La réglementation marocaine ne prévoit aucune disposition en matière de construction et d'habitabilité.

Les navires de la pêche hauturière construits en acier présentent des conditions d'habitabilité acceptables, Par contre ceux de la pêche côtière, construits en bois, offrent des conditions d'habitabilité médiocres. Ces conditions sont quasiment absentes dans le cas de la pêche artisanale ou la durée de pêche est généralement d'une à trois jours.

À bord, la nourriture des marins est prise en charge par l'armateur. Le coût de la nourriture est inclus dans les charges communes pour les navires dont la rémunération est à la part.

## **VIII. Protection de la santé, soins médicaux**

### **Soins de santé à bord**

Pour tout navire de TJB supérieure à 25, La réglementation marocaine met à la charge de l'armateur les soins du marin blessé ou qui tombe malade lors de son embarquement à bord.

Pour s'acquitter de cette tâche, les navires de la pêche hauturière se dotent d'une pharmacie à bord.

De son côté la directive sur les effectifs à bord prévoit la qualification des officiers du pont en matière de secourisme et premiers soins.

### **La Sécurité et la santé au Travail**

Le département des pêches maritimes a pris plusieurs mesures visant l'amélioration de la sécurité au travail du marin. On cite :

- La création d'un service dédiés à aux accidents de travail des marins.
- La mise en place d'un programme de sensibilisation des marins.
- La collecte des informations relatives aux accidents de travail.
- La création d'une commission centrale de sécurité et des commissions régionales de visite de sécurité.
- L'organisation annuelle de journées de santé et de sécurité des gens de mer.

Toutefois, l'aspect gestion de la sécurité souffre d'un déficit en matière d'adhésion des différents partenaires qui, sous les pressions économiques, sont poussés à prendre plus de risques et à négliger les règles minimales de sécurité et de prévention.

L'entrée en vigueur de la loi 18-01 rend l'assurance accidents de travail (AT) obligatoire pour tous.

## **X. Perspectives**

### **Perspectives économiques**

Aussi bien au niveau de la région qu'au niveau national, la croissance économique continuerait son accélération les années à venir. Au niveau national, les activités non agricoles continueront à afficher une tendance haussière grâce à la performance des activités industrielles, du bâtiment et des travaux publics (BTP) et des télécommunications.

### **Perspectives du marché et conditions du travail et conflits.**

Après l'opération de départ volontaire mise en œuvre par la fonction publique, 38800 fonctionnaires ont quitté l'administration.

Le Maroc compte actuellement quelque 500 000 fonctionnaires, ce chiffre ne risque pas de subir de grands changements les années à venir.

Pour le secteur de la pêche, après le gel d'investissements décrété en 1992, le nombre de marins connaîtrait une stabilité pendant les années à venir. Les nouveaux recrutements viendront remplacer les départs en retraite.

Le projet de code de pêche et le projet de la convention collective établi entre armateurs et syndicat des officiers et marins de la pêche hauturière une fois validés appuieront les efforts entrepris par le département des pêches visant l'amélioration des conditions de travail. Par contre la rareté de la ressource ne pourra qu'accentuer les conflits au travail.

## **XI. Les besoins**

En terme de besoin, il est nécessaire de consolider les acquis tirés des expériences réussies et assurer leur développement.

Des sessions de formation et de sensibilisation du personnel administratif à la mise en œuvre des conventions internationales, au droit de tout travailleur au travail décent, à la nécessité de promotion de la femme dans les métiers de la mer et à la gestion des projets de développement sont nécessaires.

Une assistance de l'OIT pour la mise en œuvre de la convention 188 et pour la promotion du travail décent au Maroc est fortement nécessaire.

## **Resumen del diagnóstico del sector de la pesca en Marruecos**

### **1. Descripción del entorno económico y del empleo**

Marruecos evoluciona dentro en una economía mundial, haciendo frente a serios retos en términos de mantenimiento de su ritmo de expansión. Según los datos, el continente africano se ha ido envolviendo dentro de un marco de crecimiento económico que se ha ido acelerando a partir de 2007, lo que ha generado mayor disparidad entre países, especialmente entre aquellos cuyas economías han ido creciendo débilmente a causa de condiciones desfavorables, Estados débiles o fallidos y conflictos armados.

Las prestaciones económicas de Marruecos han sido notables estos últimos años, bajo efectos conjugados con una coyuntura internacional favorable y esfuerzos de saneamiento dentro del marco macroeconómico, sostenidos por una política de reformas centrada en el refuerzo de la competitividad y la diversificación.

#### **1.1. Trabajo y empleo**

El mercado de trabajo en Marruecos evolucionó en el año 2007, debido a una reducción del crecimiento económico como consecuencia de una relajación de las actividades primarias. En cambio, el crecimiento de los sectores competitivos ha sido dinámico, favoreciendo el refuerzo de los contratos, especialmente de trabajos públicos, como servicios mercantiles y de industria. A raíz de ello, el índice de desempleo empezó a decrecer a partir de 2006, pasando del 11,1 por ciento de población activa en 2005 al 9,7 por ciento en 2006, para situarse en el 9,8 por ciento en 2007.

En materia de promoción del empleo, Marruecos creó la Agencia Nacional de Promoción del Empleo y de las Competencias (ANAPEC), un establecimiento público encargado de favorecer el desarrollo del empleo cualificado.

Los asalariados tienen pleno derecho de agruparse en sindicatos para defender sus intereses, a su vez, está previsto iniciar procesos de negociaciones colectivas bajo el control de la administración, con el fin de arreglar cualquier desacuerdo entre sindicatos y empresas.

#### **1.2. Seguridad Social y Salud en el trabajo**

El régimen marroquí de protección social cubre a los asalariados del sector público y privado y les asegura una protección social en materia de enfermedad, maternidad, invalidez, vejez y defunción, además de servir prestaciones familiares.

Se han implantado varios sistemas de pensión basados en la cotización para cubrir al conjunto de los asalariados de ambos sectores. La cuestión de salud y seguridad en el trabajo se ha arraigado entre las prioridades de la mayoría de las empresas industriales en Marruecos.

#### **1.3 Formación e inserción social**

Marruecos concede un particular interés a la capacitación de los recursos humanos. La formación profesional tiene su propio ministerio y una estructura pública encargada de su pilotaje y de la prestación de formación, llamada Oficina de la Formación Profesional y de la Promoción del Trabajo (OFPTT).



Varias acciones intentan la mejora de las condiciones sociales de las capas más necesitadas y vulnerables de Marruecos. La Iniciativa Nacional del Desarrollo Humano constituye actualmente el marco institucional en su búsqueda por responder eficazmente a las preocupaciones de la población.

## **2. Situación socioeconómica y laboral en el sector de la pesca**

### **2.1. Acercamiento aproximado al sector de la pesca marítima**

Con recursos marinos importantes, una flota costera y de altura de 2.903 barcos, una flota artesanal de alrededor de 15.400 unidades, una política de gestión adecuada a los recursos humanos y una infraestructura portuaria en plena expansión, Marruecos se presenta como uno de los elaboradores y exportadores más importantes de productos marinos de África y del mundo árabe.

Con el fin de hacer frente a la sobreexplotación por parte de varias pesquerías, Marruecos ha implantado un buen número de medidas al respecto, tal y como la congelación de nuevas inversiones marítimas, la puesta en marcha de planes de acondicionamiento de pesquerías y el refuerzo de la investigación científica.

La flota pesquera marroquí se compone actualmente de 449 unidades de pesca de altura, con una capacidad global de 144.812 toneladas brutas de arqueo (TJB) de 2.544 unidades de la pesca costera y de 114.985 TJB de 15.428 embarcaciones artesanales.

La producción nacional de productos del mar alcanzó las 890.756 toneladas en 2007.

### **2.2. Empleo y Seguridad Social de los marineros**

El sector de la pesca marítima emplea a 65.000 marineros en la pesca costera y de altura y alrededor de 74.000 en la pesca artesanal.

Los marineros de la pesca de altura están vinculados a los armadores por un contrato escrito, mientras que en cambio, en la pesca costera, se da una ausencia de un registro de la tripulación y por lo tanto de contrato.

Generalmente, los marineros de la pesca de altura reciben un salario mensual y con un aumento por primas sobre la captura, con un mínimo determinado por la legislación en vigor. Se benefician de las mismas primas por antigüedad que los empleados de los demás sectores. Los marineros de la pesca costera y artesanal cobran su salario a la parte sin limitación del ingreso mínimo.

Una cobertura social de los marineros de la pesca de altura y de la pesca costera asegura a los trabajadores en caso de enfermedad, maternidad, invalidez, vejez y defunción y sirve prestaciones familiares. En cambio, los marineros dedicados a la pesca artesanal sufren de la falta de dicha cobertura social. El departamento de pesca marítima está negociando con la Caja Nacional de la Seguridad Social con el fin de generalizar la cobertura a todos los marineros, ya sean de la pesca artesanal o industrial.

### **2.3 Formación profesional**

El departamento de pescas en Marruecos concede una particular atención a la cualificación de los recursos humanos y dispone de una estructura de formación muy adaptada a las necesidades del sector.

### **3. Explicación del mapa institucional del sector de la pesca**

La gestión del sector de la pesca en Marruecos está asegurada por el Ministerio de Agricultura, junto a otras estructuras gubernamentales, como la Oficina Nacional de Pescas (ONP), que se asegura de desarrollar y de modernizar el sector; el Instituto Nacional de Investigación marítima (INRH), que cuida la evolución, el acondicionamiento y la valorización de los recursos marítimos; mientras que la Agencia Nacional de Puertos (ANP) se asegura de la gestión y el mantenimiento de los puertos. En cuanto a la Marina Real y la Gendarmería Real Marítima, estas controlan a los barcos de pesca y aseguran el respeto de los textos y de la vigilancia del territorio marítimo.

Otros organismos participan en la gestión del sector de pesca, como la Cámara de Pescas Marítimas y los comités locales de pescas marítimas. Su papel consiste en proporcionar informaciones relativas al sector y emitir su opinión sobre un tema particular en el campo de la pesca.

Las cooperativas y organizaciones tradicionales son estructuras organizacionales propias al segmento artesanal.

### **4. Análisis de las convenciones internacionales, leyes y legislación nacional**

Marruecos ha ratificado los Convenios nº 55, 108, 179 y 180 de la OIT y también ha ratificado los Convenios SOLAS, para la salvaguardia de la vida humana en el mar la cual; MARPOL 73/78, para la prevención de la polución causada por barcos; COLREG 1972, el Protocolo de 1978 sobre el reglamento internacional de 1972 para prevenir el abordaje en el mar; SUA 1988, para la supresión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima; LC 1972, sobre la prevención de la polución de los mares provocada por el vertido de residuos; LL 1966, sobre las líneas de carga; INTERVENTION 1969, sobre la intervención en altura en caso de accidente provocando o pudiendo provocar polución por hidrocarburos y la convención de Naciones Unidas para el derecho del Mar 1982.

De manera general, Marruecos hace esfuerzos considerables por ajustarse a las disposiciones de dichas convenciones, sin embargo, la transposición de todas las disposiciones en la reglamentación nacional aún está inacabada.

### **5. Condiciones de vida y de trabajo a bordo**

#### **5.1. Edad mínima**

El código de trabajo en Marruecos prohíbe el empleo de menos de 15 años y somete a los menores de 18 años a una autorización previa por parte del inspector de trabajo y del tutor.

#### **5.2. Reconocimientos médicos**

La reglamentación marroquí somete el marinero a un reconocimiento médica antes de embarcar, a cargo del armador.

El departamento de pesca marítima ha creado antenas medicas en los principales puertos del reino y aseguran el examen de contratación, los reconocimientos periódicos, exámenes de reanudación de trabajo, exámenes espontáneos y exámenes complementarios.

#### **5.3. Nivel de competencia profesional y de educación**

Las exigencias en materia de cualificación de la tripulación con arreglo al TJB y la potencia motriz del barco están descritas por el dahir nº 2-60-389 del 25 de febrero de 1960.

## **6. Condiciones de servicio**

### **6.1 Efectivos, lista de tripulación y ficha de servicio**

Por razones de seguridad a bordo, la legislación marroquí define el personal mínimo de los barcos de pesca con arreglo al tonelaje y a la potencia motriz de barcos.

El número total y la calidad de los miembros de la tripulación se dejan a la valoración del inspector de navegación a propuesta del armador. Ese número depende de la potencia, del tonelaje y del tipo de pesca practicada por el barco.

La lista de tripulantes se encuentra en el registro de tribulación.

### **6.2. Acuerdo de compromiso, contratación y remuneración del pescador**

Cualquier contrato de compromiso concluido entre un armador o su representante y un marinero, teniendo como objeto un servicio que cumplir a bordo de un buque de mar armado bajo pabellón marroquí, es un contrato de compromiso marítimo, regido por las disposiciones del Dahir del 19 octubre de 1999

El contrato de compromiso debe contener las disposiciones, indicando si está concluido por un periodo indeterminado o por un viaje.

a) Si el compromiso está concluido por un periodo indeterminado, el contrato debe fijar obligatoriamente el próximo plazo de preaviso en caso de anulación por una de las partes, ese plazo debe ser el mismo para ambas partes y no debe ser inferior a un día laborable.

b) Si el contrato está concluido para el periodo de un viaje, debe contener la designación nominativa del o de los puertos donde finaliza el viaje.

El contrato de compromiso marítimo debe, además, mencionar expresamente:

- El servicio por lo cual el marinero se compromete y la función jerárquica que debe ejercer.
- La fecha de comienzo de los servicios.
- El modo de remuneración convenido entre las partes.
- El importe de los salarios fijos o la base de determinación de beneficios.
- El lugar y la fecha de la firma del contrato.

La contratación se hace directamente por el capitán en concertación con el armador del barco. La remuneración es o en forma de salario mensual aumentado con primas de captura o a la parte.

## **7. Vivienda y alimentación a bordo**

El marinero tiene derecho durante la duración de su compromiso a una alimentación de calidad y en cantidad suficiente. La reglamentación marroquí no prevé ninguna disposición en materia de construcción y habitabilidad.

Los barcos de pesca en altura contruidos de acero presentan condiciones de habitabilidad aceptables, en cambio los barcos de pesca costera contruidos de madera ofrecen condiciones mediocres de habitabilidad. Esas condiciones son escasas en el caso de la pesca artesanal, donde el periodo de pesca generalmente es de tres días

A bordo, el alimento de los marineros corre a cargo del armador. El coste del alimento está incluido en las cargas comunes para los barcos, cuya remuneración está aparte.

## **8. Protección de la salud, asistencia medica**

### **8.1. Asistencia a bordo**

Para cualquier barco de TJB superior a 25, la reglamentación marroquí pone a cargo del armador la asistencia del marinero herido o que se haya puesto enfermo durante su embarque a bordo. Para cumplir con ello, los barcos de pesca de altura deben disponer de una farmacia a bordo

Por su parte, la directiva sobre los efectivos a bordo prevé la cualificación de los oficiales del puente en materia de socorro en primeros auxilios.

### **8.2 Seguridad y salud en el Trabajo**

El departamento de pesca marítima ha tomado varias medidas con el fin de mejorar la seguridad laboral del marinero, entre otros;

- La creación de un servicio dedicado a los accidentes del trabajo de los marineros.
- La puesta in situ de un programa de sensibilización de marineros.
- La colecta de informaciones relativas a los accidentes del trabajo.
- La creación de una comisión central de seguridad y de comisiones regionales de visita de seguridad.
- La organización anual de jornadas de salud y de seguridad de la gente del mar.

Sin embargo, en el aspecto de la gestión de la seguridad sufre un déficit en materia de afiliación de diferentes socios quienes, bajo presiones económicas, están obligados a tomar más riesgos y a desatender las reglas mínimas de seguridad y de prevención.

La entrada en vigor de la ley 18-01 convierte el seguro de accidentes del trabajo (AT) obligatoria para todos.

## **9. Perspectivas**

### **9.1. Perspectivas económicas**

Tanto a nivel regional como nacional, el crecimiento económico continuará su aceleración durante los próximos años. A nivel nacional, las actividades no agrícolas continuarán en su tendencia al aumento gracias a la prestación de las actividades industriales, la vivienda y de trabajos públicos (BTP) y de las telecomunicaciones.

### **9.2. Perspectivas del mercado, condiciones de trabajo y conflictos**

Después de la operación de marcha voluntaria implementada por la función pública, 38.800 funcionarios se marcharon de la administración. Marruecos cuenta actualmente con 500.000 funcionarios, número que no se prevé que cambie en los próximos años.

En cuanto al sector de la pesca, después de la congelación de inversiones decretada en 1992, el número de marineros se estabilizaría en los años venideros. Las nuevas contrataciones serán destinadas a sustituir a los jubilados.

El proyecto de código pesquero y el proyecto del convenio colectivo establecido entre armadores y sindicato de los funcionarios y marineros pesqueros de alta mar, una vez validados, apoyarán los esfuerzos emprendidos por el departamento pesquero que se destinarán a la mejora de las condiciones de trabajo. Por el contrario, la escasez del recurso no podrá sino acentuar los conflictos en el trabajo.

#### **10. Las necesidades**

A propósito de las necesidades, es imprescindible consolidar las experiencias logradas y asegurar su desarrollo a través de:

a) Sesiones de formación y de sensibilización del personal administrativo, con el fin de implementar las convenciones internacionales al derecho de cada obrero a un trabajo decente, a la necesidad de promoción de la mujer en los oficios del mar y a la gestión de proyectos de desarrollo.

b) La asistencia de la OIT para implementar la convención 188 para la promoción del ‘trabajo decente’ en Marruecos.

# I. Description de l'environnement socioéconomique et de l'emploi

## I.1. L'économie internationale

Après plusieurs années de forte croissance économique, l'économie mondiale est confrontée actuellement à de sérieux défis en terme de maintien du rythme d'expansion observé ces dernières années. La fin de la bulle immobilière aux États-Unis, la crise du crédit, le déclin du dollar américain vis-à-vis des autres monnaies, la persistance tant de larges déséquilibres mondiaux que des prix élevés du pétrole mettront en péril la soutenabilité de la croissance économique mondiale dans les années à venir.

- **Une croissance économique mondiale en baisse en 2008, mais toutefois robuste :**

La croissance de l'économie mondiale s'est modérée légèrement, passant de 3.9 pour cent en 2006 à 3.7 pour cent en 2007, qui, au demeurant, reste robuste. Les projections de base des Nations Unies pour l'année 2008 indiquent que la croissance mondiale se ralentira davantage atteignant 3.4 pour cent, et de sombres nuages liés aux risques à la baisse se profileront à l'horizon un peu plus qu'ils ne furent il y a une année.

- **Une croissance de l'économie américaine en baisse : le principal frein à l'expansion de l'activité économique mondiale :**

Le frein majeur à l'activité économique mondiale provient du ralentissement de l'économie américaine, qui est imputable au déclin du secteur de l'immobilier résidentiel. Le ralentissement de celui-ci s'est accentué au cours du troisième trimestre de l'année 2007 avec la crise des prêts hypothécaires, crise qui s'est soldée par une baisse marquée du crédit et des conséquences sur l'ensemble du système financier mondial. Les banques centrales ont opté pour plusieurs mesures destinées à atténuer la tourmente financière, mais ces mesures n'ont pas abordé les problèmes de fond liés à la non-régulation du fonctionnement du système financier mondial et de ses liens avec l'économie mondiale.

D'importants effets d'entraînements liés à la crise des prêts hypothécaires aux États-Unis se sont propagés aux économies européennes dominantes et, dans une moindre mesure, au Japon et aux autres pays développés. Les perspectives de croissance pour ces économies ont été revues à la baisse, confirmant ainsi que la croissance des autres pays développés n'est pas suffisamment forte pour relayer celle des États-Unis, qui jusqu'ici est restée le principal moteur de la croissance mondiale.

- **Une croissance continue et robuste dans les pays en développement :**

La croissance économique des pays en développement demeure robuste et atteint 6.9 pour cent en 2007. La croissance s'est accélérée dans les économies en transition à un rythme de 8 pour cent, poussée par la hausse des produits de base et une forte demande intérieure. Plusieurs pays en développement et les économies en transition ont été touchés par les effets de la tourmente financière mondiale, principalement à travers une plus forte volatilité sur

leurs marchés domestiques de valeurs mobilières et un élargissement des écarts de rendements sur leurs dettes extérieures. Mais aucun de ces effets ne semble avoir persisté.

- **Commerce International**

Le commerce de marchandise continue d'être la force motrice de l'activité économique mondiale. En termes à la fois de volumes et de valeurs en dollars, le commerce mondial de marchandise s'est accru deux fois plus rapidement que le produit mondial au cours des quatre dernières années. Durant 2007, cependant, la croissance du commerce mondial semble avoir perdu de sa vigueur, particulièrement dans les économies développées. Durant ce cycle ascendant qui a commencé en 2001, la croissance du commerce mondial a été tirée par les pays développés et l'Asie de l'Est, menés par la Chine. Les estimations et projections pour 2008 sont en dessous des tendances récentes aussi bien pour la croissance des exportations et des importations des pays développés que celle des pays de l'Asie de l'Est. Les tendances récentes relatives à la croissance du commerce de marchandise ont contribué à la correction des déséquilibres globaux. La forte croissance des exportations des États-Unis, stimulée en partie par la forte dépréciation du dollar, a dépassé la croissance de la demande en importations, entraînant ainsi une réduction du déficit commercial de l'économie. Ceci reflète des surplus plus faibles ailleurs, spécialement en Europe, au Japon et dans certaines régions en développement. Ces ajustements sont marginaux et n'ont pas contribué de façon significative au rééquilibrage macroéconomique global souhaité.

## **I.2. L'économie régionale**

De façon remarquable, la croissance économique en Afrique s'est accélérée en 2007, et cette dynamique continuerait en 2008 avec un taux de plus de 6 pour cent. Par ailleurs, la performance des pays les moins avancés (PMA) demeure, en moyenne, forte, malgré un léger recul de la croissance en 2007 par rapport à 2006. En 2008, les pays pauvres atteindraient un taux de croissance avoisinant les 7 pour cent. Cette bonne performance du groupe des PMA cache d'importantes disparités entre pays, notamment avec plusieurs pays qui évoluent faiblement en raison des conditions climatiques défavorables, des chocs des termes de l'échange et /ou des guerres civiles. Ces pays demeurent également extrêmement vulnérables à une éventuelle baisse de l'activité économique mondiale.

- **Évolution récente de la situation**

En 2007, l'Afrique subsaharienne a enregistré une croissance plus solide que prévu initialement, le PIB s'accroissant à 6,1 pour cent. La croissance en Afrique du Sud, première économie de la région a progressé de 5,1 pour cent en 2007, a été supérieure aux prévisions, et les résultats des pays importateurs de pétrole autres que l'Afrique du Sud ont aussi été plus solides que prévu. L'une des caractéristiques encourageantes de la croissance enregistrée récemment dans la région est qu'elle est généralisée, un pays sur trois affichant un taux supérieur à 6 pour cent. Et la croissance s'accroît non seulement dans les pays riches en ressources mais aussi dans ceux qui en sont pauvres.

L'Angola a obtenu les meilleurs résultats de la région en 2007, affichant un taux de croissance impressionnant de 22,9 pour cent, soit un niveau à deux chiffres pour la quatrième année de suite. Cette performance a contribué à propulser la croissance parmi les pays

exportateurs de pétrole d'Afrique subsaharienne à 8 pour cent en 2007, contre 6,7 pour cent en 2006.

Au Nigeria, la croissance économique est demeurée voisine de 6 pour cent, le secteur pétrolier a continué de se contracter alors que la croissance a repris légèrement dans les secteurs non pétroliers. Les solides résultats des services de télécommunications et du secteur financier ont entraîné une forte expansion des activités de services. Le secteur bancaire a aussi tiré parti du programme de consolidation et de recapitalisation lancé en 2006 et favorise à son tour la croissance du secteur privé en renforçant l'intermédiation financière.

Dans la communauté économique et monétaire d'Afrique centrale, la croissance s'est accélérée à 3,3 pour cent, la plupart des gouvernements du groupe ayant sensiblement augmenté les dépenses consacrées aux équipements publics. La croissance a été particulièrement robuste au Gabon, le PIB a progressé de plus de 5 pour cent en 2007 ; en dépit d'une production pétrolière relativement constante, la production de manganèse et de la foresterie a affiché une solide expansion. En République du Congo et en Guinée Équatoriale, la production pétrolière a été également décevante, en raison des difficultés techniques.

Au sein de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) la croissance a enregistré une légère augmentation, à 3,2 pour cent en 2007, contre 3 pour cent en 2006, à alors que la production progressait lentement au Sénégal. La Côte d'Ivoire, la plus grande économie de l'Union, a obtenu des résultats décevants, en raison des performances inférieures des secteurs des industries et des services. La flambée des prix de l'énergie a frappé de plein fouet les économies de l'UEMOA et la baisse de la production agricole n'a pas non plus favorisé une expansion économique plus rapide.

En Afrique de l'Est, l'amélioration des conditions climatiques s'est traduite par une augmentation de la production agricole et une croissance plus robuste dans les secteurs connexes de l'industrie et des services. Au Kenya, les résultats économiques se sont améliorés en 2007, grâce à une solide expansion généralisée, notamment dans l'agriculture, un regain de la production dans le secteur du thé et de l'horticulture, dans le bâtiment et la construction, les industries manufacturières et les services financiers. En Tanzanie, il est prévu qu'une croissance plus solide à la fois dans l'agriculture et les mines, le tourisme et les industries manufacturières devraient soutenir l'expansion. Et en Ouganda, l'amélioration de la fourniture d'électricité et le renforcement de la stabilité dans le Nord du pays (le secteur privé représentant l'un des principaux moteurs de la croissance) devraient sous-tendre la croissance du PIB.

En Afrique du nord. L'année 2007 a été synonyme de stabilité pour plusieurs pays du Maghreb. L'Algérie malgré sa richesse pétrolière, son économie n'a pas réellement décollé. En 2007 le PIB a progressé de 4.8 pour cent contre 3 pour cent en 2006, moins que les 5.2 pour cent prévus initialement. L'Égypte a connu en 2007 une croissance record de 7.1 pour cent grâce aux traditionnelles recettes extérieures à savoir, le tourisme qui a drainé 8 milliards de dollars, le transfert des travailleurs émigrés avec 6.3 milliards de dollars, recettes du canal de Suez assurant 4.2 milliards de dollars. La Libye voit ses recettes augmenter d'une façon considérable, grâce aux envolées des cours de pétrole, investies massivement dans les infrastructures : nouvel Aéroport de Tripoli, extension d'autres aéroports, construction de ports, projet de chemin de fer reliant les frontières tunisiennes aux libyennes, nouvelles centrales électriques autoroutes ...etc. Le budget d'investissement est passé de 8 milliards à 12 milliards de dollars en 2007. La Libye a connu une croissance systématique supérieure à



5 pour cent depuis 2003, elle a atteint 9.2 en 2007. La Tunisie a confirmé l'attractivité de son économie, les réalisations en investissements directs étrangers ont dépassé les prévisions en 2007. La croissance, de 5 pour cent durant la dernière décennie, s'est approchée de 6.3 pour cent en 2007. Le chômage demeure un problème avec un chiffre officiel de 13.6 pour cent en 2007.

Hors pétrole, la Mauritanie a affiché en 2007 une croissance flatteuse de 5.7 pour cent. En 2006, suite à la découverte des gisements de pétrole en offshore, la croissance a affiché un taux exceptionnel de 11.7 pour cent. Toutefois, la stabilité politique dont bénéficie le pays en 2007 est compromise en 2008, ce qui pourrait influencer sur l'économie future du pays.

### **I.3. L'économie nationale**

Les performances économiques du Maroc ont été remarquables ces dernières années, sous les effets conjugués d'une conjoncture internationale favorable et des efforts d'assainissement du cadre macroéconomique soutenus par une politique de réformes axée sur le renforcement de la compétitivité et la diversification. Le dynamisme des secteurs productifs a stimulé fortement les importations, grâce à l'accroissement de l'investissement, au démantèlement tarifaire, et à la vigueur de la demande interne. La réforme du secteur financier et l'assainissement des finances publiques ont offert de meilleures opportunités de mobilisation de l'épargne financière depuis 2001, permettant de dégager une capacité de financement de 2.9 pour cent du PIB en moyenne. Ayant signé des accords de libre échange avec ses principaux partenaires commerciaux, le Maroc n'a eu d'autres choix que de s'engager sur la voie de la modernisation et de la libéralisation de son économie. En partenariat avec les opérateurs privés, les autorités ont mis en place une panoplie de réformes et de stratégies ciblées, avec comme priorités la mise à niveau et le développement des infrastructures économiques pour renforcer la performance des secteurs traditionnels de l'économie et dynamiser les nouvelles niches à forte valeur ajoutée, tels les secteurs des technologies de l'information et de communication, de l'automobile et de l'aéronautique.

**Tableau 1** : Indicateurs économiques généraux

<b>Indicateurs</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>PIB (milliards USD)</b>	<b>72,764</b>	<b>79,709</b>
<b>Taux de croissance du PIB (prix constants, %)</b>	<b>2,5</b>	<b>5,9</b>
<b>PIB par habitant (USD)</b>	<b>2 368</b>	<b>2 569</b>
<b>Taux d'inflation (prix à la consommation, %)</b>	<b>2,5</b>	<b>2</b>

Source: FMI - World Economic Outlook Database

- **Développements économiques récents**

Initialement prévue à 3.1 pour cent, la croissance économique en 2007 s'affiche à 2.5 pour cent, accusant le contrecoup de la contraction de près de 18 pour cent de la production du secteur agricole. En 2006, la croissance avait atteint 7.3 pour cent, bénéficiant de la performance exceptionnelle du secteur primaire. Ces deux exercices confirment que l'économie du pays est encore dépendante des aléas climatiques. Les prévisions 2008

annoncent une croissance réelle du PIB de 6 pour cent, dans l'hypothèse d'une campagne agricole moyenne. L'économie marocaine continue de se diversifier avec la montée en puissance de la contribution des secteurs secondaire et tertiaire au PIB. Les activités non agricoles ont affiché en 2007 un taux de croissance de 5.6 pour cent, contre 5.9 pour cent en 2006 et 5 pour cent en 2005. Cette tendance devrait se maintenir en 2008 avec un taux de croissance prévu de 6.1 pour cent, grâce à la performance des activités industrielles, du bâtiment et des travaux publics (BTP) et des télécommunications. Bénéficiant d'une conjoncture favorable caractérisée au plan national par une bonne campagne agricole et au niveau international par une demande mondiale soutenue, le secteur primaire avait enregistré une croissance record en 2006 de 21 pour cent. Grâce à la bonne pluviométrie, la production céréalière avait atteint 92 millions de quintaux, soit une hausse de 114.6 pour cent par rapport à la campagne précédente. Au terme de la campagne 2007, la production céréalière a connu une baisse drastique pour se situer autour de 20 millions de quintaux. Une reprise est cependant attendue en 2008, les projections tablent sur une récolte moyenne de 60 millions de quintaux et une croissance de 12.8 pour cent de la valeur ajoutée agricole.

L'accroissement de la production des autres cultures, notamment les cultures industrielles, maraîchères ou fruitières, a permis d'atténuer les effets induits par les contre-performances céréalières. En 2007 et par rapport à la campagne précédente, la production des primeurs a connu une hausse de 11.4 pour cent due en grande partie à un accroissement de 11 pour cent de la récolte des tomates et de 13.9 pour cent de celle des légumes variés; la production de pommes de terre n'a enregistré qu'une légère augmentation de 2 pour cent; la production des agrumes a, de son côté, progressé de 6.2 pour cent, et la récolte d'olives de 7 pour cent.

#### **I.4. Description de la situation du travail et de l'emploi**

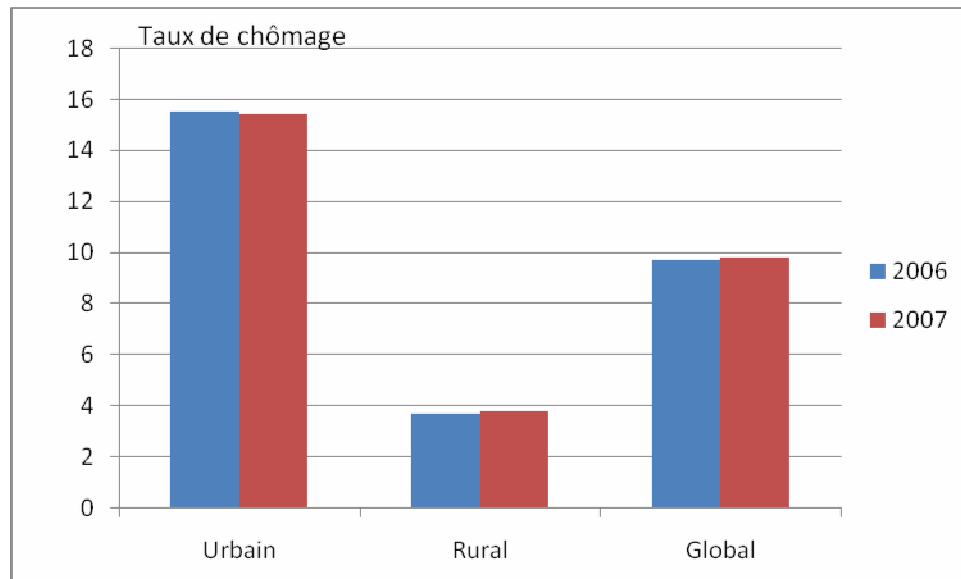
Le marché du travail a évolué, durant l'année 2007, dans une conjoncture caractérisée par un ralentissement de la croissance économique, suite à un relâchement des activités primaires. En revanche, la croissance des secteurs concurrentiels est restée dynamique, favorisant un renforcement de l'embauche, notamment au niveau du BTP, des services marchands et de l'industrie ; les grands chantiers d'infrastructures et les programmes d'habitat ont permis la création de près de 40 000 postes de travail dans le secteur du BTP, soit un accroissement de 8.3 pour cent, après 15.6 pour cent en 2006. Pour leur part, les services marchands ont profité de la bonne tenue des activités liées au tourisme et ont réalisé une hausse de 203 pour cent des effectifs employés, tandis que l'industrie a créé 13 000 postes en hausse de 1.3 pour cent par rapport à l'année qui précède.

Globalement, et en raison de la perte de 18 000 postes en milieu rural, les créations nettes d'emploi ont été moins nombreuses, avec seulement 128 000 postes, contre 300 000 en 2006. Près de 167 000 emplois rémunérés ont été générés, en grande partie, dans les zones urbaines, contre une perte de 39 000 non rémunérés. La croissance relativement riche en emploi rémunéré a favorisé le maintien du taux de chômage à un niveau inférieur à 10 pour cent pour la deuxième année consécutive. En effet, le taux de chômage a commencé à décroître à partir de l'année 2006, passant de 11.1 pour cent de la population active en 2005 à 9.7 pour cent en 2006, pour se situer à 9.8 pour cent en 2007. Les nouvelles opportunités d'emploi ont bénéficié notamment, aux diplômés, aux jeunes et aux femmes.

Les perspectives de croissance escomptées pour l'année 2008 laissent présager une amélioration de l'offre d'emploi en milieu rural. Dans le même sillage, l'embauche par les

secteurs concurrentiels se maintiendrait à son rythme de croissance ascendant, en milieu urbain. Les anticipations des entreprises industrielles et de BTP sont favorables en ce qui concerne l'emploi et prévoient des hausses d'effectifs et des recrutements, surtout pour les cadres et les techniciens spécialisés.

Parallèlement, le plan d'action « Initiative Emploi », en cours d'exécution, devrait stimuler le recrutement par la promotion de l'emploi salarié et l'appui à la création d'entreprises. Pour sa part, la poursuite des programmes économiques et sociaux en chantier et les nouveaux projets prévus pour l'actuel exercice et ceux d'infrastructures en cours de réalisation sont de nature à favoriser la création d'emploi et une quasi-stagnation du taux de chômage.



Source : Haut Commissariat du Plan

**Figure 1:** Taux de chômage en 2006 et 2007

## I.5. Politique nationale du travail et de l'emploi

### I.5.1 .L'emploi :

Pour la promotion de l'emploi, le Maroc a créé L'agence Nationale de Promotion de l'Emploi et des Compétences (ANAPEC), qui est un établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Il a pour mission de contribuer au développement de l'emploi qualifié. Cet établissement est chargé de :

- Procéder à la prospection, à la collecte des offres d'emploi auprès des employeurs et à la mise en relation de l'offre et de la demande de l'emploi.,
- Assurer l'accueil, l'information et l'orientation des demandeurs d'emploi.
- Informer et orienter les jeunes entrepreneurs pour la réalisation de leurs projets.
- Assister et conseiller les employeurs dans la définition de leur besoin en compétences.
- Mettre en place des programmes d'adaptation professionnels et de formation.

Dans ce cadre, le Maroc a créé trois programmes favorisant la promotion de l'emploi. Ces programmes sont gérés par l'ANAPEC.

- Le programme Moukawalati vise la création de 30.000 petites entreprises (Montant d'investissement inférieur ou égal à 250.000 DHS) à l'horizon 2008. Il met en place des guichets pour permettre aux diplômés de la formation professionnelle, aux bacheliers et aux lauréats de l'enseignement supérieur, de bénéficier d'une assistance avant la création de l'entreprise, c'est-à-dire pendant la phase de l'étude de marché, l'étude technique et surtout le montage du Business Plan. Le programme continue à porter assistance aux jeunes promoteurs pendant la phase critique de démarrage et au cours des 12 premiers mois de la création de l'entreprise.
- Le programme Taehil est composé de deux actions :
  - Formation contractualisée pour l'emploi : Cette action a pour objectif de permettre à l'employeur de réaliser des recrutements pour lesquels il a des difficultés à trouver les candidats ayant les compétences nécessaires. Elle vise aussi à améliorer l'employabilité du chercheur d'emploi à travers l'acquisition des compétences nécessaires en vue d'occuper une fonction donnée. Le programme taehil permet également à l'opérateur de formation de bien connaître les besoins du marché de l'emploi, en vue de mieux adapter les programmes et la pédagogie.
  - Formation Qualifiante ou de reconversion : Cette action s'adresse aux jeunes diplômés en difficulté d'insertion en visant l'adaptation de leur profil aux besoins du marché de l'emploi et la facilitation de leur insertion dans la vie active.
- Le programme Idmaj permet aux entreprises d'enrichir leur capital en ressources humaines au meilleur coût. Ce programme prévoit trois modèles de contrats d'insertion en fonction du niveau du salaire mensuel. Il donne lieu à des exonérations encourageantes au profit de l'employeur. Celles-ci touchent les cotisations à la Caisse Nationale de la Sécurité Sociale (CNSS), à la Taxe sur la Formation Professionnelle (TFP) et à l'impôt sur le revenu (IR).

Par ailleurs, la politique migratoire peut être une solution intéressante pour pallier au chômage. Le Maroc a compris d'une certaine façon qu'il doit s'adapter aux enjeux de la mondialisation en matière de l'offre et de la demande d'emploi. L'émergence d'une économie de mobilité internationale semble préoccuper les responsables de l'emploi, c'est un fait. L'État marocain se voit dans l'obligation de se doter d'outils permettant de recenser et de suivre l'évolution de la circulation des personnes et la mobilité des forces vives.

### **I.5.2. Le travail, la sécurité sociale et la santé au travail**

- **La sécurité sociale**

Le régime marocain de protection sociale couvre les salariés du secteur public et ceux du secteur privé. Il assure aux intéressés une protection contre les risques de maladie maternité, invalidité, vieillesse, survie, décès et il offre des prestations familiales.

Les salariés du régime public sont gérés par la Caisse Nationale des Organismes de Prévoyance Sociale (CNOPS) et ceux du régime privé par la caisse nationale de sécurité sociale (CNSS) instituée en 1959. Les employeurs sont tenus de s'affilier à la CNSS au plus tard 30 jours après l'embauche du premier salarié. Ils doivent en outre déclarer régulièrement à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale le montant mensuel du salaire versé et le nombre de

jours travaillés par leurs salariés. Une carte d'immatriculation est délivrée aux intéressés. La personne qui a été assurée pendant 1 080 jours consécutifs et cesse de remplir les conditions d'assujettissement peut s'assurer volontairement dans les douze mois suivant sa perte de qualité d'assuré.

Le système de couverture médicale de base s'articule sur le régime de l'Assurance Maladie Obligatoire (AMO), et le régime d'assistance médicale (RAMED).

**\* L'AMO :** garantit, pour les personnes assujetties et les bénéficiaires, la couverture des frais de soins de santé préventifs et curatifs, liés à l'hospitalisation et aux interventions chirurgicales inhérents à la maladie, à l'accident, à la maternité et à la réhabilitation physique et fonctionnelle.

Bénéficie des prestations de l'AMO, les travailleurs du secteur privé et ceux du secteur public.

Pour le secteur public (fonctionnaires et agents de l'État, des collectivités locales, des établissements publics et leurs ayants droit, ainsi que les titulaires de pensions), l'AMO est gérée par la Caisse Nationale des Organismes de Prévoyance Sociale (CNOPS), ainsi que les mutuelles la composant.

Pour les personnes (du secteur privé) assujetties au régime de sécurité sociale (CNSS) et leurs ayants droits, ainsi que pour les titulaires de pensions du secteur privé, l'AMO est gérée par la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS).

**\*Le Régime d'Assistance Médicale (RAMED) :** Le RAMED est un mécanisme public de prise en charge des frais de soins pour les personnes économiquement faibles et qui ne sont pas pris en charge par l'AMO. Le but étant de consacrer les principes de l'assistance sociale et de la solidarité nationale au profit de la population démunie. Les personnes éligibles au RAMED bénéficient, dans les établissements publics de santé, de la prise en charge totale ou partielle des frais relatifs aux prestations médicalement requises.

Pour ce qui est du panier des soins de santé, les prestations médicales couvertes par le RAMED sont les mêmes que celles couvertes par l'AMO. Elles portent sur les pathologies coûteuses, les actes de médecine générale et chirurgicale ainsi que les médicaments. Le RAMED couvre également les analyses biologiques, les consultations aux urgences ainsi que les soins liés à l'hospitalisation et à l'accouchement.

Le financement du régime de la CNSS est assuré par une contribution **patronale et salariale** comme suit :

**Tableau 2 :** Taux de cotisations au 1<sup>er</sup> janvier 2008

<b>Risques</b>	<b>Part patronale</b>	<b>Part salariale</b>	<b>Plafond</b>	<b>Total</b>
Maladie, maternité, décès	0,67 %	0,33%	6 000 DH	1 %
Pension	7,93 %	3,96 %	6 000 DH	11,89 %
Prestations familiales	6,4 %	-	pas de plafond	6,4 %
Solidarité AMO obligatoire	1,5 %		pas de plafond	1,5 %
AMO de base	2 %	2 %	pas de plafond	4 %
Total	18,50 %	6,29 %		24,79 %

Source : la Caisse Nationale de la Sécurité Sociale

Depuis les années 1960, le Maroc a entrepris des efforts de coopération en matière de sécurité sociale avec les pays étrangers. Ces efforts se sont concrétisés par la signature de plusieurs conventions multi et bilatérales sur la base des principes suivants :

- Egalité de traitement ;
- Respect de la législation nationale ;
- Maintien des droits acquis ou en cours d'acquisition ;
- Règlement des prestations en dehors du pays d'emploi.

La Situation des conventions de sécurité sociale conclues par le Maroc avec les pays étrangers se présente comme suit:

- Conventions signées et ratifiées
  - FRANCE : 9 juillet 1965
  - BELGIQUE : 24 juin 1968
  - PAYS-BAS : 14 février 1972
  - ESPAGNE : 8 novembre 1979
  - SUEDE : 4 janvier 1980
  - ALLEMAGNE : 25 mars 1981
  - DANEMARK : 24 avril 1982
  - ROUMANIE : 27 juillet 1983
  - LIBYE : 4 août 1983

- TUNISIE : 5 février 1987
- CANADA : 1 juillet 1998
- PORTUGAL : 14 novembre 1998
- Conventions signées non encore ratifiées
  - ALGERIE : 23 février 1991
  - U.M.A : 10 mars 1991 (convention multilatérale)
  - ITALIE : 18 février 1994
  - QUEBEC : 25 mai 2000
  - EGYPTE : 12 mai 2006
  - LUXEMBOURG : 2 octobre 2006
- Conventions en cours de négociations
  - NORVEGE
  - GRECE
  - TURQUIE

Il est à signaler qu'une convention signée n'est applicable qu'après avoir accompli les démarches constitutionnelles de ratification dans les deux pays contractants et après échange de lettres de ratification entre ces derniers par voie diplomatique.

- **La santé et la sécurité au travail**

Dans le cadre du développement et de l'amélioration des performances des entreprises, l'approche sécurité commence à devenir non plus un axe de développement étroitement lié avec l'environnement et la qualité mais une exigence promouvant l'image de marque de l'entreprise.

C'est dans ce contexte que la question de la sécurité s'est installée durablement parmi les priorités de la plupart des entreprises industrielles marocaines. La meilleure prise de conscience des risques par l'entreprise tend à influencer sur la qualité de son organisation, sur celle de ses installations ainsi que sur les relations qu'elle souhaite dorénavant entretenir avec sa clientèle, ses actionnaires, ses visions, voire avec le grand public.

A cet effet, une partie des entreprises les plus structurées s'investit volontairement dans des systèmes de management de la santé et de la sécurité en milieu professionnel telle que, l'application de la norme OHSAS 18001. A défaut, le code de travail prévoit un certain nombre de mesures préventives obligatoires dans ses articles allant de 304 à 344. Ces articles traitent principalement les points suivants :

- Les services médicaux de travail ;
- Le conseil de médecine de travail et de prévention des risques professionnels
- Les comités d'hygiène et de sécurité.

Le code traite aussi les situations post accidents ou maladies professionnelles dans les articles 265 et 266.

### **I.5.3 La formation**

La formation professionnelle au Maroc est clairement distincte de l'éducation nationale. Elle dispose d'un ministère propre et d'une structure publique en charge de son pilotage et de prestations de formation : l'Office de la Formation Professionnelle et de la Promotion du Travail (OFPPT).

L'office est doté de l'autonomie financière. Il est l'opérateur pivot de la formation professionnelle initiale et continue puisqu'il a recueilli en 2007 près de 70 pour cent de la Taxe pour la Formation professionnelle (TFP). L'OFPPT assure près de 50 pour cent des formations initiales.

Les faiblesses et l'inadaptation du système éducatif marocain ont été relevées dès les années 80. Les efforts engagés depuis 1984 ont privilégié la satisfaction des besoins des entreprises en profils adéquats et l'insertion dans la vie active des bénéficiaires de la formation. Le cadre général de mise en œuvre de la réforme est marqué par le renforcement de l'autonomie institutionnelle du secteur de la formation professionnelle par rapport aux autres composantes du système d'éducation. La réforme a consacré également le pluralisme des intervenants en favorisant le secteur privé et la diversification des opérateurs. Le dispositif de la formation professionnelle repose sur des organes de régulation présents au niveau national, provincial et à l'échelle de l'établissement.

Le ministère de l'Emploi et de la formation professionnelle déploie plusieurs représentations territoriales. L'Agence Nationale de Promotion de L'emploi et des Compétences (ANAPEC) dispose de 50 agences, le département de l'emploi est représenté par 43 délégations régionales le Département de la formation professionnelle (DFP) fonctionne avec 16 délégations Régionales et l'OFPPT déploie 10 directions régionales.

La formation professionnelle et technique au Maroc compte aujourd'hui 1 858 établissements privés, représentant près de 79 pour cent du nombre total des établissements de Formation Professionnelle du pays. Bien que moins nombreux que les privés, les établissements publics forment la majorité des lauréats, soit 71 pour cent des stagiaires inscrits.

La formation initiale dispensée dans les centres publics est gratuite, alors que celle assurée par le secteur privé est entièrement financée par les inscriptions. Les quatre sources de financement de la formation professionnelle initiale sont : les produits de la TFP (représentant 1.6 pour cent de la masse salariale des entreprises affiliées à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale), les dotations budgétaires sur ressources de l'État, les concours des bailleurs de fonds et les ressources des ménages. La formation continue est, quant à elle, financée suivant deux mécanismes : les GIAC (Groupements Interprofessionnels d'Aide au Conseil) et les CSF (Contrats Spéciaux de Formation) qui sont supervisés par l'OFPPT et gérés au niveau régional dans un cadre tripartite (État, entreprises, salariés). Le cursus des établissements de formation professionnelle est adapté en fonction du niveau antérieur de scolarisation des stagiaires. Il offre ainsi des programmes de « spécialisation » (destinés aux stagiaires ayant le niveau de sixième année de l'enseignement primaire) ; de « qualification » (stagiaires ayant complété la troisième année du collège) ; de « technicien » (stagiaires de



niveau baccalauréat) ; et de « technicien spécialisé » (pour les bacheliers). La représentation féminine dans les programmes de formation professionnelle est en constante progression, atteignant 44 pour cent sur l'exercice 2005/06. Les résultats enregistrés par les établissements de formation professionnelle sont encourageants. Selon les chiffres officiels, sur 100 stagiaires inscrits, 70 sortent avec un diplôme. Les taux d'insertion dépassent les 50 pour cent dans un délai de 9 mois, autant pour les hommes que pour les femmes, démontrant ainsi l'adéquation entre les cursus de formation proposés et les besoins du marché du travail.

La décennie 2000-2010 a été déclarée décennie nationale de l'éducation et de la formation.

#### **I.5.4. L'insertion sociale**

La refonte de l'approche et de la gouvernance de la politique publique en matière sociale s'avère nécessaire pour plusieurs raisons. D'abord parce que les déficits sociaux sont encore importants malgré les efforts consentis par la collectivité nationale, ensuite parce que la demande sociale, déjà importante, diversifiée et exigeante continue de croître exerçant une pression constante sur les grands équilibres économiques et financiers tout en déstabilisant les réseaux de solidarité traditionnels et enfin parce que les pouvoirs publics sont devant une incapacité objective d'assurer à une échelle centralisée le financement simultané de tous les déficits sociaux accumulés.

Cette incapacité objective se trouve, de surcroît, aggravée par une gouvernance publique de l'action sociale marquée par une coordination entre les intervenants qui est soit absente soit insuffisante, un manque manifeste de ciblage des actions et des populations, une absence réelle de toutes formes de capitalisation des expériences pilotes réussies, la non prise en compte de la nécessaire pérennisation des projets de développement social engagés et l'absence effective de procédures d'évaluation, de contrôle et de suivi.

De plus, le projet national ambitieux consistant à élargir dans l'avenir le champ de la protection sociale en généralisant la couverture médicale, en offrant une allocation logement, en octroyant une indemnité de chômage ou pour perte d'emploi, en assurant une retraite décente aux citoyens et en instituant un revenu minimum aux personnes les plus démunies par le biais de la promotion des activités génératrices de revenus impose une telle refonte. Or, cette refonte à la fois en termes de renouveau et de l'approche et de la gouvernance de l'action sociale se trouve au cœur des orientations inscrites dans le discours de sa Majesté le Roi du 18 mai 2005 relatif à l'Initiative Nationale pour le Développement Humain (INDH).

Compte tenu de son importance stratégique et politique et de la portée profonde de ses dimensions gestionnaire et prospective, elle est le guide essentiel pour toutes les composantes de la nation dans toute action de lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Pour mieux apprécier les apports de cette initiative en terme de refonte de l'approche et de la gouvernance de l'action sociale au Maroc, il convient de préciser que l'Initiative Nationale pour le Développement Humain s'inscrit d'abord dans le cadre d'un projet de société dont l'objectif stratégique principale fixé par Sa Majesté le Roi est de répondre aux préoccupations essentielles des populations.

#### **I.6. Le système des retraites publiques**

Au Maroc, il n'y a pas de système unique de retraite, mais toute une série de régimes obligatoires ou facultatifs qui s'additionnent.

Partout dans le monde, les systèmes traditionnels de retraite présentent des difficultés financières et risquent de devenir de moins en moins performants.

C'est aussi le cas au Maroc et un particulier a donc tout intérêt à compter sur les systèmes de retraite proposés par la bancassurance pour maintenir ses revenus futurs à un niveau acceptable.

Les régimes traditionnels, appelés également régimes de base, sont obligatoires. Ils reposent sur le principe de répartition qui transfère directement les ressources vers les emplois sans passer par une épargne : les cotisations des actifs servent directement à payer les pensions des retraités.

Au Maroc, il existe 3 régimes de base, alimentés par les cotisations salariales et patronales. La pluralité de ces régimes de retraite a amené l'État à imposer un minimum de règles communes afin de garantir la préservation des droits des personnes passant d'un régime à un autre.

- **CNSS (Caisse Nationale de Sécurité Sociale)**

Elle couvre les salariés du secteur privé (industrie, commerce, professions libérales...). Du fait de l'assise des cotisations salariales et des contributions patronales sur un salaire plafonné et non pas sur le salaire total, la meilleure pension de retraite pouvant être versée aujourd'hui par la CNSS est de l'ordre de 4 200 Dhs (70% du plafond de 6 000 Dhs)

- **CMR (Caisse Marocaine de Retraite)**

Elle gère un régime de pensions civiles et militaires qui couvre le personnel titulaire de l'État et des collectivités locales, ainsi que celui de certains établissements semi-publics.

- **CNRA (Caisse Nationale des Retraite et d'Assurances)**

Elle gère le RCAR (Régime Collectif d'Allocation Retraite) qui couvre le personnel non titulaire et contractuel de l'État et des collectivités locales.

Le personnel des établissements publics soumis au contrôle financier de l'État est également couvert par ce régime, même si certains établissements ont été autorisés à disposer de régimes internes propres, équivalents ou plus favorables (ONCF, ODEP, ...).

- **Régimes internes**

Ce sont des régimes particuliers s'inspirant du régime des pensions civiles et créés dans le cadre des dispositions statutaires de certaines entreprises ou établissements publics tels que l'OCP, Bank Al Maghrib, l'ONE etc....

## **I.7. Autres plans de retraites**

Les systèmes facultatifs de retraite permettent aux non salariés de se constituer une retraite principale, mais aussi aux salariés d'améliorer les prestations de leurs retraites existantes (retraites complémentaires). Ces types de retraite sont proposés par les assureurs ou les banques dans le cadre de produits de bancassurance, mais aussi par des organismes spécialisés (CIMR, RC / RCAR).

- **BANCASSURANCE**

Ce sont des produits de retraite basés sur le principe de capitalisation qui consiste, en échange de cotisations uniques ou périodiques, à recevoir un capital ou une rente déterminée à une échéance fixée à l'avance.

L'État encourage l'acquisition de ces produits en consentant des avantages fiscaux. Les produits de retraite de bancassurance sont donc des produits d'épargne prévoyance. Ils permettent de se constituer une retraite principale ou une retraite complémentaire. Les contrats sont individuels ou organisés collectivement dans le cadre d'un contrat d'entreprise (contrat groupe).

- **CIMR (Caisse Interprofessionnelle Marocaine de Retraite)**

Ce régime est géré par une association d'employeurs des secteurs industriels et commerciaux. Il garantit aux affiliés une retraite complémentaire portant sur la totalité de leurs salaires. Les salariés et les employeurs cotisent à parts égales; les contributions patronales sont gérées directement par la caisse, tandis que les cotisations salariales sont déposées auprès de compagnies d'assurance pour y être gérées par capitalisation. Il faut noter que certains organismes publics adhèrent à la CIMR pour constituer leurs régimes de base.

- **RC/RCAR (Régime Complémentaire du RCAR)**

Il garantit une retraite complémentaire aux affiliés du RCAR dont la rémunération est supérieure au plafond de leurs régimes de base. Les salariés et les employeurs cotisent à parts égales; les contributions patronales sont gérées par répartition et par capitalisation. Ce régime peut être étendu, par arrêtés, aux salariés relevant d'autres régimes de base.

## **I.8. Journées de travail et salaire minimum**

- **Journée de travail**

La durée normale de travail déterminée par le code de travail est fonction de l'activité du salarié.

Pour les activités agricoles, cette durée est fixée à 2496 heures par an, réparties par périodes selon la nécessité des cultures suivant une durée journalière déterminée par l'autorité gouvernementale compétente, après consultation des organisations professionnelles des employeurs et des organisations syndicales.

La durée normale du travail pour les activités non agricoles est fixée à 2228 heures par année ou 44 heures par semaine. La durée annuelle globale peut être répartie sur l'année selon les besoins de l'entreprise, sans toutefois dépasser 10 heures par jour.

Des dérogations sont accordées dans quelque cas précis.

- **Salaire minimum**

Le salaire minimum légal ne peut être inférieur aux montants fixés par la voie réglementaire pour les activités agricoles et non agricoles après avis des organisations professionnelles des employeurs et des organisations syndicales des salariés les plus représentatives.

Dans les activités non agricoles, le salaire minimum légal est calculé suivant la valeur déterminée par la réglementation en vigueur.

**Tableau 3 : Évolution du salaire minimum**

Date d'Effet	Taux d'augmentation	Industrie, Commerce, Profession libérale			Agriculture	
		Salaire Horaire (en Dhs)	Salaire journalier, (en Dhs)	Salaire mensuel, (en Dhs)	Salaire journalier (en Dhs)	Salaire mensuel, (en Dhs)
01/05/1981	20%	2,36	18,88	490,88	12,20	317,20
01/05/1982	15%	2,72	21,76	565,76	14,00	364,00
01/08/1983	20%	3,26	26,08	678,08	16,80	436,80
01/01/1985	10%	3,58	28,64	744,64	18,48	480,48
01/09/1985	10%	3,93	31,44	817,44	20,32	528,32
01/01/1988	10%	4,32	34,56	898,56	22,35	581,10
01/05/1989	10%	4,75	38,00	988,00	24,58	639,08
01/05/1990	10%	5,22	41,76	1085,76	27,03	702,78
01/01/1991	15%	6,00	48,00	1248,00	31,08	808,08
01/05/1992	10%	6,60	52,80	1372,80	34,18	888,68
01/07/1994	10%	7,26	58,08	1510,08	37,60	977,60
01/07/1996	10%	7,98	63,84	1659,84	41,36	1075,36
01/07/2000	10%	8,78	70,24	1826,24	45,50	1183,00
07/06/2004 *	5%	9,22			47,77	
01/07/2004 *	5%	9,66			50,00	

Source : Ministère de l'Emploi et de la Formation Professionnelle.

Le décret N°2-08-292 du 9 juillet 2008 a élevé de 10 pour cent le salaire minimum, l'augmentation sera servie en deux parties (5% en janvier 2008 et 5% en janvier 2009), le salaire minimum sera ramené en 2009 à 2211.04 dirhams par mois pour les activités non agricoles et 55 dirhams par jour pour les activités agricoles. .

## **I.9. Augmentation des salaires**

L'augmentation des salaires au Maroc diffère du secteur public au secteur privé. En effet l'avancement de tout fonctionnaire du secteur public est régi par son statut administratif et déterminé par ses titres. Par contre, le contrat de travail régleme toutes les relations entre salarié et employeur dans le secteur privé.

A défaut de dispositions prévues par le contrat de travail, tout salarié doit bénéficier d'une prime d'ancienneté dont le montant est fixé à :

- 5% du salaire versé, après deux ans de service ;
- 10% du salaire versé, après cinq ans de service ;
- 15% du salaire versé, après douze ans de service ;
- 20% du salaire versé, après vingt ans de service;
- 25% du salaire versé, après vingt-cinq ans de service.

## **I.10. Le conflit au travail et les processus de négociations collectives**

### **Conflits au travail**

Les négociations pour une entente collective impliquent deux parties dont certains intérêts sont convergents, alors que d'autres sont plutôt divergents. Les conflits découlent d'intérêts économiques divergents : les employés recherchent la sécurité d'emploi et de revenu, alors que les employeurs privilégient l'efficacité organisationnelle. Puisque ces conflits sont considérés comme inhérents à la structure des rapports employeur-employé, les conflits ouverts exprimés par les grèves et les lock-out sont vus comme des aboutissements logiques d'un système qui permet aux deux parties de poursuivre leurs multiples objectifs. Ils ne sont pas anormaux, et leur portée, de même que leur fréquence, est limitée parce qu'aucune des deux parties ne peut réaliser ses objectifs sans l'autre, et parce qu'elles ont en commun un certain nombre d'objectifs, tels que la santé et la sécurité au travail.

La conflictualité au travail s'est intensifiée au cours de la dernière décennie. Entre 2002 et 2004, 30 pour cent des établissements de plus de vingt salariés ont connu au moins un conflit collectif. Ils étaient 21 pour cent entre 1996 et 1998. Les conflits ont davantage porté sur les salaires et sur le temps de travail. Les arrêts de travail (grèves et débrayages) demeurent un mode d'action collective fréquent mais d'autres formes, comme le refus d'heures supplémentaires et la pétition, ont davantage progressé.

D'après le code de travail au Maroc, constitue un conflit collectif au travail tout différent qui survient à l'occasion du travail et dont l'une des parties est une organisation syndicale de salariés ou un groupe de salariés ayant pour objet la défense des intérêts collectifs et professionnels des dits salariés.

Sont également considérés comme des conflits collectifs du travail, tous différents qui naissent à l'occasion du travail et dont l'une des parties est un ou plusieurs employeurs ou une organisation professionnelle d'employeurs ayant pour objet la défense des intérêts du ou des employeurs ou de l'organisation professionnelle des employeurs intéressés.

Les conflits collectifs au travail sont réglés conformément à la procédure de conciliation et de l'arbitrage prévue à cet effet.

### **Processus de négociations**

La négociation collective est une méthode dont disposent le ou les employeurs d'un côté et un groupe organisé d'employés de l'autre pour déterminer les conditions de travail. Les négociations aboutissent normalement à une entente qui précise la durée du contrat et les conditions de travail, de même que d'autres questions telles que la reconnaissance du syndicat, les procédures à suivre en cas de plaintes et l'existence de comités spéciaux.

Le code de travail prévoit plusieurs étapes dans le processus de négociation.

Tout d'abord la tentative de conciliation qui tient lieu, selon le cas, devant le délégué chargé du travail ou bien devant l'agent chargé de l'inspection du travail. Si la tentative de conciliation n'aboutit pas à un accord, le délégué chargé du travail ou l'agent de l'inspection du travail ou encore l'une des parties, prend l'initiative, dans un délai de trois jours, de soumettre le conflit à la commission provinciale d'enquête et de conciliation.

La commission provinciale d'enquête et de conciliation est présidée par le gouverneur de la préfecture ou province et composée à égalité des représentants de l'administration, des organisations professionnelles des employeurs et des organisations syndicales des salariés. Si aucun accord n'intervient au niveau de la commission provinciale d'enquête et de conciliation, le conflit est soumis directement à la commission nationale dans un délai de trois jours.

La commission nationale d'enquête et de conciliation est instituée auprès de l'autorité gouvernementale chargée du travail. Cette commission est 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.

Les conflits sont soumis à la commission nationale d'enquête et de conciliation dans les deux cas suivants :

- Lorsque le conflit collectif au travail s'étend à plusieurs préfectures ou provinces ou à l'ensemble du territoire national ;
- Si les parties du conflit ne parviennent à aucun accord devant la commission provinciale d'enquête et de conciliation.

Si les parties ne parviennent à aucun accord, la commission concernée peut transmettre le conflit collectif du travail à l'arbitrage après accord des parties concernées. Le président de la commission provinciale d'enquête et de conciliation ou, le cas échéant, le président de la commission nationale d'enquête et de conciliation soumet le dossier relatif au conflit collectif du travail avec procès verbal dressé par la dite commission à l'arbitre dans un délai de quarante huit heures.

L'arbitrage est confié à un arbitre choisi en commun accord par les parties, sur une liste d'arbitres fixés par arrêté du ministre chargé du travail.

Si les parties ne parviennent pas à un accord sur le choix de l'arbitre, le ministre chargé du travail désigne un arbitre sur la même liste.

L'arbitre prononce sa décision arbitrale sur le conflit dans un délai de quatre jours à compter de la comparution des parties devant lui. Il ne peut être forme de recours contre les décisions d'arbitrage prononcées en matière des conflits collectifs au travail que devant la chambre sociale auprès de la cour suprême.

### **I.11. Conventions collectives en vigueur en 2008**

La convention collective de travail est un contrat collectif régissant les relations de travail conclues entre, d'une part, les représentants d'une ou plusieurs organisations syndicales des salariés les plus représentatives ou leurs unions et, d'autre part, soit un ou plusieurs employeurs contractant à titre personnel, soit les représentants d'une ou de plusieurs organisations professionnelles des employeurs. Sous peine de nullité, la convention collective de travail doit être établie par écrit.

Les conventions collectives de travail contiennent les dispositions concernant les relations de travail. Ci après les conventions collectives déposées à la Direction de travail :

**Tableau 4 :** Liste des conventions collectives

<b>Entreprise/ établissement</b>	<b>Adresse</b>	<b>Activité</b>	<b>Syndicat</b>	<b>Date de conclusion</b>
SAMIR	Mohammedia	Industrie du raffinage	CDT	25/11/2005
SOMACA	Casablanca	Industrie automobile	CDT	11/04/2005
Itissalat Al maghrib (IAM)	Casablanca	Télécommunication	CDT + UMT	16/11/2004
Chantiers et Ateliers du Maroc	2Bd des almohades casa	Construction et réparation navale	UMT	juin-2003
Société CELLULOSE	Sidi Yahia	Fabrication de la pate à papier	CDT	31/12/2001
Société 2M	Casablanca	Communication et Information	UMT	07/11/2001
Société IMEDRE	Groupe ONA	Industrie Minière	CDT	19/02/2001
CTMLN	23, rue léon l'africain	Transport terrestre	UMT	01/11/1999
Banque	Casablanca	Intermédiation financière	USIB(UMT) / GPMB	Mars 1978 / Mai 1996

Entreprise de Confection	Douar Doum Zone Industrielle rabat	Confection	UMT	1/1/1994
--------------------------	------------------------------------	------------	-----	----------

Source : Ministère de l'emploi et de la formation professionnelle

## **I.12. Projets de réforme de l'État**

L'Initiative Nationale pour le Développement Humain (INDH) restera dans l'histoire du Maroc un chantier d'envergure qui, lancé en 2005, à l'initiative de SM le Roi Mohammed VI, tend à mettre un terme à la précarité en milieu urbain et rural, améliorer les conditions de vie des populations et assurer un équilibre régional et local en matière de politique de développement.

L'initiative, qui a recueilli une large adhésion internationale, y compris en matière de financement, et comme instrument efficace pour mettre fin à la marginalisation et l'exclusion, vient en effet traduire l'intérêt accordé à une importante catégorie de la population marocaine qui souffre de l'exclusion et de la marginalisation.

L'INDH, dont l'action a été engagée dans plusieurs villes et villages, a pour objectif de doter les populations en infrastructures de bases nécessaires (eau, assainissement, électricité) et sociales (centres culturels, structures sanitaires et sportives), pour améliorer leurs conditions de vie et leur confort.

## **I.13. Autres aspects de la situation sociale du travail et de l'emploi**

Le consensus obtenu par le dialogue social conduit par le premier ministre, bien que fragile, se maintient.

Néanmoins, les déficits sociaux, de grande ampleur, mettront du temps à se résorber. Les fortes inégalités sociales ne se réduiront qu'à la suite de décisions politiques courageuses en matière de fiscalité et donc de redistributions des fruits de la croissance.

La persistance d'un chômage structurel et d'une trop forte dépendance à l'agriculture, donc à la climatologie, rendent illusoire l'atteinte d'un objectif de plein emploi à court terme. Les jeunes et tout particulièrement les diplômés en sont les premières victimes. Les relais traditionnels d'opinion et d'autorité, à savoir les syndicats et les partis politiques, sont en crise. Ils éprouvent de réelles difficultés à se réformer de l'intérieur et à transmettre les responsabilités à de nouvelles générations. De plus en plus, les jeunes et de nombreuses couches de la population se détournent d'eux et militent dans des associations. Ces dernières se positionnent désormais dans tous les domaines d'activité et sur tous les sujets de société.

Elles mobilisent et médiatisent leurs revendications sans avoir toujours la capacité d'organisation et les compétences en leur sein pour canaliser les énergies vers la réalisation d'actions positives et de grande ampleur pour la société. Elles font aussi souvent l'objet de tentatives de manipulation ou de récupération par des forces politiques.



## **II. Situation socioéconomique et de l'emploi dans le secteur de la pêche**

### **II.1. Aperçu général sur le secteur de la pêche maritime**

Le Maroc dispose de deux façades maritimes sur l'Océan Atlantique et la Mer Méditerranée s'étendant sur une longueur de plus de 3.500 kms.

Les conditions hydro climatiques qui caractérisent les zones atlantiques font de la côte marocaine l'une des plus poissonneuses du monde. L'institution de la Zone Économique Exclusive (ZEE) de 200 miles marins a porté la surface maritime sous juridiction nationale au-delà du million de Km<sup>2</sup>.

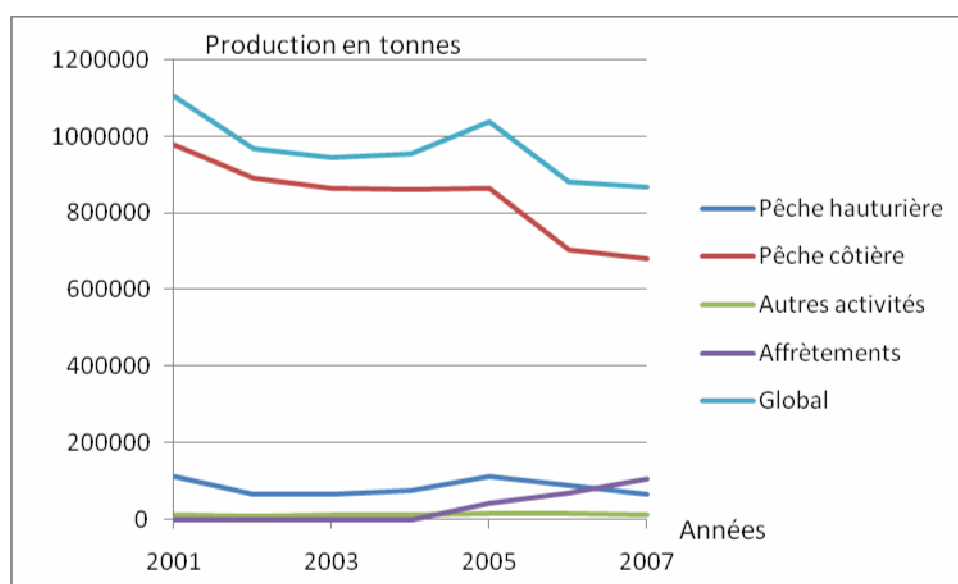
La stratégie appliquée dans ce secteur, notamment par la mise en place de dispositifs administratifs, juridiques et financiers appropriés ont permis au secteur de renforcer ses capacités et ses moyens de mise en valeur du patrimoine maritime national.

Avec une flotte côtière et hauturière de 2993 navires, artisanale d'environ 15400 unités, une politique des ressources humaines adéquate et une infrastructure portuaire en pleine expansion, le Maroc est un des plus importants producteurs et exportateurs des produits de la mer en Afrique et dans le monde arabe.

**Tableau 5 : Évolution de la production halieutique nationale entre 2001 et 2007**

Type de pêche	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>1-Pêche côtière</b>	<b>978519</b>	<b>892865</b>	<b>865473</b>	<b>862390</b>	<b>865378</b>	<b>702323</b>	<b>680255</b>
-Poisson pélagique	861144	754427	742957	748058	742354	579041	572152
-Céphalopodes	38114	44906	21369	16348	28916	28466	26796
-Poisson Blanc	73970	88879	95502	91985	85957	87461	73392
-Poisson Blanc	4606	4644	5368	5405	5357	5046	6719
-Crustacés	385	8	277	594	2794	2309	1197
-Coquillages							
<b>2-Pêche Hauturière</b>	<b>113221</b>	<b>66661</b>	<b>67473</b>	<b>75480</b>	<b>113215</b>	<b>90375</b>	<b>66457</b>
-Céphalopodes	69874	32019	17894	13717	42302	35506	24029
-Poisson Blanc	25657	17343	13637	12045	18076	19378	21685
-Crevettes	8690	7089	5949	4020	4158	3657	4014
-Poisson pélagique	9000	10210	29993	45698	48679	31834	38729
<b>3-Autres activités</b>	<b>13443</b>	<b>10678</b>	<b>13675</b>	<b>15454</b>	<b>16180</b>	<b>17164</b>	<b>15394</b>
-Algues	10015	7919	11131	13126	12812	14870	12394
-Aquaculture	731	1047	1078	975	1466	291	441
-Corail	7	22	11	6	3	2	1
-Madragues	2690	1690	1454	1347	1899	2002	2579
<b>4-Affrètement</b>				<b>707</b>	43101	<b>71294</b>	<b>106650</b>
<b>Total</b>	<b>1105183</b>	<b>970204</b>	<b>946621</b>	<b>954031</b>	<b>1037874</b>	<b>881156</b>	<b>890756</b>

Source : Département des pêches maritimes



Source : Département des pêches maritimes

**Figure 2 : Évolution de la production halieutique en fonction des secteurs**

### II.1.1. Nombre total de pêcheurs dans le pays et par région

Suivant 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, 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.

Le tableau suivant montre la répartition des marins pêcheurs par type de pêche et par délégation des pêches maritimes.

**Tableau 6 :** Répartition des marins pêcheurs artisanaux par délégation des pêches maritimes

Pêche artisanale	
délégation	Inscriptions Marins canotiers
Nador	1 010
Al Hoceima	949
Jebha	1 090
M'diq	1 946
Tanger	1 602
Larache	344
Kénitra-M.	904
Mohammedia	573
Casablanca	300
El jadida-J.	1 772
Safi	2 906
Essaouira	1 021
Agadir	935
Sidi ifni	842
TanTan	345
Laayoune	236
Boujdour	2 649
Dakhla	8 024
Totaux	27 448

Source : Département des pêches maritimes

## II.1.2. Évolution historique de la pêche au Maroc

L'intérêt accordé au secteur des pêches maritimes dans les politiques de développement de l'État tire sa légitimité de ses incidences économiques et sociales. 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.

Ces effets positifs ont permis au secteur d'être considéré parmi les secteurs prioritaires dans les plans de développement quinquennaux de 1973-1977, 1978-1980, 1981-1985 et plus récemment, 2000-2004.

Les décennies 70 et 80 ont été caractérisées par l'effort financier important consenti par l'État en vue de mettre en place les structures de base et les conditions nécessaires à l'exploitation des ressources marocaines par les opérateurs nationaux.

Sur le plan juridique, le dahir de 1973 formant loi sur les pêches maritimes a institué l'étendue des eaux territoriales à 12 milles marins et la subordination de l'exercice du droit de pêche à l'obtention d'une licence de pêche. En 1981, la zone économique exclusive a été élargie à 200 milles et, la même année, un département ministériel des pêches maritimes a été créé.

Cette phase de l'évolution du secteur a vu la promulgation des codes des investissements maritimes en 1973. Au titre de ce texte, les investisseurs privés marocains bénéficiaient, entre autres avantages, de la garantie de l'État pour les crédits à concurrence de 70 pour cent du coût total de l'acquisition des navires, de ristournes (remise) sur le taux d'intérêt, de primes de démolition des navires vétustes, de primes d'équipement et de primes sur l'activité. Ces incitations financières et fiscales ont relancé l'investissement dans la flotte de pêche et ont permis à la flotte hauturière de faire son apparition.

Les contrecoups de ces mesures expansionnistes n'ont pas tardé à se manifester au niveau de la ressource à partir de la fin des années 80. La pêche des céphalopodes a particulièrement souffert de l'intensification de l'effort de pêche qui a accompagné la hausse des investissements maritimes. Les captures de poulpes ont régressé de manière régulière entre 1993 et 1997, passant de 100 000 tonnes à environ la moitié de ce tonnage. Les rendements ont chuté de 9 tonnes par jour à une tonne et les entreprises de pêche hauturière ont connu une crise financière aigue, dont seule la relative stabilité des cours internationaux a permis d'en réduire l'intensité.

En 1989, l'État marocain a institué une période de repos biologique d'un mois (octobre) pour les céphalopodes et les espèces associées entre cap Boujdour et cap blanc.

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. A cette mesure sont venus s'ajouter le gel des investissements nouveaux dans la flotte de pêche décrété à partir de 1992 et l'abrogation (l'annulation) du code des encouragements aux investissements maritimes.

Sur le plan institutionnel, la recherche halieutique a été renforcée par la création en 1997 de l'Institut National des Ressources Halieutiques (INRH) et l'organisation des professionnels s'est consolidée par la mise en place de quatre chambres des pêches maritimes et leur fédération, représentant les collèges de pêche artisanale, côtière et hauturière. Ces actions ont été couronnées par l'institution d'un Conseil Supérieur pour la sauvegarde et l'exploitation des ressources halieutiques.

Les résultats de l'ensemble de ces mesures ont atténué l'intensité du problème de la surexploitation à court terme, mais sans le résoudre à long terme. Le repos biologique a contribué au redressement de la productivité du poulpe. Toutefois, la stratégie de pêche des opérateurs est devenue rythmée par la production des marées suivant la période d'arrêt, ce qui a conduit à une exploitation de plus en plus importante du stock des juvéniles, qui ont constitué jusqu'à 40 pour cent de la production totale du poulpe.

Ce mode de gestion de la ressource s'est avéré inadapté et n'offrait pas un mécanisme de régulation qui concilie l'impératif biologique et la rentabilité économique, du fait qu'il se base sur la maximisation des captures au lieu de la minimisation des coûts.

Aussi, à partir de mai 2001, un plan d'aménagement de la pêche au poulpe, basé sur le système des prises totales autorisées (PTA) a été instauré. Ce système prévoit un plafond annuel de capture de 88 000 tonnes réparti entre les trois secteurs de pêche, à savoir : la pêche hauturière, artisanale et côtière.

L'introduction de ce nouveau mode de gestion a ouvert le champ pour une gestion de la ressource par des instruments qui reposent beaucoup plus sur l'efficacité économique et l'utilisation optimale de l'effort que sur la maximisation des captures. Elle a, toutefois, posé avec plus d'acuité le problème du financement des investissements et des services publics liés à la gestion de ce système, notamment la recherche scientifique, le contrôle, la surveillance et le système d'information.

### **II.1.3. Types d'embarcations**

Trois composantes de pêche se partagent l'exploitation des ressources halieutiques marocaines à savoir la pêche artisanale, la pêche côtière et la pêche hauturière. Nous donnons dans ce qui suit, le nombre d'unités, le tonnage jauge brute, la puissance motrice et le pourcentage (%) pour chaque type de pêche et par port.

#### **a) Pêche artisanale**

La flotte artisanale est constituée d'embarcations en bois de 5 à 6m, équipées de moteurs Hors-bord (Annexe 1). Leur nombre a augmenté de manière significative à partir des années 80, passant de 3600 en 1981 barques à 15428 en 2007.

Le tableau suivant regroupe l'ensemble des petites embarcations réparties par port.

**Tableau 7 : Répartition des embarcations par port**

<b>Délégation des Pêches Maritimes</b>	<b>Nombre</b>	<b>%</b>
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%
<b>Total global</b>	<b>15428</b>	<b>100%</b>

Source : Département des pêches maritimes

#### **b) Pêche côtière**

La flotte de pêche côtière composée de 2544 unités correspondant à une capacité globale de 114985 tonnes de jauge brute. Elle est répartie en Senneurs, Chalutiers, Palangriers, Alguiers, Corailleurs, Langoustiers, Madraguiers et unités mixtes de 15 à 25m de longueur, construite localement en bois (Annexe 1). Cette flotte, caractérisée par sa vétusté et son faible niveau de technicité, joue un important rôle économique et social tant au niveau national que régional. Elle représente par ailleurs, le principal fournisseur du marché local de pêche fraîche et des conserveries

Les tableaux 8 et 9 illustrent bien la répartition des navires de pêche côtière par type de pêche, par port, par puissance motrice et par Tonnage de Jauge Brute (TJB).

**Tableau 8 : 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%
<b>TOTAL</b>	<b>2544</b>	<b>114985</b>	<b>692359</b>	<b>100%</b>

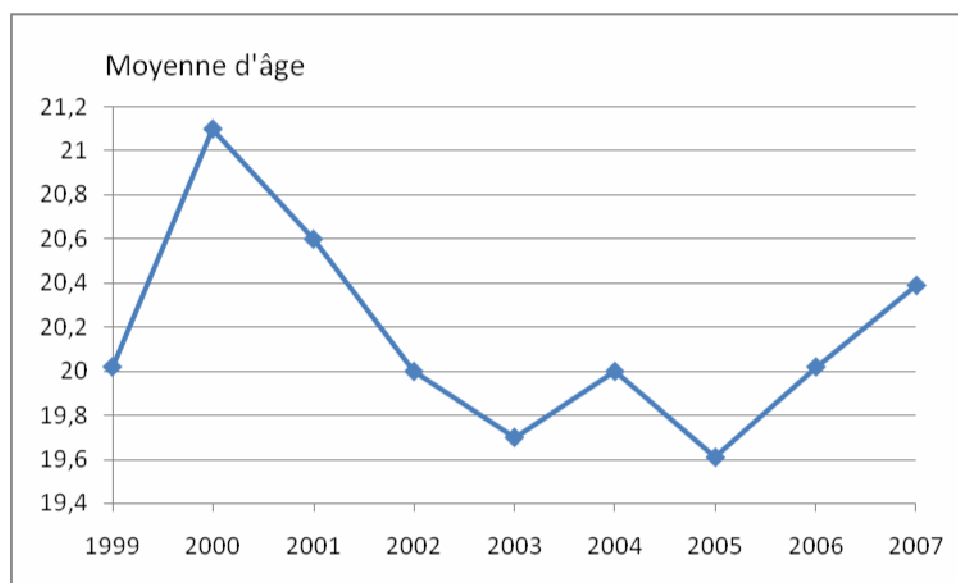
Source : Département des pêches maritimes

**Tableau 9: 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	2%
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%
<b>TOTAL</b>	<b>2544</b>	<b>114985</b>	<b>692359</b>	<b>100%</b>

Source : Département des pêches maritimes

La figure suivante illustre l'âge moyen des navires de la pêche côtière entre 1999 et 2007.



Source : Département des pêches maritimes

**Figure 3 :** Évolution de la moyenne d'âge des navires de pêche côtiers

### c) Pêche hauturière

La flotte hauturière 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 (Annexe 1). Cette flotte cible les céphalopodes (poulpe, seiche et calmar). Sa production est exclusivement orientée vers le marché extérieur.

Les tableaux suivants montrent de manière détaillée la répartition des navires de pêche hauturière par type de pêche et par port.

**Tableau 10 :** Répartition des navires de pêche hauturiers 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
<b>TOTAL</b>	<b>449</b>	<b>144812</b>	<b>452103</b>

Source : Département des pêches maritimes



**Tableau 11 : Répartition des navires de pêche hauturiers par port**

<b>Port</b>	<b>Nombre de navires</b>	<b>Tonnage jauge brute</b>	<b>Puissance motrice</b>
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
<b>TOTAL</b>	<b>449</b>	<b>144812</b>	<b>452103</b>

Source : Département des pêches maritimes

#### **II.1.4. Situation de l'emploi dans le secteur**

Le travail dans le secteur des pêches maritimes est fortement encadré et soumis au contrôle des pouvoirs publics. Son marché se distingue par trois principales caractéristiques :

C'est un marché fortement administré, l'usage dans le secteur de la pêche maritime constitue, à côté des obligations réglementaires imposées par l'État comme moyens d'accès au métier de marin pêcheur, un ensemble de pratiques spécifiques. Si ces pratiques contribuent à construire une identité professionnelle, elles 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 fermé, qui forme un espace social protégé où le recrutement et la promotion sont tributaires des liens de parenté, de la formation, ou de l'ancienneté.

Même si le diplôme et la formation n'ont pas toujours été une condition nécessaire à l'entrée dans la profession, l'évolution du système a fait de la formation maritime la véritable « charpente » du marché du travail à la pêche, régulant l'accès aux emplois et l'évolution des carrières.

Mais 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 les armateurs ne se trouvent pas confrontés à un besoin en marins pêcheurs. Les comportements observés, au cours des premières années de carrières des marins qualifiés vont progressivement venir modifier les règles de régulation et provoquer l'ouverture ou du moins, la redéfinition des frontières du marché.

L'abandon progressif des dérogations de commandement pourra déboucher sur une rupture de l'identité professionnelle ancienne et sur des changements importants dans le modèle de régulation interne des carrières.

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.

### **II.1.5. Les femmes dans le secteur de la pêche**

Depuis toujours, la femme marocaine était présente dans le secteur de la pêche maritime à côté de l'homme et effectue principalement des tâches relatives aux activités avales aux débarquements des produits de la pêche. Cependant, son champ d'action reste timide au niveau des activités en mer.

Conscient de son rôle important, le département de la pêche lui a accordé une attention particulière de sorte que la promotion de la femme du secteur constitue l'une des priorités de sa politique. Cette volonté s'est traduite par la création de « la cellule de la promotion de la femme » devenue par la suite « Unité genre et développement ».

Créée en juillet 1999 (initialement sous l'appellation « Cellule de la Promotion de la Femme »), l'Unité Genre et Développement (UGED) a pour mission de:

- Veiller à l'intégration de l'approche « Genre et Développement » dans les stratégies et plans d'actions du Département des Pêches Maritimes.
- Entreprendre des études socio-économiques sur la population de la femme en relation directe ou indirecte avec le secteur des pêches maritimes ;
- Élaborer des programmes et des plans d'actions visant l'intégration et la promotion des femmes dans le secteur ;
- Veiller à la réalisation des dits programmes et plans d'actions.

Quatre catégories socioprofessionnelles de femmes sont liées au secteur de la pêche:

- Les femmes qui exploitent directement les ressources halieutiques. Elles sont environ 4000 femmes qui pratiquent le ramassage des algues, des coquillages et autres produits halieutiques le long du littoral marocain.
- Les femmes et filles de marins pêcheurs, dont le nombre exact est inconnu mais estimé à plus de 300.000 individus. Elles appartiennent en majorité au monde rural et représentent la catégorie la plus défavorisée du secteur.
- Les ouvrières des industries de transformation des produits de la pêche. Leur nombre est estimé à plus de 28 000 femmes, soit plus de 67% de l'effectif total de la main d'œuvre opérant dans cette filière.
- Les lauréates des établissements de formation maritime destinées à occuper des postes de commandement à bord des navires de pêches ou à travailler dans les unités de transformation des produits de la pêche.

### **II.1.6. Analyse par âge**

En l'absence de statistiques relatives à la répartition des tranches d'âges des marins, il est à remarquer que le gel de nouveaux investissements décidé en 1992 dans l'activité

d'extraction des produits de la pêche en mer, a réduit considérablement les possibilités de création de nouveaux emplois.

Cette mesure a augmenté d'une façon considérable la moyenne d'âge des marins en activité. Actuellement, le recrutement des nouveaux marins vient généralement pour remplacer les départs en retraite ou d'invalidité.

### **II.1.7. Préservation des ressources et conflits**

L'accès à la ressource au Maroc est subordonné à l'obtention d'une licence de pêche qui donne droit à la perception d'une taxe.

La prise de conscience de la nécessité de promouvoir un mode de gestion des ressources qui tient compte de leur vulnérabilité et préserve leur équilibre biologique a conduit le Maroc à mettre en place des instruments de gestion rationnelle de son capital marin en vue d'en assurer le renouvellement et d'en garantir l'exploitation durable.

Dans le cadre de la mise en œuvre des orientations gouvernementales et internationales en matière de nouvelle gouvernance halieutique, une approche nationale de gestion et d'exploitation durable des ressources halieutiques a été conçue et mise en œuvre pour une gestion optimale de la ressource.

Cette approche, qui vise la consolidation de la politique de pêche responsable et d'exploitation durable des ressources et de leur écosystème marin, a permis au Maroc de renforcer sa position en tant que pays à vocation halio-industrielle pourvoyeur du marché mondial en produits de qualité à forte valeur marchande.

Les axes stratégiques émanant de ces orientations consistant à la préservation des ressources s'articulent autour de:

- l'optimisation de la production,
- la maximisation des retombées socio-économiques,
- la consolidation de la politique de proximité.

C'est pour atteindre les objectifs assignés à ces axes qu'un ensemble d'actions a été entrepris depuis le début des années 90, tel que l'instauration du repos biologique et le gel de nouveaux investissements en mer. D'autres sont actuellement programmées pour être mises en œuvre au cours des prochaines années. Toutefois, ces actions sont accompagnées de contraintes auxquelles les pouvoirs publics devront faire face dans la perspective de réaliser les objectifs fixés.

Ainsi, les perspectives pour 2007 se résument comme suit:

➤ **Les principales actions pour optimiser la production sont:**

- Lancer des programmes de modernisation et de mise à niveau de la flotte de pêche côtière et artisanale ;
- Asseoir les bases pour une exploitation rationnelle et durable par la mise en place de plans de gestion et d'aménagement des pêcheries (poulpe et sardine...);

- Développer les dispositifs pour adapter l'effort de pêche au potentiel de renouvellement des ressources par la poursuite et l'extension du programme d'aménagement et/ou de développement des pêcheries et des activités annexes (aquaculture, activités récréatives, littorales, etc.);
- Renforcer les dispositifs de contrôle et de suivi des activités de pêche;
- Poursuivre les programmes de préservation du milieu et l'écosystème marin;
- Participer davantage aux travaux des organismes régionaux de gestion des pêches;
- Renforcer la recherche scientifique préalable indispensable à toute politique d'aménagement des différentes pêcheries. Il s'agit de renforcer les moyens mis à la disposition de la recherche scientifique compte tenu des informations importantes qu'elle peut fournir et qui sont inhérentes au suivi de l'état et du niveau d'exploitation des différents stocks de poissons;
- Renforcer la surveillance et le contrôle en vue d'assurer une application rigoureuse des mesures de gestion, un contrôle et un suivi des activités de pêche.

➤ **Les actions prévues pour maximiser les retombées socio-économiques concernent:**

- La modernisation des outils de production (flotte de pêche côtière et artisanale),
- Le renforcement des moyens de manutention à bord et de débarquement des produits à terre (ports) ;
- La promotion de la valorisation des captures ;
- La promotion de l'amélioration des conditions de vie, de travail et de sécurité.

➤ **Les mesures techniques programmées sont:**

- La réglementation des tailles marchandes et la promotion d'engins sélectifs de pêche ;
- La restriction de l'accès aux zones de pêcheurs sensibles ;
- L'instauration des périodes de repos biologique ;
- L'instauration de plafonds annuels de capture ;
- La limitation de la pêche à certaines zones pour protéger les juvéniles ou les stocks parentaux, ou pour éviter les conflits entre les segments de pêche: nurseries, distance par rapport à la côte;
- La réglementation des dimensions du maillage de la poche du chalut et des filets
- Les interdictions saisonnières pour protéger les sites de ponte ou de reproduction de certaines espèces;
- Les interdictions zonales pour la protection des espèces menacées.
- La réglementation de la taille minimale des espèces en vue de lutter contre la pêche des juvéniles ;
- L'institution d'un système de quota global (TAC), de quota par segment de pêche et de quota individuel transférable au sein des mêmes groupes d'entreprises ont été mis en place au niveau de la pêcherie poulpière depuis 2004.

➤ **Les moyens de contrôle utilisés sont:**

- l'interdiction de l'octroi de nouvelles autorisations de pêche depuis 1992, la gestion au moyen du système des licences de pêche renouvelables annuellement;

- La gestion de la capacité de la flotte de pêche selon des normes bien définies (circulaire relative aux autorisations de remplacement, refonte et reconversion des navires de pêche);
- La limitation du nombre des engins par unité de pêche (cas des poulpiers et turluttés);
- L'encouragement de la reconversion des chalutiers vers des techniques plus sélectives telles que les palangriers.
- Le redéploiement des unités de pêche vers des zones au large.

➤ **Le contrôle des produits de la pêche est assuré par :**

- Des commissions centrales et régionales du département des pêches maritimes pour le contrôle de la qualité des produits;
- Le suivi de la salubrité des produits et des zones de pêche par le département;
- Les contrôles des services vétérinaires pour la généralisation de la mise en place des systèmes HACCP au sein des unités de traitement;
- L'intervention des médecins municipaux pour les produits destinés à la consommation locale.

La mise en œuvre des mesures de préservation des ressources génère souvent des conflits entre les différents segments de la pêche ; ces conflits concernent généralement :

- La répartition du quota global des quantités à pêcher ainsi que la répartition spatiale des zones de pêches ;
- Les engins utilisés pour la pêche, tel que l'utilisation des pots par le segment de la pêche artisanale et l'utilisation du chalut de fond par les segments de la pêche côtière et hauturière ;
- Le pouvoir d'influence sur la décision de l'administration par les associations ou par d'autres groupements professionnels ;
- La prolongation ou non des arrêts biologiques pour des raisons, entre autres, commerciales.

## **II.2. Comparaison économique du secteur avec d'autres secteurs**

### **II.2.1. Consommation locale**

La production chiffrée dans le tableau 6 est assurée par une flotte diversifiée composée des navires congélateurs, des navires côtiers et des unités de pêche artisanale.

Témoignant d'une véritable tradition maritime, le marché local de poisson frais est approvisionné par la pêche côtière et dans une faible mesure par la pêche artisanale.

En effet, la pêche côtière assure près de 80% de la production nationale en volume, soit plus de 900.000 tonnes de poisson débarqué. Aussi, 80% de ces débarquements sont constitués essentiellement de poissons pélagiques dessinés à l'approvisionnement de l'industrie de valorisation des produits de la mer. Les 20% restant alimentent le marché local de la consommation à travers un réseau de halles réparties dans tous les ports du Royaume.

Cependant, La flotte artisanale débarque des produits de qualité, destinés soit à la consommation locale, soit à l'approvisionnement de l'industrie de valorisation.

La consommation par habitant et par an est comprise entre 7.5 et 9 Kg.

Moderne et hautement spécialisée, la pêche congélatrice est constituée principalement des navires céphalopodières et crevettiers. Elle génère à elle seule un chiffre d'affaires de 4 milliards de dirhams soit plus de 60% du chiffre d'affaire globale de l'activité pêche. La pêche congélatrice est fortement exportatrice et oriente ses produits principalement sur les marchés japonais et européens.

## II.2.2. Exportations

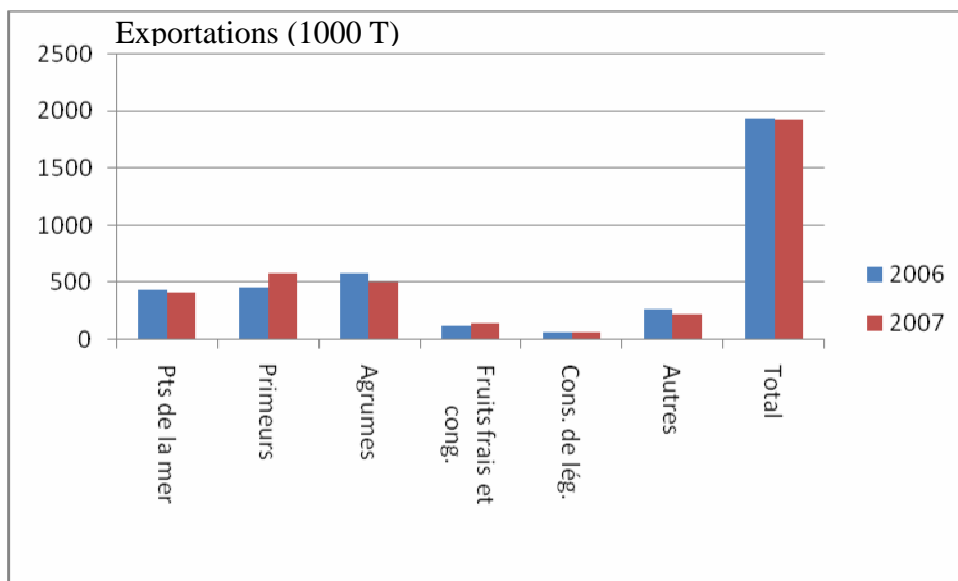
En se référant aux données statistiques de l'Office des changes, en l'occurrence la balance commerciale 2007, nous donnons les résultats enregistrés dans les tableaux suivants.

Le tableau 12 regroupe l'ensemble des données relatives aux exportations des produits agroalimentaires en volume et en valeur et faisant ressortir la contribution de chaque type d'aliment. L'analyse de ce tableau montre que la contribution des produits de la mer aux exportations agroalimentaires est d'environ 53% en valeur.

**Tableau 12 : Exportation des produits agro-alimentaires**

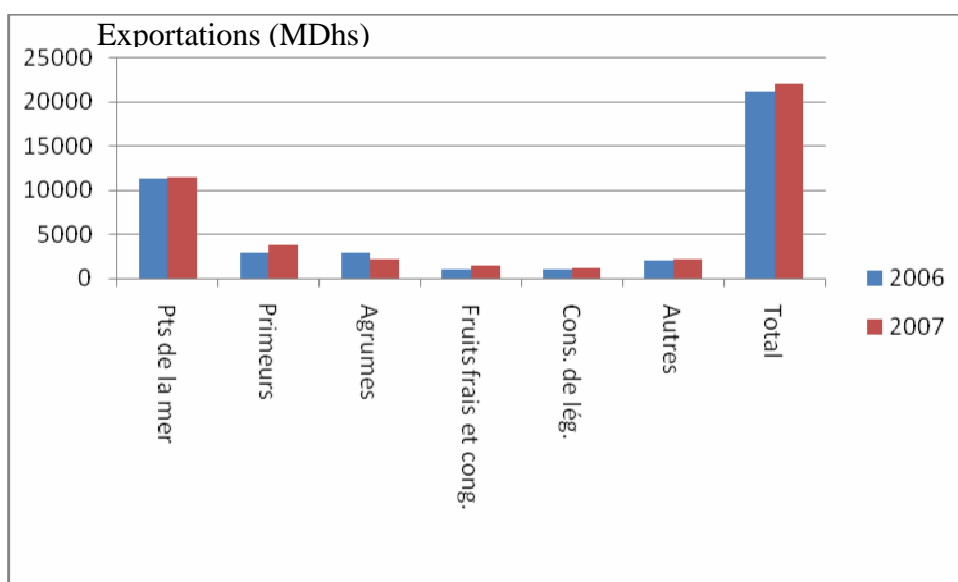
Produit	2006				2007				Évolution 2007/2006
	Poids (1000T)	Valeur (MDhs)	Prix (Dhs/T)	Part (%)	Poids (1000T)	Valeur (MDhs)	Prix (Dhs/T)	Part (%)	
<b>Produit de la mer</b>	440,6	11287,7	25619	53,3	415,9	11512,4	27681	52,0	2,0
-Poisson en conserve	151,9	4213,2	27733	19,9	130,7	3900,9	29838	17,6	-7,4
-Crustacés, mollusques et coquillage	92,1	4265,9	46326	20,1	94,0	4866,6	51780	22,0	14,1
-Poisson frais	128,4	1984,3	15456	9,4	126,2	1980,0	15689	8,9	-0,2
<b>Primeurs</b>	460,9	2908,5	6310	13,7	581,7	3716,2	6389	16,8	27,8
-Légumes frais, congelés ou en saumure	209,3	1595,7	7625	7,5	238,2	1900,3	7977	8,6	19,1
-Tomates fraîches	217,4	1202,0	5529	5,7	297,6	1667,9	5605	7,5	38,8
-Pommes de terre sauf de semence	34,2	110,8	3242	0,5	45,9	148,0	3221	0,7	33,6
<b>Agrumes</b>	581,0	2867,6	4936	13,5	501,5	2184,3	4356	9,9	-23,8
<b>Fruits frais, congelés ou en saumure</b>	122,6	1074,9	8767	5,1	151,1	1484,1	9819	6,7	38,1
<b>Conserves de légumes</b>	65,7	1027,0	15641	4,8	61,7	1102,3	17853	5,0	7,3
<b>Autres</b>	270,0	2010,7	7447	9,6	218,7	2140,4	9787	9,6	6,5
<b>TOTAL</b>	1940,8	21176,4	10911	100,0	1930,6	22139,7	11468	100,0	4,5

Source : Office de change



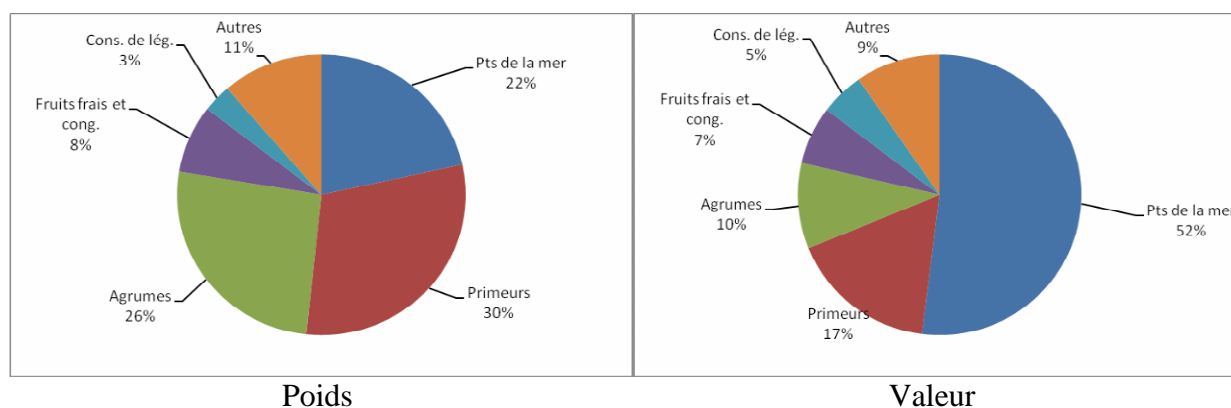
Source : Office de change

**Figure 4** : Comparaison des exportations en poids des produits alimentaires



Source : Office de change

**Figure 5** : Comparaison des exportations en valeur des produits alimentaires



**Figure 6 :** Contribution des exportations en produits halieutiques en poids et en valeur

Le tableau 13 illustre l'évolution en volume, en valeur et en pourcentage de la part des produits alimentaires dans le total des exportations. Il en découle que les produits agroalimentaires représentent environ 20% du total des exportations du royaume. En conséquence, le secteur des pêches maritimes représente dans la balance commerciale 10% de la valeur totale des exportations.

**Tableau 13 :** Évolution en volume de la part des produits alimentaires dans le totale des exportations.

Année	Poids (1000T)	Valeur (MDhs)	Prix (Dhs/T)	Total export (MDhs)	Part %
2003	1553,1	17472,50	11250,00	83887,40	20,8
2004	1584,9	15582,40	9832,00	87896 ,50	17,7
2005	1806,6	19431,20	10756,00	99265,20	19,6
2006	1940,8	21176,40	10911,00	111979,30	18,9
2007	1930,6	22139,70	11468,00	119948 ,80	18,5

Source : Office de change

Le tableau 14 illustre les exportations totales des produits de la mer entre 2003 et 2007. Il en ressort que les quantités exportées en 2003 sont de 335000 tonnes pour une valeur de 9696 MDhs. Par contre celles exportées en 2007 sont de 415900 tonnes pour une valeur de 11512MDhs, ce qui enregistre une évolution de 8%.

**Tableau 14 :** Exportation totale des produits de la mer

Année	Poids (1000T)	Évolution (%)	Valeur (MDhs)	Évolution (%)	Prix (Dhs/T)	Évolution (%)
2003	335,0	-5,6	9696,60	-8,6	28945,00	-3,1
2004	282,2	-15,8	7683,40	-20,8	27227,00	-5,9
2005	376,7	33,5	9912,20	29,0	26313,00	-3,4
2006	440,6	17,0	11287,70	13,9	25619,00	-2,6
2007	415,9	-5,6	11512,40	2,0	27681,00	8,0

Source : Office de change



Les tableaux 15, 16 et 17 montrent respectivement les exportations du poisson en conserve, crustacés, mollusques et coquillages et du poisson frais, dont le dépouillement conduit à la détermination de la contribution de chaque type dans l'exportation totale des produits de la mer.

**Tableau 15 :** Exportation du poisson en conserve.

Année	Poids (1000T)	Évolution (%)	Valeur (MDhs)	Évolution (%)	Prix (Dhs/T)	Évolution (%)
2003	123,0	15,4	3229,20	15,4	26256,00	0,1
2004	120,1	-2,4	3148,40	-2,5	26217,00	-0,1
2005	134,0	11,6	3625,80	15,2	27060,00	3,2
2006	151,9	13,4	4213,20	16,2	27733,00	2,5
2007	130,7	-14,0	3900,90	-7,4	29838,00	7,6

Source : Office de change

**Tableau 16 :** Exportation des crustacés, mollusques et coquillages

Année	Poids (1000T)	Évolution (%)	Valeur (MDhs)	Évolution (%)	Prix (Dhs/T)	Évolution (%)
2003	86,1	-33,1	4259,70	-28,1	49454,00	7,4
2004	48,9	-43,2	2657,20	-37,6	54354,00	9,9
2005	81,1	65,8	3944,70	48,5	48611,00	-10,6
2006	92,1	13,6	4265,90	8,1	46326,00	-4,7
2007	94,0	2,1	4866,60	14,1	51780,00	11,8

Source : Office de change

**Tableau 17 :** Exportation du poisson frais

Année	Poids (1000T)	Evolution (%)	Valeur (MDhs)	Evolution (%)	Prix (Dhs/T)	Evolution(%)
2003	68,5	-21,2	1634,20	15,4	23869,00	46,4
2004	60,3	-12,0	1349,60	-17,4	22368,00	-6,3
2005	82,7	37,1	1654,50	22,6	19999,00	-10,6
2006	128,4	55,3	1984,30	19,9	15456,00	-22,7
2007	126,2	-1,7	1980,00	-0,2	15689,00	1,5

Source : Office de change

### II.2.3. Les prix, les coûts et les revenus

Le coût de production d'une unité de pêche varie d'une catégorie de navires à une autre, et même au sein de chaque même catégorie, selon le métier de pêche pratiqué par l'unité. Cette variable dépend aussi de l'éloignement des zones de pêche et de l'état général du navire. Pour évaluer d'une façon grossière les coûts de production et les revenus aussi bien des unités que des marins, nous avons choisi un échantillon par catégorie pour analyse au sein de chaque segment.

## Segment de la pêche hauturière

- **Coût et revenu**

Afin d'analyser d'une façon objective les coûts et les revenus des navires opérant dans les côtes marocaines, quatre unités ont été choisies parmi la catégorie la plus représentative de ce segment.

**Tableau 18** : coût et revenus des navires étudiés pour l'année 2007

Navire	Jours de pêche Effectif/an	Chiffre d'affaire en Dhs	Coût de production en Dhs
N° 1	239 jours	12 407 571,24	11 219 835,68
N° 2	206 jours	11 658 681,69	10 740 348,96
N° 3	220 jours	10 134 188,40	9 522 536,00
N° 4	225 jours	9 969 898,02	9 270 517,25

Source: les opérateurs du secteur

Selon les chiffres dégagés par ce tableau ci-dessus, on note que le coût de production pour les quatre unités est presque le même, tandis que le revenu accuse une différence remarquable entre les quatre unités.

L'interprétation des chiffres présentés par le même tableau a dégagé un revenu annuel moyen des unités opérantes dans le secteur de la pêche hauturière d'environ 11 000 000,00dhs.

- **Revenu du marin**

Par ailleurs, le revenu annuel moyen marin non qualifié exerçant à bord de ces unités est d'environ 46 000,00 Dhs (tous droits compris)

- **Prix du produit**

Le secteur de la pêche hauturière oriente la quasi totalité de ses produits débarqués vers l'export, le prix moyen par tonne produite avoisine 34.000,00 Dhs au point de débarquement.

## Segment de la pêche côtière

A la différence des unités de la pêche hauturière, la formation du revenu des unités de la pêche côtière et par voie de conséquence celui des marins travaillant dans ce secteur est principalement tributaire de la zone d'opération. La zone de la rive méditerranéenne est moins productive que les zones de la rive atlantique et celle du sud recèle plus de richesse halieutique que celle des zones du centre et du nord.

Nous distinguons dans ce cas les différentes catégories des unités de pêche opérant dans le même segment.

Ci après la présentation d'échantillons choisis parmi les unités opérant dans les zones situées au sud d'Agadir, au sud de Tan Tan et au sud de Laâyoune.

➤ **Catégorie des sardiniers**

• **Revenus et charges**

Pour une interprétation objective des revenus et charges, trois sardiniers d'un tonnage de jauge brute compris entre 70 et 100 de la catégorie la plus représentatives opérante dans les trois zones citées ci-dessus sont choisis.

**Tableau 19:** Coûts et revenus des sardiniers étudiés pour l'année 2007.

Navire	Jours de pêche effectif	Chiffre d'affaire	Coût de production	Zone d'opération
N° 1	216	4 757 275,51	1 062 146,16	Laâyoune
N° 2	155	2 163 800,65	618 947,75	Tan Tan
N° 3	96	1 317 973,88	299 879,34	Agadir

Source : les opérateurs du secteur

Les chiffres du tableau montrent que le revenu des unités opérantes au sud de Laâyoune est de loin plus important que celui des unités opérantes au sud d'Agadir. Ce qui justifie le déplacement massif de l'effort de pêche vers les zones de pêches situées dans cette région.

Le chiffre moyen annuel d'une unité de cette catégorie est d'environ 2 700 000,00 Dhs

• **Revenu du marin**

Quant au revenu annuel moyen d'un marin pêcheur non qualifié exerçant à bord de ce genre d'unités, il est approximativement de 37 660,00 Dhs, 21 100,00 Dhs et 12 650,00 Dhs respectivement dans les zones de Laayoune Tan Tan et Agadir.

• **Prix du produit**

Le produit débarqué par cette catégorie d'unités est vendu à l'état frais .Il est constitué essentiellement d'espèces pélagiques dont principalement la sardine (70 à 80%). Les débarquements sont destinés en grande partie à l'industrie de transformation, le reste est écoulé dans le marché local.

Le prix du poisson destiné à la conserve est actuellement d'environ 2300,00 Dhs la tonne. Par contre, celui du produit destiné aux unités de la farine de poisson est d'environ 450,00 Dhs la tonne.

➤ **Catégorie des chalutiers**

• **Revenus et charges**

Pour une analyse judicieuse des revenus et charges relatives à cette catégorie, le choix des trois chalutiers côtiers a été effectué selon le même principe que les sardiniers, d'un tonnage de jauge brute compris allant jusqu'à 150 TJB, de la catégorie la plus représentative.

**Tableau 20:** Coûts et revenus des chalutiers étudiés.

Navire	Jours de pêche effectif/an	Chiffre d'affaire Dhs	Coût de production Dhs
N° 1	189	2 136 353,00	1 725 951,27
N° 2	182	1 229 310,00	791 858,76
N° 3	182	1 180 489,00	690 768,00

Source : les opérateurs du secteur

Dans cette catégorie on constate que les revenus de ces unités sont aussi tributaires de la zone de pêche, de l'état du navire et de l'espèce ciblée. Leur chiffre d'affaire moyen annuel est d'environ 1 500 00,00 Dhs

• **Revenu du marin**

Le revenu annuel moyen d'un marin non qualifié à bord de ces unités est compris entre 21000,00 Dhs et 37 000,00 Dhs.

• **Prix du produit**

La capture débarquée par cette catégorie est un produit frais destiné aussi bien à alimenter le marché local que de participer aux exportations vers le continent européen. La capture est principalement constituée de poisson blanc dont le prix moyen par tonne est d'environ 35 000,00 Dhs.

➤ **Catégorie des palangriers**

• **Revenus et charges**

Trois navires ont été choisis dans cette catégorie pour constituer base d'études.

**Tableau 21** : Coûts et revenus des palangriers étudiés pour l'année 2007.

Navire	Jours de pêche effectif/an	Chiffre d'affaire Dhs	Coût de production Dhs
N° 1	190	753 391,00	159 095,00
N° 2	130	386 160,00	137 038,00
N° 3	131	203 360,00	89 199,00

Source : les opérateurs du secteur

L'interprétation des données fait apparaître un revenu moyen de ces unités qui se situe entre 350 000,00 et 400 000,00 Dhs.

- **Revenu du marin**

Le revenu annuel moyen d'un marin travaillant à bord de ces navires est très variable avec une moyenne d'environ 17 000,00 Dhs.

- **Prix du produit**

En termes d'espèce, le produit débarqué par la pêche palangrière est identique à celui de la pêche pratiquée par les chalutiers. Néanmoins, celle pêchée à la palangre présente, par conséquent, une qualité meilleure. Le prix pratiqué dépasse les 35000,00 Dhs la tonne.

### Segment de la pêche artisanale

La pêche artisanale est pratiquée par des embarcations non pontées de faible tonnage et sur tout le littoral. Elles effectuent des sorties d'une à trois journées.

A l'instar de la pêche côtière, le marin de la pêche artisanal est payé à la part. Après déduction des charges communes, le produit net est partagé à égalité entre les marins, qui sont généralement en nombre de quatre, et l'armateur.

Ci après une analyse des coûts de production et des revenus de dix barques choisies pour constituer une base de l'étude.

**Tableau 22** : Coûts et revenus des barques étudiées pour l'année 2007

N° d'ordre	Nombre de sorties de pêche par an	Chiffre d'affaire Dhs	Coût de production Dhs
1	67	123270,00	20100,00
2	30	112110,00	9000,00
3	35	124210,00	10500,00
4	69	366980,00	20700,00
5	52	106120,00	15600,00
6	72	183110,00	21600,00
7	60	140850,00	18000,00
8	46	203860,00	13800,00
9	62	179650,00	18600,00
10	56	187180,00	16800,00

Source : les opérateurs du secteur

- **Revenus et charges**

L'interprétation des chiffres montre que le revenu moyen d'une unité de pêche artisanale est d'environ de 150000,00 Dhs. Ce revenu engendre un coût moyen annuel avoisinant 16000,00Dhs.

- **Revenu du marin**

Le revenu annuel du marin est fonction de plusieurs facteurs : La zone de pêche, l'état de l'embarcation et du moteur, l'espèce du poisson ciblée et le savoir-faire des marins. Ce revenu est généralement compris entre 12000,00 et 16000,00 Dhs.

- **Prix du produit**

Le produit débarqué par la pêche artisanale est composé d'espèces nobles. Il est destiné en grande partie à l'export. Le prix moyen oscille entre 3200,00 et 4000,00 Dhs la tonne.

### **II.3. Population active et population inactive**

Le comptage des emplois dans la pêche présente de nombreuses difficultés, dues 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 sur les rôles d'équipages des navires de pêche opérationnels au cours de la période en question.

En effet, 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.

Sans entrer dans une instrumentation statistique spécifique, le comptage du nombre des marins actifs doit tenir compte :

- Des postes de travail sur les navires ;
- Des emplois correspondants, puisqu'un même poste peut générer un nombre d'emplois supérieurs (système de rotation).

Pour la définition de ce qu'est un marin actif, il convient de se limiter à la suggestion de la réforme STCW, qui considère que le marin conserve ses compétences et prérogatives s'il a navigué au moins 12 mois au total sur une période de 5 ans, soit en moyenne un peu plus de 2 mois par an.

### **II.3.1. Population active et population potentiellement active**

Suivant les données communiquées par les délégations des pêches maritimes, le nombre d'emplois total (marins actifs) serait au niveau national d'environ 67.500 en 2006 pour les pêches côtière et hauturière. 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 le nombre des marins actifs dépasse celui des marins inscrits. En effet, une partie des marins exerce son activité 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.

Par conséquent, 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.

### **II.3.2. Population occupée**

La question de la détermination de la population occupée dans le secteur des pêches pose aussi problème de définition.

En effet, la nature de la fonction du marin fait que chaque poste de travail génère plusieurs emplois.

Selon les chiffres communiqués par les délégations des pêches maritimes aux services centraux, ce coefficient serait d'environ 1,68. Le nombre d'emploi par poste au niveau de la pêche artisanale est plus difficile à déterminer. Si on suppose qu'un poste au niveau de la pêche artisanale génère le même nombre d'emplois que les autres segments, nous pouvons estimer donc que le nombre de marins occupés, à chaque instant et pour toutes activités confondues, est compris entre le nombre de postes instantanés (somme des effectifs relatifs aux trois segments qui est d'environ 84000) et le nombre de marins actifs qui peut être estimé à 141420.

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.

### **II.3.3. Population sans emploi**

Si le nombre de marins actifs est estimé à 141420, 67500 pour la pêche côtière et hauturière et 73920 pour la pêche artisanale, le nombre de marins occupés qui représente la somme totale des effectifs est estimé à 84000.

Le nombre de marins en chômage sera par conséquent nettement inférieur à 57420, puisque le nombre des marins embarqués est généralement supérieur au total des effectifs théoriques et bon nombre de marins exercent plus d'un métier, alors que nous les comptabilisons en tant que chômeurs au moment où ils exercent une autre fonction dans un autre secteur.

### **II.3.4. Travailleurs étrangers**

L'introduction des navires hauturiers au milieu des années 70 s'est accompagnée par l'emploi de marins étrangers dans le cadre de l'assistance technique. Ces étrangers occupaient des fonctions d'officiers ou même de simples marins à bord. Cette situation était considérée transitoire et le nombre des étrangers commençait à diminuer au fur et à mesure de la disponibilité des compétences nationales. Ainsi, la proportion de marins nationaux augmentait jusqu'à la limite exigée par l'arrêté de 1934 (80% pour les chalutiers et sardiniers.). Cette substitution a concerné plus les simples marins que les fonctions clés à bord (officiers, maîtres d'équipage, classificateurs...).

Une résistance a été ressentie au niveau des armements à capital mixte maroco-étranger.

Le décret N° 2-60-389 du 25 février 1961 exige la nationalité marocaine pour l'exercice des fonctions d'officiers à bord d'un navire battant pavillon marocain. Le même décret laisse la possibilité de recours aux compétences étrangères en cas de constatations de manque de compétences nationales.

Ce n'est qu'en 1999, après une nationalisation naturelle qui a buté sur certaines fonctions clés, qu'une décision ministérielle a exigé la marocanisation des fonctions de second capitaine et second mécanicien à bord de tous les navires y compris les crevettiers qui faisaient jusque là exception.



Le nombre de marins étrangers se limite actuellement à 61 cadres pour la pêche côtière, et 373 pour la pêche hauturière, soit au total 434 officiers de pêche.

Le décret n° 2-01-1543 du 20 octobre 2006 modifiant l'arrêté du 7 avril 1934 fixant la proportion des marins de nationalité marocaine qui doivent être embarqués à bord des navires armés sous pavillon marocain. B.O n° 1876 du 16/11/2006, vient pour exiger la nationalité marocaine pour l'exercice de toute fonction à bord des navires de pêche opérant dans la zone économique exclusive marocaine

L'application de ce décret fait actuellement l'objet d'un plan d'action de marocanisation progressive.

## **II.4. Analyse du recrutement (formel et informel).**

### **II.4.1. Évolution (1997-2007)**

La question du recrutement dans le secteur de la pêche est liée à deux aspects fondamentaux, à savoir, le renouvellement des départs et la satisfaction des nouvelles créations d'emploi.

Le gel des investissements nouveaux dans la flotte de pêche décrété en 1992, subordonné à l'essoufflement de la ressource à la fin des années 80, a fait que globalement, le nombre des postes d'emploi dans le secteur des pêches n'a pas connu ces dernières années de grands changements.

Sur l'ensemble du secteur, les recrutements viennent principalement remplacer les départs. Ces derniers se justifient pour plusieurs motifs : départs à la retraite, décès, inactivité et démission pour changement d'activité. Actuellement, la distinction entre les démissionnaires, qui rejoindraient une autre activité que maritime et ceux qui partent vers l'inactivité est impossible à faire.

Les inactifs sont définis comme ceux qui ont connu une période d'embarquement de moins de 12 mois durant les cinq dernières années et qui deviendront des « déclassés » par le gel de leur embarquement.

La mesure des flux d'entrées, est comptabilisée à partir des nouvelles inscriptions maritimes, chose qui est très valable pour les composantes hauturière et côtière ou l'inscription est généralisée. Par contre, au niveau de la pêche artisanale, la question s'avère plus délicate.

Cependant, la régularisation de la situation des canots artisanaux entamée en 1999 a pour effet de faciliter l'évaluation des flux d'entrée à ce segment de la pêche.

Par ailleurs, la généralisation, en cours d'exécution des inscriptions maritimes au segment artisanale, permettra de mettre fin à cette problématique.

#### **II.4.2. Les contrats formels par type et nature de contrat**

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.

Dans la pêche côtière, on note l'absence de contrats écrits et signés. 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.

Si dans les segments des pêches côtière et hauturière, les contrats sont formels et écrits, dans la pêche artisanale, où l'établissement du registre de l'équipage n'est pas encore généralisé, le contrat liant l'armateur au marin reste informel.

#### **II.4.3. Analyse par catégories de genre, d'âge et de département**

Généralement, les flux d'entrée dans le secteur des pêches maritimes se limitent au remplacement des départs. Celui-ci se fait par le biais des établissements de la formation maritimes relevant du département des pêches maritimes.

La réglementation en vigueur ne différencie pas entre les sexes pour accéder aux métiers de marins. Cependant, 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.

La réglementation en vigueur qui régit l'accès aux établissements de formation limite l'âge du candidat selon le niveau demandé. En effet, en aucun cas l'âge ne peut dépasser trente deux ans.

Le tableau suivant présente les nouvelles inscriptions maritimes par région au cours de l'année 2007.

**Tableau 23:** Répartition des inscriptions maritimes pour l'année 2007 par délégation des pêches maritimes.

<b>DPM</b>	<b>Nouvelles Inscriptions 2007</b>
<b>Nador</b>	844
<b>Al Hoceima</b>	310
<b>Jebha</b>	29
<b>M'diq</b>	264
<b>Tanger</b>	87
<b>Larache</b>	189
<b>Kénitra</b>	154
<b>Mohammedia</b>	63
<b>Casablanca</b>	160
<b>El jadida</b>	544
<b>Safi</b>	849
<b>Essaouira</b>	866
<b>Agadir</b>	1 866
<b>Sidi ifni</b>	211
<b>TanTan</b>	388
<b>Laâyoune</b>	221
<b>Boujdour</b>	-
<b>Dakhla</b>	150
<b>TOTAL</b>	<b>7 195</b>

Source : Département des pêches maritimes

## **II.5. Formations professionnelles**

La politique de développement économique et social du département des Pêches Maritimes au Maroc considère la formation et la qualification des gens de mer comme une priorité dans sa stratégie globale de développement du secteur des pêches maritimes. Elle vise :

- L'appui à la formation des profils nécessaires pour l'exercice de la profession dans les secteurs de la pêche et des industries de la pêche;
- L'amélioration des compétences par le biais de la formation continue;
- Le rehaussement du niveau socio- professionnel des gens de mer à travers la mise en œuvre d'actions de vulgarisation, d'alphabétisation fonctionnelle et de promotion sociale

### II.5.1. Formation Maritime Initiale

Appelée aussi formation résidentielle, la formation initiale s'adresse aux jeunes issus de l'enseignement fondamental. C'est une composante fondamentale du développement du secteur de la pêche maritime au Maroc. La formation constitue une des priorités du département des pêches maritimes. 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. Ces établissements sont :

- Institut supérieur des Pêches Maritimes d'Agadir;
- Instituts de Technologie des Pêches Maritimes de TanTan, Laayoune, Safi et Alhoceima;
- Centres de Qualification des Pêches Maritimes de Dakhla, Larache, Nador et Casablanca;

Ces établissements permettent la délivrance en fonction de leur niveau des diplômes suivants :

- Certificat d'Aptitude Professionnelle Maritime;
- Diplôme de Patron de Pêche ou Officier Mécanicien 3<sup>ème</sup> Classe;
- Diplôme de Capitaine de Pêche ou Officier Mécanicien 2<sup>ème</sup> Classe ;
- Technicien Spécialisé en Industries de la Pêche;
- Diplôme de 3<sup>ème</sup> Cycle, uniquement à l'ISPM d'Agadir.

La Formation pratique vient renforcer l'enseignement théorique par l'exercice à bord des sept navires écoles, de véritables classes flottantes, disponibles au niveau des principaux établissements de formation maritime.

### II.5.2. Formation Continue

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. Ainsi, un plan annuel prévoit des stages de formation destinés à cette population. L'arrêté ministériel N° 824-99 du 26 mai 1999 régit la préparation de ces modules et la délivrance des certificats.

Les stages de mises 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 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 suivants: 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

### **II.5.3. Promotion Socioprofessionnelle**

**a)** Alphabétisation fonctionnelle : une nouvelle démarche pour l'apprentissage des marins pêcheurs

La majorité des marins exerçant dans la pêche côtière et artisanale sont des analphabètes .Des cours d'alphabétisation fonctionnelle sont dispensés à cette population peu ou pas scolarisés, soit au niveau des établissements de formation maritime ou dans les sites de pêche, afin de leur permettre l'accès à des formations diplômantes.

La mise en œuvre de ces programmes a nécessité la réalisation de formations en andragogie et en techniques de formation des alphabétiseurs formateurs, le développement des supports et manuels pédagogiques des apprenants et l'élaboration des tests de positionnement (tests psychotechniques et de connaissances).

Plus de 2000 marins en moyenne bénéficient chaque année de ces cours d'alphabétisation.

**b)** Vulgarisation

Le Département des Pêches Maritimes place la vulgarisation en tant qu'axe principal de son programme d'action socioprofessionnelle engagé envers les marins pêcheurs .Ce programme a pour objectifs la mise à niveau des activités liées à ce secteur et le développement des villages de pêcheurs et des points de débarquement aménagés.

Le programme d'action cible les communautés de pêcheurs, notamment ceux de la pêche artisanale, par le développement de thèmes liés à la sensibilisation aux règles d'hygiène et à la sécurité à bord des embarcations de pêche, à la préservation de la ressource marine, à la protection de l'environnement marin, à une meilleure connaissance des techniques et engins de pêche, à la mise en place de coopératives de pêcheurs et à la promotion des activités féminines.

Basé au Centre de Qualification des Pêches Maritimes de Larache, Le Centre National de Vulgarisation prend en charge la mise en œuvre du programme national, la conception des supports pédagogiques et la formation des vulgarisateurs. Quant aux neuf établissements de formation maritime, ils constituent des Centres Régionaux de Vulgarisation chargés de concrétiser les programmes identifiés dans les sites de pêche concernés au niveau de leur région.

Ces programmes sont mis en œuvre grâce aux unités mobiles de vulgarisation dotées du matériel pédagogique audio-visuel nécessaire. Ces véritables classes mobiles permettent d'atteindre plus de 10 000 marins pêcheurs en moyenne par année

## **II.6. Politiques de promotion d'égalité des genres au sein du secteur de la pêche**

Au vue de la réglementation en vigueur, l'accès au métier de marin au Maroc garantit l'égalité de chance entre les deux sexes. 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 sans discrimination aux candidats des deux sexes et la création d'une cellule genre (UGED) au département des pêches maritimes, rattachée au secrétaire général du département, pour l'assistance et la promotion des femmes travaillant dans le secteur des pêches maritimes, sont des mesures parmi d'autres permettant de garantir les droits de la femme pour l'accès et l'exercice de ses fonctions dans ce secteur.

Cependant, la nature de la fonction du marin, les conditions d'habitation à bord (marins groupés) et le contexte socio culturel (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.

Les conditions d'habitabilité dans les navires de la pêche côtière ne permettent pas l'accès facile de la femme aux fonctions relatifs à cette composante. Le projet de code des pêches laisse 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.

Ces dispositions, une fois bien mise en œuvre, pourraient favoriser l'accès normal, au même titre que l'homme, de la femme aux différents métiers de la mer.

## **II.7. Politiques de promotion d'emploi des jeunes.**

Avec les deux façades maritimes, atlantiques et méditerranéennes, le Maroc est considéré comme un pays à vocation maritime, sa population est en grande partie concentrée dans les villes côtières. Conscient de cet atout géographique important, le Maroc a placé, depuis les années 70, la qualification des ressources humaines à l'avant-garde de ses politiques relatives au secteur des pêches maritimes, absorbant ainsi un flux important de jeunes.

La construction et la structuration des établissements de formation maritimes, sont l'un des principaux axes de cette politique. Leur nombre est passé de quatre établissements à neuf au bout de vingt ans. L'implantation de cycle de formation en mode apprentissage au profit des jeunes désirant devenir marins est une action bien réussie. Dans ce même cadre de formation, l'incitation des marins à intégrer leur fils dans ce secteur ne manque pas d'importance.

Le programme de l'aménagement du littoral par la création des villages de pêches et les points de débarquements aménagés, accompagné des actions d'amélioration des conditions sociales des marins de la pêche artisanale, a attiré les jeunes cherchant une activité offrant des conditions sociales favorables.

D'autres programmes ponctuels ont été mis en œuvre, tels que la Formation Insertion Contrat programme « Sakia El Hamra » dont l'objectif est de faire bénéficier 1400 jeunes d'une formation pré insertion dans la pêche artisanale, ou la convention cadre formation insertion qui a assisté et formé 85 jeunes pour la réalisation de leur micro entreprise dans le secteur de la pêche artisanale.

## **II.8. Affiliation au système de la sécurité sociale des pêcheurs**

La couverture sociale des marins pêcheurs a été instituée par le Dahir n°1-59-148 du 31 Décembre 1959 tel que modifié et abrogé par le Dahir n° 1-72-184 du 27 juillet 1972.

L'évaluation du niveau d'affiliation au système de sécurité sociale varie en fonction de chaque composante du secteur.

Le régime de couverture sociale en vigueur aux différents segments de la pêche est le régime général. En effet, les marins bénéficient des mêmes prestations que tous les travailleurs des autres secteurs d'activités. La différence réside dans **le système de cotisation**.

### **Au niveau de la pêche hauturière :**

- Les marins sont en majorité des salariés, la rémunération des marins se fait par l'octroi d'un salaire fixe, augmenté dans certains cas, d'un supplément lié à la capture réalisée.
- Les marins sont déclarés à la CNSS par l'armateur à l'instar des sociétés commerciales et industrielles ;
- **Les cotisations** sont déterminées au même titre que les travailleurs des autres secteurs d'activité (Paragraphe VIII. 5).
- L'affiliation est généralisée à tous les marins.

### **Au niveau de la pêche côtière :**

Ces marins 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 (tributaire de la fonction à bord) et sa valeur dépend du montant de la vente brute des captures diminuée des dépenses de fonctionnement (charges sociales, gasoil, entretien, ...)

**Les cotisations** (Paragraphe VIII.5) sont prélevées à la source par l'Office Nationale des Pêches (lors de la vente des produits dans les halles à poisson) et versées mensuellement à la CNSS accompagnées d'un état de prélèvement par navire. Cet office est rétribué pour cette action et perçoit une rémunération de 2% (hors taxes) des cotisations retenues.

L'affiliation est généralisée à tous les marins.

### **Au niveau de la pêche artisanale :**

C'est la composante artisanale du secteur des pêches qui souffre du problème d'affiliation à la sécurité sociale. En effet, les marins pêcheurs exerçant à bord des canotiers ne bénéficient d'aucune couverture sociale institutionnelle. Dans ce sens le Dahir instituant le régime de sécurité sociale et le Décret n° 2-64-025 du 30 janvier 1964 fixant les taux de cotisation du secteur ne prévoient pas explicitement les marins exerçant dans la composante artisanale.

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 pêcheurs artisans qui commercialisent leur production au niveau des halles aux poissons.

La recommandation d'extension de la couverture à cette catégorie n'a été appliquée qu'en date du 10 Avril 2001, elle n'a concerné que les marins opérants dans les ports de Casa, Mohammedia, Larache, Tanger, Safi et Kenitra.

L'affiliation est partielle.

Actuellement, avec beaucoup d'optimisme, le département des pêches maritimes est en train de négocier avec la CNSS la généralisation de la couverture à tous les marins du secteur artisanal.

## **II.9. Retraites avec et sans cotisations**

Les pensions de retraites servies aux marins des pêches au Maroc sont prises en charge par la Caisse Nationale de la Sécurité Sociale (CNSS). Les assurés ont droit à une des prestations suivantes :

### Pension de vieillesse

La pension dite de vieillesse (retraite) est une prestation allouée à l'âge de 60 ou 55 ans si la personne justifie 3240 jours de cotisation. Pour en bénéficier, le marin doit :

- Avoir atteint l'âge de 60 ans ou de 55 ans pour les mineurs qui justifient avoir travaillé au fond pendant 5 années au moins.
- Avoir cessé toute activité salariée.
- Avoir cotisé au minimum 3240 jours.

Le montant de la pension minimale est de 600,00 dirhams par mois.

Le montant de la pension correspond à 50% du salaire mensuel plafonné (à 6.000 dirhams) si la personne totalise au moins 3240 jours de cotisation.

Ce montant est augmenté de 1% pour chaque période d'assurance de 216 jours accomplie en sus des 3240 jours.

Le maximum est de 70% du salaire mensuel moyen.

### Retraite anticipée

Elle est introduite à partir de 55 ans moyennant le paiement d'une prime par l'employeur. Celle-ci est en fonction de l'âge de l'assuré et de l'annuité de la pension.

Pour en bénéficier, le marin doit :

- Être âgé entre 55 ans 60 ans ;
- Avoir au moins 3240 jours de cotisations ;
- Avoir 54 jours de cotisations, continues ou discontinues, pendant les six mois Précédant la demande de l'estimation de la prime ;
- Avoir l'accord de l'employeur (cette condition n'est pas exigée pour les marins pêcheurs à la part) ;



## Pension d'invalidité

Si l'assuré présente une maladie de longue durée le rendant incapable d'exercer une activité lucrative quelconque, une pension d'invalidité lui est attribuée. Pour en bénéficier, l'invalidé doit:

- Justifier 1080 jours d'assurance, dont 108 jours pendant les 12 mois civils qui précèdent le défaut de l'incapacité de travail ;
- Être rendu incapable d'exercer une activité lucrative quelconque ;

L'invalidé ne doit pas avoir l'âge d'admissibilité à la pension de vieillesse. Si l'invalidité est due à un accident, la personne doit seulement justifier son assujettissement à l'assurance à la date de l'accident.

Le montant de la pension est de:

- Minimum : 50% du salaire mensuel moyen pour l'assuré qui compte de 1080 à 3240 jours d'assurance. Pour l'assuré qui a réuni les 3240 jours d'assurance, le montant de la pension d'invalidité est augmenté de 1% pour chaque période de 216 jours de cotisation accomplie en plus des 3240 jours.
- Maximum : 70% du salaire mensuel moyen. Si l'invalidé doit être assisté par une tierce personne, le montant de la pension est majoré de 10% du salaire moyen ayant servi au calcul de la dite pension.

## Pension de survivant

La pension de survivants est une prestation allouée au(x) conjoint(s) et / ou les ayants droit de l'assuré qui, au moment de son décès, bénéficiait d'une pension de vieillesse ou d'invalidité ou remplissait les conditions requises pour en bénéficier. Les ayants droit sont:

- Le conjoint ou les épouses à charge s'ils sont atteints d'invalidité ou s'ils sont âgés de 50 ans ;
- Les enfants à charge ouvrant droit aux allocations familiales.

Le montant de la pension pour le conjoint ou épouse(s), et pour les orphelins de père et de mère est de 50% du montant de la pension d'invalidité ou de vieillesse à laquelle le titulaire avait droit, ou à laquelle il aurait pu prétendre à la date de son décès.

Pour l'orphelin de père ou de mère, le montant est de 25% du montant de la pension d'invalidité ou de vieillesse que l'assuré a perçue ou aurait pu percevoir avant son décès.

Le montant total des pensions de survivants ne peut être supérieur au montant de la pension du défunt.

## **II.10. Salaire Minimum**

Le système de rémunération fait distinguer les différentes composantes du secteur de la pêche. Au niveau de la pêche hauturière, le marin perçoit un salaire mensuel plus une prime sur le tonnage ou un pourcentage sur le chiffre d'affaires. Par conséquent, le salaire minimal appliqué est identique à celui servi dans le secteur industriel.

Le système de rémunération à la part, dans les segments, côtier et artisanal, dont le niveau est tributaire de la vente brute des productions diminuées des charges de fonctionnement, fait qu'aucun niveau de salaire minimum n'est appliqué.

### **II.11. Taux d'accidents du travail (AT) : historique et principaux aspects**

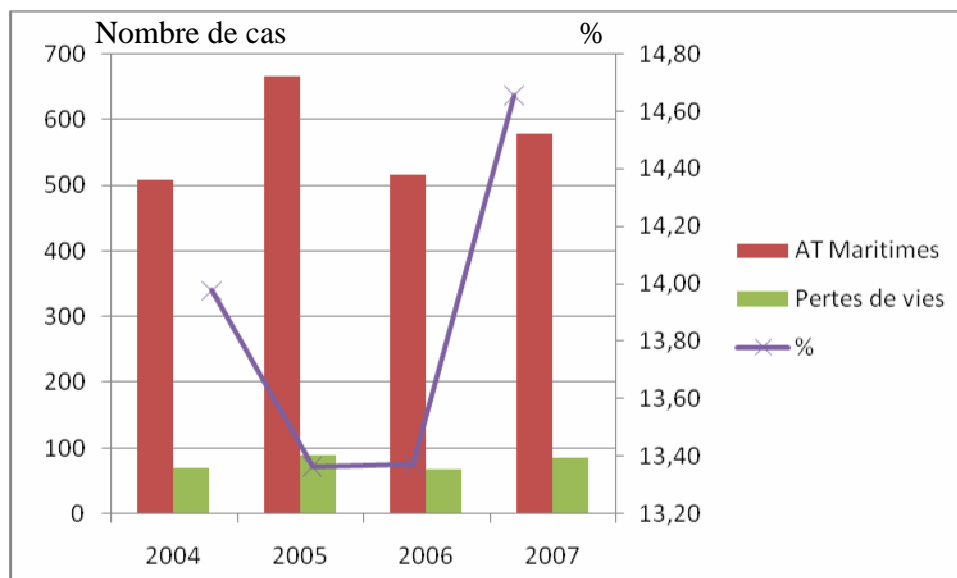
La centralisation des données relatives aux accidents de travail dans le secteur des pêches maritimes au Maroc se fait au niveau du service chargé des gens de mer de la Direction de la Formation Maritime et de la Promotion Socioprofessionnelle qui est responsable de la rédaction du rapport annuel. Ces données lui sont régulièrement transmises par les délégations des pêches maritimes.

Cependant, il est important de souligner que seules les données sur les accidents de travail mortels sont fiables, du faite de l'obligation de la déclaration en cas de décès. Par ailleurs, les données fournies sur les accidents de travail non mortels ne reflètent guère la réalité des statistiques, du fait que les accidents sont sous déclarés. Ces statistiques excluent aussi une grande partie de la pêche artisanale en raison de sa mauvaise structuration.

Le bilan de l'année 2007, à l'instar des autres années, reflète une réalité évidente, à savoir que la plupart des accidents survenus à bord des navires de pêches est due à de mauvaises habitudes et comportements tels la négligence et le non respect des règles élémentaires de sécurité, le non respect du temps de travail, la fatigue et la mauvaise maintenance des équipements à bord.

Des données communiquées au titre de l'année 2007, il ressort que sur une population active de l'ordre de 114 011 marins on a enregistré environ 580 accidents de travail (AT), soit une moyenne de cinq (05) AT pour 1 000 marins contre une moyenne de quatre (04) AT pour 1000 marins en 2006 et six (6) AT pour 1000 marins en 2005. Par contre, les données concernant les AT mortels sont de 74 pour 100 000 marins, ce qui situe le Maroc en deçà de la moyenne mondiale (80 pour 100 000 marins en moyenne par année).

Les AT sont analysés en fonction des causes et conséquences engendrées par l'accident, mais également en fonction des parties du corps les plus exposées, du type de navire et des postes de travail sensibles. La figure suivante montre leurs évolutions au cours des quatre dernières années. La figure suivante décrit, l'évolution des AT maritimes et les pertes de vies humaines entre 2004 et 2007. Le pourcentage de perte en vies humaines par rapport au total des accidents de travail a connu une légère augmentation en 2007 dépassant 14,60%.



Source : Département des pêches maritimes

**Figure 7:** Évolution des accidents de travail maritime

### II.11.1. Comparaison géographique et sectorielle

La répartition des accidents de travail maritime au Maroc est fonction de l'intensité de l'activité de pêches et de la concentration des marins pêcheurs dans les différents ports du pays.

Pour l'année 2007, les délégations des pêches maritimes qui gèrent les activités de la flotte de pêche hauturière ou qui connaissent une activité importante ont enregistré le plus grand nombre d'accidents de travail maritime (ATM)

La délégation des pêches d'Agadir a enregistré 221 ATM dont 159 survenus à bord des unités de la pêche hauturière qui sont gérées par des armateurs basés à Agadir.

La Délégation des pêches maritimes de Dakhla arrive en deuxième position avec 47 accidents.

Les délégations situées au sud d'Agadir ont enregistré 57% de la totalité des ATM contre 14% dans les DPM de la façade méditerranéenne et 29% dans les Délégations des pêches maritimes (DPM) de l'atlantique centre

L'analyse statistique de ces accidents montre que plus des trois quarts affectant les membres supérieurs ont eu lieu à bord des navires de la pêche côtière où l'encadrement est insuffisant.

La pêche hauturière a enregistré le plus grand nombre de traumatismes causés par les ATM. Ceci est dû essentiellement à la fiabilité des données statistiques transmises par les navires.

### II.12. Augmentations de salaire

Les marins de la pêche fraîche travaillant à bord des navires côtiers et des barques artisanales sont payés à la part contre services rendus. L'opération consiste à déduire les frais

d'exploitation du navire avant de procéder à la répartition des parts. Afin de motiver les meilleurs éléments du segment de la pêche côtière, les armateurs procèdent à la promotion interne des marins ayant améliorés leurs qualifications professionnelles par la voie de la formation.

Les marins des navires dotés d'un système de congélation et plus particulièrement ceux dont la jauge brute dépasse 150 TX sont en général payés avec un salaire mensuel fixe auquel s'ajoute une prime d'intéressement en fonction de la capture.

Considérés dans la catégorie des salariés, en l'absence de disposition particulière dans le contrat d'engagement qui lie le marin à l'armateur, ces marins bénéficient des primes d'ancienneté prévues par le code de travail, qui sont de 5, 10, 15, 20 et 25 pour cent pour des périodes d'exercices respectivement de 2, 5, 12, 20 et 25 années de service.

## **II.13. La Journée de Travail**

L'exploitation d'un navire de pêche que ce soit en mer (lors de la navigation ou en situation de pêche) ou à quai, nécessite un travail organisé en service continu.

Les dispositions du Code de Commerce Maritime de 1919 relatives à l'organisation des heures de travail se limitent aux activités des navires de commerce, l'article 196 du même code stipule que la durée et l'organisation du travail à bord des navires de pêche seront réglées par arrêtés ministériels. Toute fois la loi 65-99 relative au code de travail qui régit en tant que conditions minimales moins avantageuses le travail des marins pêcheurs, limite en vertu de l'article 184 la durée de travail réglementaire à 44 heures par semaine sans excéder 10 heures par jour avec la possibilité d'une rallonge de 2 heures dans certains cas particuliers.

Dans la pratique, le travail à bord des chalutiers côtiers limite en majorité les opérations de pêche assurées par une seule équipe entre 06 heures du matin et 20 heures du soir pour les quelles le marin assure un travail discontinu lui permettant de prendre des moments de repos allant jusqu'à 2 heures par coup de chalut.

Par contre, le travail à bord des sardiniers côtiers ne dépasse guère 6 à 7 heures par jour.

Celui des navires hauturiers utilisant le chalut espagnol est organisé avec une seule équipe de marins. L'organisation du travail à bord pour le personnel subalterne de ces navires est fonction de la périodicité des coups de chalut répétitifs. Chaque coup de chalut dure de 4 à 6 h, durant lequel le marin procède aux opérations de halage, largage du chalut, tri et conditionnement du poisson.

La durée totale de ces opérations est fonction de l'importance des prises, elle varie entre 3 et 4h, ce qui permet au marin de disposer d'un temps de repos maximum de 2h par opération de pêche. Le cumul journalier des périodes de repos ne dépassera guère 8 à 10 heures.

Abord des chalutiers utilisant les chaluts asiatiques la journée de travail est en général de 12 h répartie en deux périodes par de 6h chacun.

Toute fois la dernière version du projet de code de pêche présentée par le département des pêches maritimes prévoit une durée de travail maximale de 14h par jour sans toutefois dépasser 72 h par sept jours. (Article 211 du projet du code)

## **II.14. Contrôles d'application de la législation et inspections du travail**

Le contrôle de l'application de la réglementation en matière de travail dans la pêche fait parti des attributions du 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.

Ce contrôle s'effectue sur le terrain lors des visites annuelles, visites inopinées ou à l'occasion d'une réclamation de l'équipage signée par trois membres, en vertu de l'article 36 du code de commerce maritime. Ce contrôle peut concerner les conditions de navigabilité, de sécurité, d'habitabilité, d'hygiène ou des approvisionnements.

Tout litige concernant le contrat d'engagement maritime entre l'armateur et un membre de l'équipage est porté 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 nouveau 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.

L'ampleur des tâches affectées aux services des gens de mer de la DPM dans certains ports où l'activité et le nombre de navires est important, exige de plus en plus la création d'une entité dédiée à l'inspection de travail maritime.

## **II.15. Contrôle étatique des ports**

En matière de contrôle des ports de pêche, plusieurs entités interviennent chacune dans son champ de compétence.

La police portuaire s'occupe de l'autorisation d'accès au port, de l'autorisation d'appareillage, de stationnement, des mesures de sécurité et de la pollution. Le contrôle du personnel de service de garde et la gestion des quais sont assurés par les services de la capitainerie du port relevant de l'Agence Nationale des Ports (ANP).

Le contrôle du plan d'eau est assuré, chacun dans son champ de compétence, par la douane, la santé, la capitainerie, la délégation des pêches maritimes, la marine royale et la gendarmerie maritime.

Dans la partie terrestre du port, le contrôle est effectué par les intervenants suivants : la police, les autorités locales, la délégation des pêches maritimes et la douane.

## **II.16. Conflits et négociations collectives**

Constitue « un conflit collectif du travail » tout différent qui survient à l'occasion du travail et dont l'une des parties est une organisation syndicale des salariés ou un groupe de salariés ayant pour objet la défense des intérêts collectifs et professionnels des dits salariés.

Sont également considérés comme des conflits collectifs du travail tous différents qui naissent à l'occasion du travail et dont l'une des parties est un ou plusieurs employeurs ou une organisation professionnelle d'employeurs ayant pour objet la défense des intérêts du ou des employeurs ou de l'organisation professionnelle des employeurs intéressés.

L'article 205 bis du code de commerce maritime 1919 stipule que les litiges qui concernent les contrats d'engagement maritime entre les armateurs et les marins sont portés pour conciliation devant l'autorité maritime.

Cette procédure peut être mise en œuvre pour résoudre les conflits collectifs dans ce secteur d'activité.

Cependant, le code de travail ayant un effet générique comble cette lacune dans ses articles 551 à 556. Ainsi, le code prévoit que lorsqu'un conflit collectif concerne une ou plusieurs entreprises, la tentative de conciliation a lieu devant le délégué chargé du travail (DPM). Il est procédé immédiatement à la tentative de conciliation, soit à l'initiative de la partie la plus diligente qui représente une requête où elle fixe les points du différent, soit à l'initiative du service chargé du travail (DPM).

### **II.16.1. Grèves du Travail**

Le droit de grève est garanti par la constitution (article 14). Le secteur des pêches a connu ces dernières années plusieurs mouvements de grève à l'appel des syndicats des marins les plus représentatifs dans le secteur. A titre indicatif, nous citons les deux exemples les plus remarquables.

En 1998, l'activité des senneurs dans les ports du sud du Maroc a été totalement interrompue suite au mouvement de grève, observé suite à l'appel du syndicat des marins de la pêche côtière, affilié à l'Union Marocaine des Travailleurs. Les revendications portaient sur plusieurs points dont la relation professionnelle entre marins et armateurs, l'augmentation du prix conventionnel de vente de la sardine aux conserveurs.

En 2002, le segment hauturier a connu un mouvement de grève suite à l'appel du Syndicat National des Officiers et Marins de la Pêche Hauturière (SNOMPH) suite à la multiplicité des périodes d'arrêt biologique et l'instauration de la gestion par le système de quota dans le cadre du premier plan d'aménagement des pêcheries poulpières. Le syndicat reprochait à la tutelle son exclusion du processus de concertation qui a abouti à la mise en place de ce plan.

La revendication principale était la généralisation du mode de paiement au pourcentage de la valeur de vente de la capture au lieu du mode de paiement au salaire fixe.

### **III. Explication de la carte institutionnelle du secteur de la pêche**

#### **III.1. Institutions du Gouvernement**

La gestion du secteur de la pêche au Maroc est assurée par le Ministère de l'Agriculture et des Pêches Maritimes, auquel d'autres structures apportent leur contribution. Ainsi, l'Office National des Pêches (ONP) veille au développement et à la modernisation du secteur. L'Institut National de Recherche Halieutique (INRH) assure l'évolution, l'aménagement et la valorisation des ressources halieutiques, tandis que l'Agence Nationale des Ports (ANP) a pour tâche la gestion et la maintenance des ports. Quant à la Marine Royale et la Gendarmerie Royale Maritime, elles contrôlent les navires de pêche, le respect des textes et surveillent le territoire maritime.

D'autres organismes professionnels participent à la gestion du secteur des pêches, comme les Chambres des Pêches Maritimes et les comités locaux des pêches maritimes. Leur rôle est de fournir des renseignements concernant le secteur de la pêche ou d'émettre leur avis sur un sujet particulier dans le domaine de la pêche.

##### **III.1.1. Ministère de l'Agriculture et des Pêches Maritimes**

Le Ministère de l'Agriculture et des Pêches Maritimes est chargé 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.

A cet effet, le Ministère de l'Agriculture et des Pêches Maritimes, en relation avec les autres administrations et organismes intéressés, élabore la stratégie de développement du secteur de la pêche, de l'exploitation de la zone économique exclusive, de la modernisation et du développement de la flotte et des industries de traitement ou de transformation des produits marins. Ce département comprend, outre le cabinet du ministre, l'Administration Centrale et les services extérieurs.

##### **a) Administration Centrale**

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.

L'Administration Centrale englobe: le Secrétariat Général, l'Inspection Générale, 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 de la Formation Maritime et de la Promotion Socioprofessionnelle ainsi que la Direction des Ressources Humaines et des Affaires Générales.

## Le Secrétariat Général

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.

## L'Inspection Générale

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.

## La Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture (DPMA)

La direction des pêches maritimes et de l'aquaculture a pour mission de déterminer et de proposer la stratégie, de définir les orientations et de mettre en œuvre les actions et les programmes propres à assurer le développement, la promotion et la gestion des pêches maritimes et des activités Littorales.

Elle veille à la protection et à la conservation des ressources halieutiques, et à cet effet elle trace le cadre général dans lequel sont élaborés les plans d'exploitation des pêcheries et détermine les conditions nécessaires à leur application.

Elle encourage l'innovation, oriente, coordonne et suit les travaux de recherche scientifique et les études à caractère technique, économique et social dans le domaine des pêches maritimes et des activités littorales.

Elle assure la coordination avec les professionnels de la pêche et notamment prépare et anime les réunions du comité central et des comités locaux des pêches maritimes.

A ce titre, la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture est principalement chargée de :

- Proposer et veiller à l'application de toutes mesures propres à assurer un équilibre entre les différentes formes et méthodes d'exploitation des ressources halieutiques ;
- Définir, coordonner et mettre en œuvre les orientations propres à assurer le développement et la promotion des pêcheries et des activités littorales notamment en encourageant toutes actions et programmes visant à assurer une meilleure gestion de la flotte de pêche, son renouvellement, sa modernisation et sa diversification ;



- Assurer l'application de la réglementation relative à l'exercice de la pêche, aux concessions des établissements de pêche et des activités littorales et récréatives et à cet effet préparer les documents de concession des établissements de pêche maritime et assurer le suivi de l'exploitation des ressources halieutiques littorales ;
- Procéder à toute étude et mettre en œuvre toutes actions de nature à permettre une meilleure gestion et à améliorer la rentabilité des flottes de pêche, ainsi que veiller à l'application des mesures qui seront prises à cet effet;
- Orienter, coordonner et suivre les activités de recherche scientifique et technique appliquées à la pêche ainsi que proposer et suivre les projets de développement ;
- Élaborer avec les organismes publics, les administrations et les professionnels concernés, des plans d'aménagement des pêcheries et en assurer l'exécution et le suivi ;
- Prendre toutes mesures de nature à assurer une meilleure conservation des espèces halieutiques, notamment en cas de menace ou de pollution du milieu marin ;
- Encourager et vulgariser toutes nouvelles techniques ou méthodes de pêches ;
- Promouvoir l'organisation professionnelle en veillant notamment à l'orientation, à l'encadrement et à l'assistance technique des organismes concernés ;
- Assurer le suivi des activités des flottes de pêche étrangères autorisées dans la zone économique exclusive ;
- Assurer l'encadrement et la gestion technique du corps des observations scientifiques ;
- Promouvoir, organiser et diffuser l'information et la documentation dans ses domaines de compétence, et assurer l'exploitation des données statistiques de pêche.

#### La Direction des Industries de la Pêche (DIP)

La direction des industries de la pêche maritime est chargée principalement de :

- Mettre en œuvre les orientations et la stratégie propres à assurer le développement, la modernisation et la promotion des établissements de traitement, de transformation et de conditionnement des produits de la pêche maritime et entreprendre toutes actions nécessaires à cet effet, y compris toutes mesures visant à encourager les investissements ;
- Procéder à toutes études à caractère technique, économique et commercial concernant les marchés des produits de la pêche maritime transformés ou traités et proposer, en concertation avec les professionnels, toutes mesures techniques et économiques susceptibles d'améliorer les conditions de commercialisation de ces produits ;
- Coordonner les travaux de normalisation des produits de la pêche maritime entre les différents organismes concernés, élaborer toutes normes visant à assurer la qualité de ces produits et veiller au respect de celles-ci à tous les stades de leur production ;
- Promouvoir la recherche et l'innovation dans le domaine des industries de la pêche maritime et suivre les programmes établis à cet effet, avec les professionnels et les autres organismes intéressés ;
- Suivre les conditions d'exploitation des industries et établissements de

conservation, de traitement, de transformation et de conditionnement des produits de la pêche maritime, et, à cet effet, agréer leurs installations et surveiller leur conformité avec les normes en vigueur ;

- Agréer les unités de pêche maritime sur le plan de la qualité et de la normalisation des installations destinées à recevoir, à conserver et à traiter les produits de la pêche maritime ;
- Vulgariser les techniques et méthodes de valorisation, de manipulation, de traitement, de transformation, de conditionnement et de présentation des produits de la pêche maritime ;
- Réglementer et organiser la profession du mareyage et suivre cette activité.

#### La Direction de la Coopération et des Affaires Juridiques (DCAJ)

La direction de la coopération et des affaires juridiques est chargée principalement de :

- Proposer des orientations en matière de coopération bilatérale, régionale et multilatérale dans les domaines d'attribution du ministère et, à cet effet, identifier, étudier et recommander toutes possibilités de coopération économique, technique et scientifique ;
- Participer aux négociations des accords bilatéraux et conventions internationales dans les attributions du ministère, et participer aux réunions et travaux des organismes internationaux, régionaux et sous-régionaux compétents en la matière ;
- Veiller, en collaboration avec les directions concernées du ministère, à l'application et au suivi des accords bilatéraux et conventions internationales maritimes, auxquels le Maroc est partie ;
- Promouvoir et coordonner la formulation, la réalisation, le suivi et l'évaluation des projets de coopération exécutés par le ministère ou sous son égide ;
- Promouvoir, auprès des organisations internationales et régionales, l'expertise nationale en matière maritime dans toutes les composantes du secteur ;
- Participer à la réforme et à la mise à jour de la législation maritime et suivre les conventions internationales et autres instruments bilatéraux ou multilatéraux ainsi que les textes législatifs et réglementaires élaborés par les autres administrations de l'État et, à cet effet, procéder aux études nécessaires ;
- Encourager et promouvoir la publication de documents à caractère maritime et veiller à la diffusion de l'information et de la documentation.

#### La Direction de la Formation Maritime et de la Promotion Socioprofessionnelle (DFMPSP)

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 ;
- 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.

#### La Direction des Ressources Humaines et des Affaires Générales (DRHAG)

La direction des ressources humaines et des affaires générales est chargée principalement de :

- Veiller à la mise en œuvre d'une politique de valorisation des ressources humaines notamment sur le plan de la gestion des carrières et de la promotion du personnel du ministère;
- Préparer et exécuter le budget du ministère;
- Assurer la gestion du patrimoine mobilier et immobilier du ministère ;
- Étudier et suivre les affaires contentieuses concernant le personnel et le patrimoine du ministère ;
- Développer et gérer les actions sociales et promouvoir les activités des œuvres sociales.
- Effectuer en collaboration avec les directions du ministère, des études et des recherches tenant à l'amélioration et au perfectionnement de l'organisation des structures, procédures et méthodes de travail et proposer toutes mesures à cet effet ;

- Étudier les besoins en informatique des services et contribuer à la conception du réseau ;
- Assurer l'acquisition des équipements nécessaires et veiller à la maintenance du matériel utilisé.

#### b) Les services extérieurs

Le département chargé des Pêches Maritimes dispose 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.

### III.1.2. Office Nationale des Pêches (ONP)

L'Office National des Pêches a été créé par le dahir N°1-69-45 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. Il a pour mission de développer la pêche artisanale et la pêche côtière. Il est également responsable de la commercialisation des produits de la pêche.

En conséquence, il est appelé à :

- Mettre en œuvre les programmes de promotion et modernisation de la flotte de pêche artisanale et côtière;
- Promouvoir la commercialisation du poisson;
- Promouvoir la consommation interne des produits de la pêche maritime, les exportations du poisson et de tous les produits de la mer (algues, corail, etc.);

- Gérer et organiser les marchés de vente en gros et les halles au poisson;
- Agréer, le poisson industriel par le biais du comptoir d'agrégation (CAPI);
- Participer aux discussions sur la fixation des prix et le contrôle de l'exécution des décisions prises à ce sujet.

L'Office National des Pêches est administré par un conseil composé 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, des entreprises d'aquaculture et des secteurs d'activités relatives à l'exploitation des ressources halieutiques littorales.

Les actions Régionales de l'Office National des pêches sont supervisées sur le terrain par quatre directions régionales et une délégation par port..

Les délégations régionales recueillent toutes les données intéressant la pêche, les statistiques des débarquements, les desiratas des professionnels relatifs aux infrastructures portuaires, aux structures d'accueil et à la commercialisation des captures.

### **III.1.3. Institut National de Recherche Halieutique (INRH)**

Les ressources halieutiques que recèlent les eaux marocaines constituent un atout important pour le développement économique et social du pays. Aussi, la priorité est-elle par conséquent accordée à la recherche scientifique afin d'évaluer et d'étudier ces ressources, ce qui permettra de les exploiter de façon rationnelle. C'est dans cette optique qu'a été créé l'Institut National de Recherche Halieutique.

L'Institut National de Recherche Halieutique est un organisme public, placé sous la tutelle du département des Pêches Maritimes. 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 d'un certain nombre de thèmes de recherche liés à ses objectifs, tels que :

- Les statistiques de capture et d'effort de pêche;
- Les données de composition en taille et en âge des captures;
- Les données biologiques (croissance, mortalité, reproduction);
- Les campagnes de prospection acoustique pour le poisson pélagique;
- L'océanographie pour l'identification des relations entre les fluctuations de l'hydro climat et de l'abondance du poisson;
- Les techniques et engins de pêche;
- L'aquaculture;
- Les pollutions marines;
- L'estimation du potentiel halieutique.

Afin de couvrir toutes les régions où l'activité du secteur est importante, l'Institut National de Recherche Halieutique a créé plusieurs centres et stations dans certaines villes côtières.

#### **III.1.4. Agence Nationale des Ports (ANP)**

Créée en vertu de la loi 15-02 relatives aux ports, l'Agence Nationale des Ports (ANP) a pour mission de :

- Assurer le développement, la maintenance et la modernisation des ports ;
- Veiller à l'optimisation de l'utilisation de l'outil portuaire ;
- Veiller au respect du libre jeu de la concurrence dans l'exploitation des activités portuaires ;
- Veiller au respect des règles de sécurité, d'exploitation et de gestion portuaires prévues par la législation et la réglementation en vigueur ;
- Assurer la gestion d'un port. À ce titre, il assure la maintenance des terre-pleins, des voies de circulation et des réseaux d'eau et d'électricité. Elle s'occupe aussi d'autres activités, telles que la gestion des cales de halage des bateaux, l'assainissement et le ravitaillement en eau des navires.

#### **III.1.5. Marine Royale**

La plate-forme continentale marocaine, constitue une zone très poissonneuse. Aussi, le Maroc s'est doté d'une marine pour assurer non seulement la défense de son littoral et de ses eaux maritimes, mais également pour veiller sur sa zone économique exclusive (ZEE).

La Marine Royale est donc habilitée à contrôler et arraisonner au besoin, dans les eaux marocaines, les bâtiments de toutes les nationalités. Elle assure, en matière de pêche maritime et de police de la navigation, la surveillance de l'espace maritime national et des navires de pêche.

En cas d'infraction, elle dresse un procès-verbal qu'elle transmet au délégué des Pêches Maritimes de la circonscription où l'infraction a été constatée.

Enfin, la Marine Royale participe aux opérations de recherche et de sauvetage en mer, ainsi qu'à la recherche scientifique dans les domaines de l'océanographie, l'hydrographie et la météorologie.

#### **III.1.6. Gendarmerie Royale Maritime**

Pour assurer la sécurité du littoral, la Marine Royale a été renforcée par un corps de la

Gendarmerie Royale. La Gendarmerie Royale Maritime, outre les attributions de police judiciaire et administrative que lui confèrent les lois et règlements, 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, la Gendarmerie Royale Maritime intervient dans le cadre des opérations de sauvetage

### **III.1.7. Autres Organismes Gouvernementaux Impliqués**

D'autres organismes gouvernementaux sont aussi impliqués dans la gestion de ce secteur, tel que le Ministère des Finances qui intervient au niveau de la fiscalité, notamment par l'exonération des taxes exigibles pour les navires de pêche.

Quant au Ministère de la Santé, il est compétent en matière d'hygiène à bord. Le Service Vétérinaire, la Direction de la Météorologie Nationale ainsi que le service de la Radio Maritime sont également concernés par la gestion du secteur.

### **III.2. Organismes d'employeurs**

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 organisées dans des associations, dont le cadre juridique est garanti par la constitution, sont consultées par l'administration avant toute prise de décision. Elles ont pour rôle de promouvoir et encourager l'activité de pêche, défendre les intérêts des professionnels, informer les membres sur toute question ou projet de loi relatif au secteur et les représenter devant l'administration.

### **III.3. Principaux syndicats de Pêcheurs**

La liberté syndicale est garantie par la constitution. Les syndicats ont pour mission la défense des intérêts de leurs membres auprès des organismes publics ou privés. L'action syndicale dans le domaine des pêches maritimes est pratiquement identique à celle engagée dans les autres secteurs (régime des retraites, accidents du travail, assurance maladie).

Les catégories socioprofessionnelles exerçant dans le secteur des pêches sont pratiquement toutes, à l'heure actuelle, syndiquées. Aussi trouve-t-on, entre autres:

- Le Syndicat des Patrons Armateurs à la Pêche Industrielle ;
- La Chambre Syndicale des Armateurs à la Pêche à la Sardine;
- Le syndicat National des Officiers et Marins de la Pêche Hauturière.

### **III.4. Autres organisations**

#### **III.4.1. Coopératives**

Les coopératives de pêcheurs ont été créées par le décret royal portant loi N° 721-67 du 5 août 1968. En fait, ce n'est qu'en mars 1975 qu'elles firent leur apparition.

Ces entités peuvent engager toute action touchant directement ou indirectement l'armement à la pêche. Ainsi, elles peuvent par exemple construire, acheter, exploiter ou gérer les navires de pêche. Elles peuvent aussi effectuer toute opération commerciale, financière, mobilière ou immobilière se rapportant aux navires de pêche ou à l'armement de pêche.

### **III.4.2. Organisations Traditionnelles**

Les professionnels traditionnels ou artisanaux sont souvent réunis au sein d'un regroupement représenté par un « Amine ». L'«Amine» est choisi par les artisans et son rôle est prépondérant dans les professions qui ne sont pas réglementées. Il a pour mission de veiller à la conservation du métier et à la qualité de la production. Il intervient dans les litiges interprofessionnels ou entre artisans et clients

L'administration peut faire appel à l'«Amine» pour une expertise ou un avis sur des sujets intéressant la profession (litiges, organisation de la profession, etc.). Dans le secteur de la pêche, la représentativité de l'«Amine» est assurée au niveau de la pêche artisanale.

### **III.4.3. Comité Central des Pêches Maritimes**

Le Comité Central des Pêches Maritimes est chargé de donner au Ministère des Pêches Maritimes son avis, sur les questions d'ordre technique, social, économique ou scientifique, concernant l'exercice de la pêche et la vente des produits de la mer sur l'ensemble du territoire.

Le Comité Central des Pêches Maritimes a une composition tripartite car l'État, la profession et les marins y sont représentés. Il comprend en effet :

- Le ministre de l'Agriculture et des Pêches Maritimes ou son représentant ;
- Le directeur des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture ;
- Un représentant du ministre de l'Intérieur ;
- Un représentant du ministre des Travaux Publics ;
- Un représentant du ministre des Finances ;
- Un représentant du ministre du Commerce et de l'Industrie ;
- Quatre représentants des associations professionnelles de l'armement à la pêche du poisson industriel;
- Deux représentants des associations professionnelles des mareyeurs expéditeurs ;
- Deux représentants des associations professionnelles des congélateurs;
- Six représentants de la fédération syndicale des marins pêcheurs.

Pour l'examen des questions relevant de leurs attributions, d'autres organismes tels que le Ministère du Travail ou le Ministère des Affaires Sociales, l'Institut National de Recherche Scientifique et l'Administration de la Défense Nationale rejoignent le Comité Central.

L'étude préparatoire des questions soumises à l'examen du Comité Central est confiée aux



sections technique, sociale, économique et scientifique du comité.

#### **III.4.4. Comités Locaux**

Créés par le décret N° 02-58-783 du 22 octobre 1958 précité, les comités locaux 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.

Un comité local représente les catégories professionnelles de la circonscription d'une Délégation des Pêches Maritimes. 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. Siègent au comité local :

- Un représentant de l'autorité locale;
- Trois représentants de l'armement à la pêche;
- Trois représentants des marins pêcheurs;
- Deux représentants des industries de transformation et de conservation du poisson;
- Un représentant des mareyeurs.

Éventuellement et selon la nature des questions à étudier, peuvent également siéger :

- Un représentant de l'Administration des Travaux Publics ;
- Un représentant de l'Office de Contrôle et d'Exportation;
- Un représentant de l'Institut National de Recherche Halieutique;
- Le Chef du Comptoir d'Agréage du Poisson Industrie.

#### **III.5. Organisations et institutions à consulter pour l'exécution des accords**

Après leur création en 1997, les chambres maritimes sont devenues la principale instance consultative du département des pêches maritimes.

Les chambres maritimes sont les représentants du secteur des pêches maritimes auprès des pouvoirs publics nationaux, régionaux et locaux.

Les chambres maritimes doivent être consultées par l'administration :

- Sur les règlements relatifs à la pêche maritime,
- Sur l'élaboration et l'application des plans d'aménagements et de gestion des pêcheries ;
- Sur toute mesure visant à l'amélioration des conditions de travail dans le secteur des pêches maritimes.

La création des chambres maritimes n'exclue pas le recours à des consultations auprès des principales associations et syndicats représentant les professionnels du secteur des pêches maritimes.

Le Conseil National de Sauvegarde et d'exploitation des Ressources Halieutique est une entité créée en vue de consolider la concertation avec les pouvoirs publics sur les orientations nationales des pêches.

## **IV. Analyse des Conventions Internationales, Lois et Législation Nationale**

### **IV.1. Dispositions à ratifier la Convention 188 de L'OIT (C188, 2007) et sa Recommandation 199 (R199, 2007) sur le travail dans le secteur de la Pêche**

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 de sa 96<sup>e</sup> session.

La nouvelle convention 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.

Elle vise principalement la protection des marins pêcheurs et la sauvegarde de la vie humaine en mer et traduit le souci collectif de veiller à la sécurité de toutes les personnes à bord des navires de pêche.

Le Maroc, qui a voté la dite convention, possède tout un dispositif réglementaire de défense et de protection des droits des marins. 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.

Le Code de Commerce Maritime (CCM) dicte tout un ensemble de mesures consacrées aux 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.

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, toute fois 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 pour créer et organiser le travail des antennes médicales.

L'administration des pêches au Maroc affiche une volonté réelle pour se conformer à toutes les dispositions de la convention, chose qui paraît aisée pour le segment de la pêche hauturière ou la longueur des navires dépasse les 24 mètres, mais plus difficile de l'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.

#### **IV.2. Dispositions à ratifier la Convention internationale de l'OMI sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F 1995)**

La Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F) vient compléter le Protocole de Torremolinos en établissant un cadre réglementaire pour la formation du personnel des navires de pêche et la délivrance des brevets. Les dispositions de la Convention STCW-F sont similaires à celles de sa convention sœur, à savoir la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille telle que modifiée en 1995 (Convention STCW de 1995).

La Convention STCW-F contient des normes de formation et de délivrance des brevets des patrons et du personnel chargé du quart à bord des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres, des officiers mécaniciens à bord de navires équipés d'un moteur de 750 kW et plus, et du personnel chargé des radiocommunications. La Convention prévoit également une formation élémentaire à la sécurité avant embarquement pour l'ensemble du personnel des navires de pêche. Elle reprend le concept de formation basée sur les compétences. Le nombre des membres d'équipage requis à bord n'est pas couvert par la Convention. À ce jour, la convention n'est pas encore entrée en vigueur.

De sa part, le Maroc a affiché depuis plusieurs années un intérêt particulier vis-à-vis de la formation et la qualification du personnel marin. Il place cette activité à l'avant-garde de toute politique du département des pêches maritimes, il accorde à la formation une attention particulière en matière de coopération avec ses partenaires au développement dans ce secteur.

Par ailleurs, le Maroc, conscient de l'importance du facteur humain dans le développement économique du secteur, attribue à la formation maritime depuis la création du département des pêches maritimes en 1981, une direction à part entière, chargée de mettre en œuvre la politique du département en la matière.

Ayant ratifié la convention STCW de 1978 relative à la formation des gens de mer dans le secteur des transports maritimes en 1997, le Maroc via le département des pêches maritimes a pris toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux recommandations prises par la convention STCW- F de 1995.

En effet, le département des pêches maritimes a mis en place par ses propres moyens ou par le biais de la coopération, une structure de formation de haut niveau, composée d'établissements, de navires écoles, d'équipements pédagogiques et de ressources humaines.

Ces moyens répondent parfaitement aux besoins réels du secteur des pêches maritimes au Maroc. Il a mis au point également des programmes de formation couvrant toutes les questions traitées par la dite convention.

### **IV.3. Analyse comparative de la législation nationale et des clauses des accords internationaux**

Les résultats des analyses comparatives relatives aux conventions 188 de l'OIT et STCW-F de l'OMI sont présentés en annexe 2.

#### IV.4. Nombres et degrés d'application des accords de l'OIT et de l'OMI ratifiés dans le secteur

##### Conventions OIT

Conscient de l'importance des ressources humaines dans le développement des secteurs économiques,, le Maroc a ratifié les conventions présentées dans le tableau 24.

**Tableau 24:** Conventions de l'OIT relatives au secteur de la pêche ratifiées par le Maroc

N°	Intitulé de la convention	Date d'entrée en vigueur (BIT)	Date de publication BO	Date d'enregistrement au BIT
2	Convention sur le chômage, 1919	14/07/21	BO 2487 du 24/6/60	14/10/60
4	Convention sur le travail de nuit (femme), 1919	13/06/21	BO 2363 du 7/2/58	13/06/56
11	Convention sur le droit d'association (agriculture), 1921	11/05/23	BO 2363 du 7/2/58	20/05/57
12	Convention sur la réparation des accidents du travail (agriculture), 1921	26/02/23	BO 2363 du 7/2/58	20/09/56
13	Convention sur la céruse (peinture), 1921	31/08/23	BO 2363 du 7/2/58	13/06/56
14	Convention sur le repos hebdomadaire (industrie), 1921	19/06/23	BO 2363 du 7/2/58	20/09/56
17	Convention sur la réparation des accidents du travail, 1925	01/04/27	BO 2363 du 7/2/58	20/09/56
18	Convention sur les maladies professionnelles, 1925	01/04/27	BO 2363 du 7/2/58	20/09/56
19	Convention sur l'égalité de traitement (accidents du travail), 1925	08/09/26	BO 2363 du 7/2/58	13/06/56
22	Convention sur le contrat d'engagement des marins, 1926	04/06/28	BO 2377 du 16/5/58 (A)	14/03/58
26	Convention sur les méthodes de fixation des salaires minima, 1928	14/06/30	BO 2377 du 16/5/58 (A)	14/03/58
27	Convention sur l'indication du poids sur les colis transportés par bateau, 1929	09/03/32	BO 2363 du 7/2/58	20/09/56

<b>29</b>	Convention sur le travail forcé, 1930	01/05/32	BO 2363 du 7/2/58	20/05/57
<b>30</b>	Convention sur la durée du travail (commerce et bureaux), 1930	29/08/33	BO 3293 du 10/12/75	22/07/74
<b>41</b>	Convention (révisée) du travail de nuit (femmes), 1934	22/11/36	BO 2363 du 7/2/58	13/06/56
<b>42</b>	Convention (révisée) des maladies professionnelles, 1934	17/06/36	B/O 2363 du 7/2/58	20/05/57
<b>45</b>	Convention des travaux souterrains (femmes), 1935	30/05/37	BO 2363 du 7/2/58	20/09/56
<b>52</b>	Convention sur les congés, 1936	22/09/39	BO 2363 du 7/2/58	20/09/56
<b>55</b>	Convention sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou accident des gens de mer, 1936	29/10/39	BO 2377 du 16/5/58	14/03/58
<b>65</b>	Convention sur les sanctions pénales (travailleurs indigènes), 1939	08/07/48	BO 2622 du 25/01/63	27/03/63
<b>80</b>	Convention portant révision des articles finals, 1946	28/05/47	BO 2363 du 7/2/58	20/05/57
<b>81</b>	Convention sur l'inspection du travail, 1947 [et protocole, 1995]	07/04/50	BO 2377 du 16/5/58 (A)	14/03/58
<b>94</b>	Convention sur les clauses du travail (contrat public),	18/07/51	B/O 2363 du 7/2/58	20/09/56
<b>98</b>	Convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949	23/08/53	BO 2363 du 7/2/58	20/05/57
<b>99</b>	Convention sur les méthodes de fixation des salaires minima (agriculture), 1951	23/05/53	BO 2487 du 24/6/60	14/10/60
<b>100</b>	Convention sur l'égalité de rémunération, 1951	24/07/54	BO 3539 du 27/8/80	11/05/79
<b>101</b>	Convention sur les congés payés (agriculture), 1952	24/07/54	BO 2487 du 24/6/60	14/10/60
<b>104</b>	Convention sur l'abolition des sanctions pénales (travailleurs indigènes), 1955	07/06/58	BO 2622 du 25/1/63	27/03/63
<b>105</b>	Convention sur l'abolition du travail forcé, 1957	17/01/59	BO 2818 du 2/11/66	01/12/66
<b>106</b>	Convention sur le repos hebdomadaire (commerce et bureau), 1957	04/03/59	BO 3293 du 10/12/75	22/07/74

108	Sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958	19-02-61		15/10/2001
111	Convention concernant la discrimination (emploi et profession), 1958	15/06/60	BO 2622 du 25/01/63	27/03/63
116	Convention portant révision des articles finals, 1961	05/06/60	BO 2594 du 13/7/62	14/11/62
119	Convention sur la protection des machines, 1963	21/04/65	BO 3293 du 10/12/75	22/07/74
122	Convention sur la politique de l'emploi, 1964	15/07/66	BO 3507 du 16/01/80	11/05/79
129	Convention sur l'inspection du travail (agriculture), 1969	19/07/73	BO 3511 du 13/02/80	11/05/79
136	Convention sur le benzène, 1971	27/07/73	BO 3293 du 10/12/75	22/07/74
145	Convention sur la continuité de l'emploi (gens de mer), 1976	03/05/79	BO 3590 du 19/08/81	07/03/80
146	Convention sur les congés payés annuels (gens de mer), 1976	13/06/79	BO 3590 du 19/08/81	10/07/80
147	Convention sur la marine marchande (normes minima), 1976 et protocole 1996	28/11/81	BO 3725 du 21/03/82	15/06/81
158	Convention sur le licenciement, 1982	23/11/85		07/10/93
135	Concernant les représentants des travailleurs, 1971	30/06/73		05/04/02
138	Convention sur l'âge minimum d'admission, 1973	19/06/76	BO4818 du 20/07/00	06/01/00
178	L'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer – 1996	22/04/2000		01/12/00
179	Le recrutement et le placement des gens de mer : 1996	22/04/2000		01/12/00
180	La durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires 1996	08/08/02		01/12/00
181	Convention sur les agences d'emploi privées 1997	10/05/2000	BO 4878 du 01/03/01	10/05/99
182	Convention sur les pires formes du travail des enfants, 1999	19/11/2000	BO 5166 du 4/12/2003	26/01/2001

Source : Ministère de l'emploi et de la Formation Professionnelle du Maroc

Le Maroc a pris les dispositions réglementaires nécessaires pour se conformer aux recommandations des conventions ratifiées. Toutefois, cette réglementation prend parfois un caractère non contraignant telles que les directives ou les décisions. Un effort supplémentaire reste aussi à faire au niveau de l'application rigoureuse de cette réglementation.

### Conventions OMI

Le Maroc a ratifié plusieurs conventions de l'OMI, certaines touchent directement au secteur des pêches maritimes, d'autres s'appliquent aux navires de la marine marchande.

Les conventions ratifiées par le Maroc touchant directement ou indirectement le secteur des pêches maritimes sont présentées dans le tableau 25.



**Tableau 25:** Conventions de l'OMI relatives au secteur de la pêche 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 ( <b>SOLAS 1974, modifiée</b> )	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 ( <b>SOLAS PROT 1978, modifié</b> )	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 ( <b>COLREG 1972, modifiée</b> )	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 ( <b>MARPOL 73/78, modifiée</b> )	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 ( <b>STCW 1978 (modifiée)</b> )	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 ( <b>STCW F</b> )	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 ( <b>SAR 1979</b> )	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 ( <b>SUA 1988</b> )	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 ( <b>SUA PROT 1988</b> )	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 ( <b>OPRC 1990</b> )	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 ( <b>LC 1972, modifiée</b> )	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 ( <b>LL 1966</b> )	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 ( <b>TONNAGE 1969</b> )	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 entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures ( <b>INTERVENTION 1969</b> )	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

Le Maroc a pris les dispositions nécessaires pour se conformer aux recommandations des différentes conventions ratifiées.

#### **IV.5. Degrés d'application du « Programme Pays pour un Travail Décent » de l'OIT**

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" dans le secteur du textile et de l'habillement. Il s'est traduit par le renforcement des relations professionnelles ainsi que par la réalisation de projets pilotes de lutte contre le travail des enfants.

Le secteur textile-habillement au Maroc est actuellement le premier pourvoyeur d'emploi du secteur industriel. Il est à forte intensité de main d'œuvre à dominance féminine (71% de l'effectif total).

Ce secteur a également un impact économique de premier ordre. Il génère plus du tiers de la valeur des exportations globales des industries de transformation.

Pour les acteurs nationaux engagés dans ce programme, l'amélioration du dialogue et du climat social, la valorisation des ressources humaines, la création et le maintien d'emplois de qualité, le renforcement de la protection sociale, le développement des compétences et la promotion d'un nouveau type de management et de relations professionnelles qui combinent efficacité économique et responsabilité sociale étaient, non seulement des défis à relever, mais des points de convergence de leurs initiatives respectives pour faire face à la concurrence internationale.

Le plan d'action de ce projet 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 pour objectifs stratégiques :

- Promouvoir et mettre en œuvre les principes et droits fondamentaux au travail ;
- Développer les ressources humaines et l'employabilité ;
- Accroître l'étendue et l'efficacité de la protection sociale pour tous ;
- Renforcer le tripartisme et le dialogue social.

Le plan d'action de ce programme est en cours de réalisation par le département chargé de l'emploi en concertation avec les différents départements ministériels et les partenaires sociaux.

## **V. Conditions de travail à bord des navires**

### **V.1. Age minimum des travailleurs**

La réglementation marocaine, notamment le code de commerce maritime et le code de travail, interdit l'emploi des mineurs dans le secteur de la pêche.

Le code de commerce maritime de 1919 considère comme marin toute personne de l'un ou de l'autre sexe servant à bord d'un navire. Le même code considère comme mousse tout marin âgé de moins de 16 ans sans limite minimale d'âge et comme novice tout marin âgé de plus de 16 ans et moins de 18 ans (article 166).

Cependant, le code de travail qui a un caractère générique interdit l'emploi des mineurs de moins de 15 ans, (article 143) et conditionne l'emploi des mineurs de moins de 18ans et plus de 15 ans à une autorisation préalable de l'inspecteur de travail après consultation de son tuteur (article 145).

### **V.2. Examens Médicaux**

L'inscription du marin au registre d'équipage d'un navire de plus de 50TX faisant habituellement des sorties en mer de plus de 72 heures, est subordonnée à une visite médicale passée, au frais de l'armateur, par le médecin du navire ou à défaut de médecin à bord, par un médecin agréé par l'autorité maritime, établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa santé et pour celle de l'équipage( article 167 bis du code de commerce maritime 1919)

Ainsi le département des pêches maritimes a procédé la création des antennes médicales Implantées au niveau des ports de pêche et placées sous la responsabilité d'un médecin affecté par le ministère de la santé. Le médecin relève hiérarchiquement et techniquement de la délégation du ministère de la santé et dépend administrativement de la délégation du Département des pêches maritimes.

Les missions du médecin chargé de la santé des gens de mer portent principalement sur:

- Les actions sur le milieu du travail :

Ces actions ont essentiellement pour objet :

- D'étudier l'organisation, les postes et les méthodes du travail, en vue d'identifier et d'évaluer les nuisances, les risques d'atteinte à la santé sur les lieux de travail, et d'assurer une meilleure adaptation du travail aux aptitudes des marins pêcheurs ;
- De contribuer au contrôle de l'hygiène individuelle et collective des marins pêcheurs, de l'habitabilité du navire et de la surveillance de la salubrité au niveau du port de pêche en collaboration avec les services concernés ;
- D'évaluer les conditions d'hygiène générale et d'hygiène du travail, et des facteurs d'organisation du travail qui peuvent entraîner des risques pour la santé des marins ;
- De surveiller les facteurs du milieu de travail et les pratiques de travail susceptibles d'affecter la santé des marins ;

- De veiller à la protection de la santé des marins contre l'ensemble des nuisances et notamment les risques d'accidents de travail, d'utilisation des produits dangereux ou d'exposition à ces produits ;
- De donner des conseils sur la planification et l'organisation du travail, sur le choix et l'entretien des équipements ainsi que sur les substances et produits utilisés dans le travail ;
- De donner des conseils dans les domaines de la santé, de la sécurité et de l'hygiène au travail, de l'ergonomie ainsi qu'en matière d'équipement de protection individuelle et collective ;
- D'établir et de mettre à jour des fiches concernant l'exposition des marins pêcheurs à des risques spécifiques en vue de planifier et d'organiser une surveillance spéciale ;
- D'œuvrer à la mise en place et au développement de la pratique des premiers soins à distance, par radiocommunication.

Le médecin chargé de la santé des gens de mer peut faire partie de la commission locale de visite de sécurité nautique des navires de pêche, conformément à la réglementation en vigueur.

➤ La surveillance médicale :

La surveillance médicale est assurée essentiellement lors de l'embauche des marins, et également lors des examens périodiques dont ils font l'objet durant leurs activités, dans les conditions et formes précisées par les dispositions ci-après.

Seul le médecin chargé de la santé des gens de mer est habilité à juger de l'aptitude ou de l'inaptitude de marin pêcheur à la navigation.

### L'examen d'embauche

Il concerne tout nouveau recrutement et a pour but :

- D'évaluer les caractéristiques de santé nécessaires à la décision sur l'aptitude à l'emploi proposé ;
- De s'assurer que le candidat est physiquement et mentalement apte pour son poste de travail ;
- De rechercher si le candidat n'est pas atteint d'une affection dangereuse pour lui et pour son entourage.

Cet examen consiste obligatoirement en un examen clinique complet, appuyé éventuellement par des examens complémentaires. Il permet d'établir un dossier médical qui sera complété lors de chaque visite médicale ultérieure.

### Les examens périodiques

Les marins pêcheurs doivent bénéficier d'un examen médical obligatoire lors de chaque embarquement et au moins une fois par an. Des examens plus fréquents peuvent être effectués, à la diligence du médecin, pour les catégories de marins exposés à des risques particuliers ou susceptibles d'exposer leur entourage à des risques collectifs. Les examens ont pour but :

- De confirmer l'aptitude à l'emploi à bord des navires de pêche ;
- De prévenir et de dépister de manière précoce toute atteinte à la santé pouvant être provoquée ou aggravée par le travail ;
- De proposer éventuellement les adaptations du poste ou l'affectation du marin pêcheur concerné à d'autres postes.

Les examens périodiques doivent être organisés par roulement après accord des services concernés. A cet effet, et pour assurer la continuité du service, et éviter d'éventuelles perturbations de celui-ci, des plannings d'examens doivent être arrêtés d'un commun accord.

#### Les examens de reprise du travail :

Le médecin chargé de la santé des gens de mer doit faire subir un examen médical à tous les marins qui se sont absentés pour cause de:

- Maladie professionnelle ou d'accident de travail ;
- Accident ou de maladie non professionnelle si l'absence a duré plus de trois semaines ou en cas d'absences répétées.

Ces examens ont pour seul but de délivrer des attestations de guérison au profit des marins rétablis après une maladie et peuvent déterminer, le cas échéant, les rapports qui peuvent exister entre les conditions du travail et la maladie ou l'accident et de vérifier si l'aptitude du sujet n'a pas été affectée par la maladie.

#### Les examens spontanés :

Le médecin chargé de la santé des gens de mer examine, sur demande de l'armateur ou du délégué des pêches maritimes, les marins dont l'état de santé nécessite un examen, en cas d'accident de travail ou de toute autre urgence médicale nécessitant des soins ou un avis médical.

#### Les examens complémentaires :

Le médecin chargé de la santé des gens de mer peut demander des examens nécessaires :

- A la détermination de l'aptitude médicale au poste de travail, et notamment au dépistage des affections comportant une contre-indication à ce poste.
- Au dépistage des maladies professionnelles ;
- A la surveillance des personnes exposées à des risques particuliers.

### **V.3. Niveau de compétence professionnelle et d'éducation**

Le marché de travail dans le secteur des pêches maritimes est fortement administré. La sécurité des biens et des personnes justifie les obligations réglementaires imposées par l'administration comme compétences minimales pour accéder à toute fonction à bord.

L'usage dans le secteur de la pêche maritime constitue, à côté des obligations réglementaires imposées par l'État comme moyens d'accès au métier de marin pêcheur, un ensemble de pratiques spécifiques. Ces pratiques contribuent à construire une identité professionnelle, et 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 de marché habituels.

En effet, tout marin souhaitant accéder à un poste de commandement, doit avoir comme minimum un niveau de qualification exigée par le dahir N° 2-60-389 du 25 Février 1960 .Ces exigences sont fonction du tonnage jauge brute pour les officiers pont et de la puissance propulsive pour les officiers machine. Quant aux autres membres de l'équipage, la décision prise pour obliger toute nouvelle recrue à effectuer une formation de base en matière de sécurité et l'adoption dans le cadre de la promotion socioprofessionnelle de cette catégorie, du mode de formation par apprentissage au profit des membres d'équipage en exercice, permettra dans l'avenir de généraliser la formation à tout marin.

Les exigences en matière de qualification des équipages décrites par le dahir N° 2-60-389 du 25 Février 1960 sont appliquées aux services pont et machines comme présentées dans les tableaux suivants :

**Tableau 26** : Exigences en matière de qualification pour le service pont

<b>Jauge brute du navire (tonneaux)</b>	<b>Capitaine</b>	<b>Second</b>	<b>Lieutenant</b>
Inférieure ou égale à 25	Licence de patron de pêche		
Supérieure à 25	Brevet de patron de pêche côtière		
Inférieure ou égale à 75	Brevet de patron de pêche côtière		
Supérieure à 75	Brevet de patron de pêche		
Inférieure ou égale à 150	Brevet de patron de pêche	Brevet de patron de pêche	Brevet de patron de pêche
Supérieure à 150	Brevet de capitaine de pêche	Brevet de patron de pêche	Brevet de patron de pêche

Source : le dahir N° 2-60-389 du 25 Février 1960



**Tableau 27:** Exigences en matière de qualification pour le service machine

<b>Puissance propulsive (chevaux)</b>	<b>Chef mécanicien</b>	<b>Second mécanicien</b>	<b>Officiers chef de quart</b>
Inférieure à 2000 mais égale ou Supérieure à 1000	Brevet d'officier mécanicien de 2 <sup>ème</sup> classe	Brevet de lieutenant mécanicien de 1 <sup>ère</sup> classe	Brevet d'officier mécanicien de 3 <sup>ème</sup> classe
Inférieure à 1000 mais égale ou Supérieure à 300	Brevet d'officier mécanicien de 3 <sup>ème</sup> classe	Brevet d'officier mécanicien de 3 <sup>ème</sup> classe ou Brevet de lieutenant mécanicien de 2 <sup>ème</sup> classe	Brevet de mécanicien pratique
Inférieure à 300 mais égale ou Supérieure à 100	Brevet de mécanicien pratique	Permis de conduire	
Inférieure à 100	Permis de conduire		

Source : le dahir N° 2-60-389 du 25 Février 1960

## **VI. Conditions du service**

### **VI.1. Effectifs, liste des membres de l'équipage et fiches de service**

Les dispositions relatives aux effectifs des équipages ainsi que leurs qualifications sont prévues dans la directive sur la détermination des effectifs et des compétences nécessaires à l'armement des navires de pêche du 20 juin 2005.

En vertu des articles 38 bis ,38 ter du code de commerce maritime et de la directive en date du 20 juin 2005, tout navire de pêche, battant pavillon marocain, doit avoir à bord, un effectif minimum en nombre et en qualification pour assurer, en toute circonstance, la conduite et l'exploitation du navire en toute sécurité.

Sur proposition de l'armateur, l'inspecteur de la navigation relevant de la délégation des pêches maritimes du port où le navire prend armement, fixe le nombre et les profils des membres de l'équipage en fonction du tonnage du navire, de la puissance motrice, du type de pêche pratiquée et de la durée de sortie en mer.

L'effectif minimal est déterminé par l'administration et peut être révisé sur demande de l'armateur ou du capitaine, sur réclamation écrite et motivée de trois membres de l'équipage et ce après trois mois d'exploitation du navire ou lors du réarmement du navire ou lorsque les éléments qui ont servi de base à sa fixation viennent d'être modifiées.

En l'absence d'un chiffre réglementaire déterminant un effectif minimum pour l'ensemble de l'équipage, la directive arrête l'effectif minimum en officiers nécessaires pour assurer la

sécurité et l'encadrement des marins des navires de pêche. Cet effectif est fonction du tonnage jauge brute (TJB) et de la puissance motrice du navire, il doit comprendre :

- Pour les navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 75 TJB :
  - Un capitaine ou patron de pêche, un second et lieutenant pont. Le poste de lieutenant n'est exigé que lors des sorties en mer dépassant trois jours ;
  - Un chef mécanicien, un second mécanicien et un lieutenant machine. Le poste de lieutenant n'est exigé que lorsque la puissance motrice du navire est supérieure ou égale à 600 chevaux et les sorties en mer pouvant dépasser quatre jours
- Pour les navires d'une jauge brute inférieure à 75 TJB et supérieure à 25 TJB.
  - Un patron de pêche et un second patron ;
  - Un chef mécanicien et un second mécanicien.
- Pour les navires de pêche d'une jauge brute inférieure à 25 TJB.
  - Un patron et un second patron ;
  - Un chef mécanicien secondé par un graisseur qualifié
- Pour les navires d'une jauge brute inférieure à 5 TJB et munies d'un moteur marin.
  - Au moins deux dont un patron titulaire d'un permis de conduire des moteurs marins.

Pour des raisons de sécurité lors des opérations d'accostage et d'appareillage du navire, le nombre d'officiers à bord, doit être augmenté de deux marins au moins qui interviennent dans les manœuvres d'amarrage et de libération des postes d'accostage.

La liste des membres de l'équipage est portée sur le registre de l'équipage, le nombre des membres de l'équipage est fonction du genre de pêche pratiquée, des équipements du navire. A titre d'indication, les listes des équipages de certains navires marocains sont :

#### Navire de la pêche hauturière

**Tableau 28** : Membre de l'équipage d'un navire hauturier

Catégorie	Nombre
Officiers ponts	3
Officiers machine	3
Matelots qualifiés	4
Matelots	10 à 12
Graisseur	2 à 3
Service général	2

### Sardinier côtier

**Tableau 29:** Membre de l'équipage d'un sardinier côtier

Catégorie	Nombre
Officiers ponts	2
Officiers machine	2
Matelots qualifiés	4
Matelots	17 à 22

### Chalutiers côtiers

**Tableau 30:** Membre de l'équipage d'un chalutier côtier

Catégorie	Nombre
Officiers ponts	2
Officiers machine	2
Matelots qualifiés	2
Matelots	7 à 10
Service général	1

### Palangriers côtiers

**Tableau 31:** Membre de l'équipage d'un Palangrier côtier

Catégorie	Nombre
Officiers ponts	2
Officiers machine	2
Matelots	7 à 9
Service général	1

En vertu du code de commerce maritime tel qu'il a été modifié par le dahir n° 1. 84.54 du 27 avril 1984, sera délivré à chaque bateau admis à battre pavillon marocain un registre coté et paraphé qui servira de rôle d'équipage et sur lequel seront apposés les visas d'arrivée et de départ.

Sur la première page de ce registre seront énoncés :

- le nom et l'espèce du bateau,
- Le port d'attache,
- Le numéro d'immatriculation,
- Le tonnage légal,
- Le lieu et la date de sa construction,
- Le lieu et la date de sa construction de sa vente (s'il est de construction étrangère),
- Les noms, prénoms, surnoms et qualité du ou des propriétaires et ceux du capitaine,
- Le genre de navigation,

- le nombre et l'espèce des embarcations annexes qu'il faut réellement embarquer à bord.

Par ailleurs, le registre d'équipage fait foi de fiche de service et mentionne toute information relative à l'engagement du marin tel que, le nom, le prénom, la date de naissance, l'adresse, la fonction et la date d'engagement etc.

La délivrance du registre d'équipage est effectuée par le service de l'autorité compétente du port d'attache. Son renouvellement se fera au même bureau et comportera le dépôt du registre épuisé aux archives du bureau.

## **VI.2. Accord d'engagement du pêcheur**

La forme et les conditions d'établissement des contrats maritimes sont stipulées dans le code de commerce maritime (Modifié et complété par le dahir du 24 Juillet 1953 et par le dahir n° 1-61-223 du 24 octobre 1961)

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 marocain, est un contrat d'engagement maritime régi par les dispositions du dit dahir.

Est considéré comme armateur toute personne physique ou morale propriétaire ou non du navire qui assure l'exploitation.

Est considéré comme marin toute personne de l'un ou de l'autre sexe servant à bord d'un navire de mer.

Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement maritime doivent, à peine de nullité, être constatées par écrit devant l'autorité maritime. Elles sont inscrites ou annexées au registre d'équipage.

Par conséquent, le registre d'équipage fait foi de contrat s'il contient les dispositions réglementaires du contrat.

Le contrat d'engagement doit contenir des dispositions indiquant s'il est conclu pour une durée indéterminée ou pour un voyage.

Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties. Ce délai doit être le même pour les deux parties et ne doit pas être inférieur à un jour ouvrable.

Si le contrat est conclu pour la durée d'un voyage, il doit contenir la désignation nominative ou autre du ou des ports dans lesquels le voyage s'achèvera.

Le contrat d'engagement maritime doit, en outre, mentionner expressément :

- Le service pour lequel le marin s'engage et la fonction hiérarchique qu'il doit exercer ;
- La date à laquelle les services doivent commencer ;
- Le mode de rémunération convenu entre les parties ;
- Le montant des salaires fixes ou la base de détermination des profits ;
- Le lieu et la date de la signature du contrat.

### **VI.3. Processus de recrutement et d'affectation, agences privées**

Au milieu des années 90, un nouveau pas a été franchi en matière d'accès au métier de marin pêcheur. Ainsi, l'inscription maritime des futurs marins qui était jusqu'au là ouverte à tout demandeur ne justifiant d'aucun niveau scolaire ou qualification professionnelle, et présentant un dossier administratif à la délégation des pêches maritimes est devenue conditionnée par une formation scolaire et professionnelle minimale.

En effet, tout armateur ou association d'armateurs manifestant un besoin de nouveaux marins introduit une demande auprès de la délégation des pêches maritimes dont il relève par laquelle il s'engage à employer le candidat pendant la durée de formation dans un établissement de formation maritime sanctionné par un diplôme (mode par apprentissage, 20% de la période de formation à l'établissement et 80% à bord). A l'issue de cette formation, le candidat reçoit le livret maritime attestant son inscription définitive.

Pour ce qui est du besoin en personnel de commandement, l'analyse se fait annuellement dans le cadre du conseil de perfectionnement des établissements de formation maritime dans lequel siègent les représentants des professionnels concernés par le niveau du besoin en question.

Les candidats ayant réussi au concours d'accès séjournent dans l'établissement de formation correspondant au cursus suivi au terme duquel un diplôme leur est accordé.

Une cellule d'insertion au niveau de l'établissement de formation est mise à contribution pour assister les lauréats en quête du premier embarquement.

Généralement, le recrutement des marins se fait directement par l'armateur. On note l'absence de toute société privée ou bureau de placement étatique pour l'emploi des marins.

Au Maroc, aucune opération de placement en vue d'un engagement maritime ne peut donner lieu à une rémunération quelconque de la part du marin (article 166 bis code 1919).

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 en premier lieu dans un cadre familial. Souvent, le patron et les hommes clés 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).

Il est à signaler que le recrutement de tout marin se fait selon un processus bien déterminé. Ce processus est subordonné à une analyse des besoins, une opération qui se fait au niveau des établissements de formation maritimes en collaboration avec les professionnels, pour l'évaluation des besoins en personnel de commandement, et au niveau des délégations des pêches maritimes, en collaboration avec les représentants du secteur pour l'évaluation de tout manque en personnel subalterne.

Les personnes choisies reçoivent après une période de formation dont la durée et la consistance sont fonction du cadre de leur recrutement, une inscription maritime leur permettant d'exercer leurs fonctions à bord.

La phase qui représente le recrutement proprement dit concerne l'affectation du candidat à un navire et son inscription sur le registre de l'équipage.

#### **VI.4. Rémunération des pêcheurs.**

En matière de traitement des salaires, une distinction s'impose entre les modes de rémunération des marins du segment de la pêche hauturière et ceux des pêches côtière et artisanale.

Généralement, le personnel de commandement à bord des navires de la pêche hauturière est payé à raison d'un salaire fixe mensuel auquel s'ajoute une prime sur le chiffre d'affaire réalisé ou bien sur le tonnage des captures débarquées. Les marins embarqués à bord de ces navires sont payés au salaire fixe revalorisé par une prime sur le tonnage effectué.

Ce mode de rémunération a été inspiré du système adopté par la marine marchande (convention collective des marins de commerce). Cependant, une pluralité de barèmes des salaires existe et provoque parfois une certaine concurrence inter-entreprises lorsqu'il s'agit du recrutement des bonnes compétences. A titre indicatif, les salaires virtuels servis par les entreprises détentrices des navires de la pêche hauturière sont comme présentés dans le tableau suivant :

**Tableau 32:** Grille indicative des salaires du personnel de la pêche hauturière

<b>Personnel</b>	<b>Salaire fixe en dirhams</b>	<b>Prime</b>
Capitaine	12.000 – 15.000	2 à 3% sur le chiffre d'affaire
Personnel de commandement	4.000 – 9.000	10 à 50 dirhams par tonne de produit débarqué.
Personnel subalterne	2.660 – 8.000	5 à 25 dirhams par tonne de produit débarqué.

Source : Élaboré par nos soins

Les marins de la pêche côtière sont rémunérés suivant le système dit à "la part". Système formalisé pour la pêche à la sardine par l'arrangement du 18 avril 1952, puis étendu à toutes les composantes du segment de la pêche côtière.

Les dispositions des l'article 20 et suivants du dit arrangement fixent les conditions de répartition des apports entre l'armateur et l'équipage et entre les membres de l'équipage eux mêmes.

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 est comme décrit dans le tableau 36.

**Tableau 33:** 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

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 :

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

Cet arrangement tolère, en fonction des coutumes locales, des ajustements au niveau de la répartition et non pas sur la nature.

## Pour un chalutier

➤ Patron porteur	1 part ½
➤ Spécialiste	3 parts
➤ Mécanicien	2 part
➤ Second câblrier	1 part ½
➤ Second mécanicien	1 part ¼
➤ Le glacier	1 part
➤ « Couberter »	1 part
➤ Matelot	1 part
➤ Cuisinier	1 part ¼
➤ Ramendeur	¼
➤	

## **VII. Logement et alimentation à bord des navires**

### **VII.1. Conception et construction des navires dans le pays**

En droit national, concernant le logement de l'équipage et l'hygiène à bord des navires, l'art 33 ter du code 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.

La commission centrale de sécurité peut être consultée sur toute question relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à l'habitabilité des navires de commerce, de pêche ou de plaisance (art 35 bis du code).

Par ailleurs, des commissions de mise en service et des commissions de visite annuelle siègent au niveau de chaque port et ont pour mission de s'assurer que les prescriptions réglementaires en matière de sécurité sont respectées.

S'agissant des navires de pêche, aucune réglementation n'est adoptée, à ce jour, en matière de logement des marins à bord.

Même le projet de loi formant code des pêches maritimes laisse 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 du fait que ces unités ont été importées durant les années 70 et 80 et dont la construction a été faite par des chantiers modernes, avec le suivi des sociétés de classification. Par conséquent, leur structure et équipements répondent aux normes internationales de sécurité et d'habitabilité. La situation est toute autre à bord des navires de la pêche côtière. En effet, ces derniers sont le plus souvent de fabrication artisanale (annexe 3), 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



## **VII.2. Disposition à ratifier et degrés d'application de la recommandation R199**

D'une façon générale, la législation nationale en matière du travail dans la pêche et les pratiques courantes dans ce secteur répondent à une grande partie des dispositions de la recommandation 199.

Cependant, la réglementation nationale ne prévoit aucune disposition concrète concernant le logement des marins à bord des navires de pêche. Bien que la construction de ces unités est subordonnée à une autorisation préalable de 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 ne concerne que le côté sécuritaire sans toute fois couvrir l'aspect logement et habitabilité.

Par conséquent, d'une manière générale, les navires de la pêche côtière et artisanale construits en bois dans les chantiers locaux, ne répondent pas aux prescriptions de la recommandation 199.

S'agissant des navires hauturiers, construits dans les chantiers navales européens et qui forment l'essentiel de ce segment de la pêche, ils ne présentent pas de grands écarts par rapport aux dispositions de cette recommandation en matière des conditions d'habitabilité à bord.

Le programme de modernisation IBHAR, conçu et géré par le département des pêches maritimes, prévoit la modernisation de la flotte côtière à travers le remplacement de 800 navires en service depuis plus de 15 ans par des unités de nouvelles générations. La présence de chantiers de construction navale adéquats et de programmes de financement de cette opération, peut contribuer à une rapide évolution de la flotte côtière et pourrait faciliter leurs mises à niveau pour se conformer aux dispositions de la recommandation.

De ce fait le Maroc peut dans un futur proche être disposé à ratifier cette recommandation dont la portée sera appliquée dans un premier temps aux navires de plus de 24 mètres et qui pourrait être étendu progressivement aux navires de moins de 24 mètres

## **VII.3. Produits alimentaires**

Le marin engagé à bord d'un navire a droit pendant toute la durée de son engagement à la nourriture ou à une allocation équivalente dont le taux et les conditions d'attribution sont fixées par les contrats et usages.

Les aliments fournis aux marins doivent être 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.

Dans la pratique, pour les marins payés à la part, le prix des vivres est déduit de la valeur de vente de la capture comme frais communs.

Pour les marins payés au salaire fixe, les vivres sont pris en charge totalement par l'armateur.

Pour le marin payé au pourcentage de la valeur de la vente, certains armements procèdent à des retenus sur le revenu pour le remboursement d'une partie des frais de la nourriture du marin.

## **VIII. Protection de la santé, soins médicaux et sécurité sociale**

### **VIII.1. Soins de santé à bord**

Les soins médicaux à bord sont prévus dans les dispositions contenues dans les articles 189 à 194 du code de commerce maritime. D'après ce droit « le marin est soigné aux frais du navire s'il est blessé ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement ». Ces dispositions excluent les navires de moins de 25 TJB et ceux de la petite pêche.

Afin de s'acquitter de ces obligations, les armateurs dotent leurs unités d'une pharmacie en vue de faire face aux besoins des marins lors de leurs séjours à bord. Toutefois la réglementation actuelle 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. De son côté, le projet de loi formant code des pêches maritimes laisse à l'administration le soin de fixer les conditions de fonctionnement du service médical de bord.

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. Cette obligation est en cours de généralisation grâce au programme de formation établi par la direction de la formation maritime et de la promotion socioprofessionnelle. La directive prévoit aussi la qualification du personnel de commandement en matière d'initiation sur les techniques de secourisme et de premiers soins. Cette disposition est déjà mise en œuvre par l'introduction d'un module de formation spécifique à cette compétence dans le cursus de formation des officiers de pêche.

A terre, en cas de maladie, le marin, à l'instar des autres travailleurs des autres secteurs d'activité est pris en charge par l'assurance maladie obligatoire AMO, chapitre VIII .5.

Certaines sociétés de pêches contractent des mutuelles privées pour une couverture médicale supplémentaire de leurs travailleurs.

### **VIII.2. Sécurité et santé au travail**

L'importance du secteur des pêches maritimes en matière de participation à la croissance économique et aux possibilités de création d'emplois fait que la préservation de la santé et l'intégrité corporelle des gens de mer demeure une des priorités du département des pêches maritimes au Maroc.

Les dangers présentés par l'exercice du métier de marin, les pressions continues des organisations syndicales ainsi que la prise de conscience des pouvoirs publics et des professionnels employeurs du danger que peut générer la dégradation sociale des marins, ont

permis de multiplier les actions à caractère socioprofessionnel envers cette couche de population.

Le choix d'une structure organisationnelle adéquate a permis au département des pêches maritimes de mener par ses propres moyens ou à travers le recours à la coopération internationale des actions réussies en vers cette population défavorisée.

Le programme de l'aménagement du littoral marocain visant la création de villages de pêche ou de points de débarquements aménagés, soutenue par la création du centre national de vulgarisation et ses antennes régionales au sein des établissements de formation maritime, a permis à l'administration de s'approcher de plus en plus des couches de populations de marins

Ces structures physiques, accompagnées d'efforts en matière des ressources humaines, ont permis de mettre en œuvre dans toutes les localités maritimes du Maroc un programme de vulgarisation intense et efficace en matière de santé et de sécurité des personnes en mer. Ce programme basé sur des rencontres régulières sur terrain entre vulgarisateurs et marins utilise des moyens audio visuels et des supports pédagogiques écrits adaptés et facilite aux marins souvent analphabètes l'accès à l'information relative à cette question.

Dans l'objectif d'assurer une veille scientifique régulière, des journées sur la santé et la sécurité au travail sont organisées annuellement avec la participation d'organismes et d'intervenants étrangers. Cette manifestation annuelle permet de découvrir toute nouvelle technique ou scientifique dans ce domaine et de sensibiliser les partenaires employeurs et organisations des marins à l'importance de la prévention des accidents et maladies professionnelles et des mesures à prendre une fois un événement est survenu.

Enfin, 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. 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 ».

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.

Les services centraux en charge de la santé et de la sécurité au travail coordonnent 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.

### **VIII.3. Systèmes de gestion de la sécurité et de la santé au travail**

Les politiques publiques, les structures organisationnelles et les dispositions réglementaires adoptées en matière de gestion de la sécurité et de la santé des pêcheurs reflètent le niveau accordé à cette composante essentielle de la préservation de l'intégrité corporelle du marin.

Au niveau réglementaire, 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 commerce, de pêche ou de plaisance.

En outre, la 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.

Par ailleurs, 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.

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.

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.

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.

Dans la pêche côtière, l'administration veille difficilement à l'application des règles de sécurité, l'aspect gestion est pratiquement absent.

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 nécessite encore beaucoup d'efforts.

#### **VIII.4. Évaluation des Risques**

L'évaluation des risques à bord se rapporte à trois aspects importants : l'identification, l'analyse et la prévention des risques.

L'identification et l'analyse des risques à bord se fait lors de l'établissement des statistiques annuelles des accidents survenues à bord des navires de pêche. Les services en charge de la sécurité des marins effectuent une analyse précise sur les conditions et origines possibles des différents accidents. Les résultats de ces investigations sont diffusés aux différentes délégations des pêches maritimes afin d'en tirer les enseignements nécessaires.

La prévention est un élément essentiel de la gestion du risque, le Maroc lui a accordée une attention particulière par les moyens suivants :

- La formation et la sensibilisation : le dispositif de formation mis au point par la Maroc permet d'assurer de larges mesures en matière de sensibilisation des équipages des navires aux différents dangers auxquels les marins sont exposés lors de l'exercice de leurs activités professionnelles.
- Les contrôles réguliers des dispositifs techniques et matériels de sécurité à bord : les visites de sécurité assurées par les commissions de sécurité locales permettent l'évaluation de l'existence et de l'état de fonctionnement du matériel de sécurité à bord.
- Les rencontres, les ateliers et les journées de santé et de sécurité des marins sont des espaces de diffusion d'information, d'échanges d'expérience et de concertation entre les différents acteurs.

Par ailleurs, les médecins de travail maritime jouent un rôle important dans la sensibilisation aux risques potentiels des maladies professionnelles. Ce thème est aussi traité dans le module de formation dispensé aux officiers dans leur cursus de formation.

#### **VIII.5. Systèmes de sécurité sociale des pêcheurs**

La sécurité sociale du pêcheur est actuellement au centre des préoccupations du département des pêches maritimes. Les systèmes de sécurité sociale assurent aux adhérents (Pêcheurs des trois segments de la pêche) une protection contre les risques de maladies, la suppression de revenu en cas de maladie, maternité, invalidité ou vieillesse ainsi que le droits aux allocations familiales et pour les ayants droit une allocation au décès et une pension de survivants.

D'autre part, la CNSS a été désignée par la loi 65-00 pour gérer l'assurance maladie obligatoire (AMO) des salariés du secteur privé.

Le système de la sécurité sociale des marins pêcheurs est basé sur la cotisation à l'instar des autres secteurs d'activité.

La pêche hauturière bénéficie du même système de cotisation que les autres secteurs d'activité, cité dans le paragraphe I.5.2. Par contre, pour les marins opérant dans le segment de la pêche côtière, la loi prévoit d'asseoir la cotisation, non pas sur l'ensemble des rémunérations perçues, mais sur les recettes brutes du navire de pêche. Le décret n° 2-64-025 du 30 janvier 1964 fixe comme suit les taux de cotisation due à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale par les marins pêcheurs à la part:

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

Les cotisations sont prélevées à la source par l'Office National des Pêches et versées mensuellement à la CNSS accompagnées d'un état de prélèvement par navire. Cet office est rétribué pour cette action et perçoit une rémunération de 2% (hors taxes) des cotisations retenues.

### **Assurance maladie obligatoire**

L'AMO couvre le salarié assujéti et les membres de sa famille. Il s'agit du (des) conjoint(s), des enfants à sa charge âgés de 21 ans au plus et à 26 pour les enfants non mariés poursuivant des études supérieures et sans limites d'âge pour les enfants atteints d'un handicap physique ou mental.

Les employeurs armateurs sont tenus de procéder à l'affiliation de leurs entreprises à l'AMO auprès de la CNSS et à l'immatriculation de l'ensemble de leurs salariés dans cet organisme.

### **Les taux de cotisation**

Les cotisations sont prélevées sur les ventes brutes de poisson et sont fixées à 1,2% pour les chalutiers et à 1,5% pour les sardiniers et les palangriers.

### **Les marins de la pêche hauturière**

Les marins de la pêche hauturière sont considérés en tant que salariés au même titre que ceux des secteurs commerciaux et industriels. Les taux sont fixés à 5%, répartis comme suit :

- 1% à la charge de l'employeur au titre de la solidarité AMO ;
- 2% à la charge des employeurs.
- 2% à la charge du salarié.

## Les marins de la pêche artisanale

Le département des pêches maritimes et la Caisse Nationale de la Sécurité Sociale sont en cours de réflexion sur un régime spécifique à ce segment.

## Le panier de soins de l'AMO

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.

Le tableau suivant présente les affections de longue durée prises en charge par l'AMO.

**Tableau 34 :** Liste des 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 insulino-dépendant et diabète non insulino-dépendant
	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 foie (hépatites B et C)
Maladie du foie	Cintheses 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
Maladies mentales	Psychoses
	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 sur AMO et décrets d'application.

Le tableau 35 présente les affections longues et coûteuses (ALC) prises en charge par l'AMO.

**Tableau 35:** Liste des ALC prises en charge 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 sur AMO et décrets d'application.

## VIII.6. Protection en cas de maladie ou d'accident de travail grave ou mortel

Sur le plan réglementaire, le Dahir du 27 juin 1927 tel qu'il a été complété et modifié par le dahir n° 1- 60 -223 du 6 février 1963, constitue le texte de base qui définit la responsabilité relative aux accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail. Il détermine les taux



des rentes viagères des victimes et les formalités administratives à remplir dans la constatation des accidents.

Ce texte a subi un certain nombre de modifications, notamment en ce qui concerne les taux de rentes viagères. D'autres textes sont, par ailleurs, intervenus pour la fixation des tarifs d'hospitalisation en matière d'accidents de travail.

En 1961, un décret a ensuite fixé les conditions d'attribution, de réparation et de renouvellement des appareils de prothèse et d'orthèse et d'orthopédie nécessaires aux victimes des accidents de travail. Les dispositions de ce texte relatives à la responsabilité des accidents de travail ont par la suite été étendues aux maladies professionnelles.

En novembre 2002, l'entrée en vigueur de la loi 18-01 rend l'assurance accidents de travail (AT) obligatoire pour tous.

Le code de commerce maritime, dans l'article 189, met à la charge du navire les frais de soins et blessures d'un marin en cours de son embarquement à bord. Il décrit dans ses articles 190 à 194, les modalités de cette prise en charge ainsi que les obligations de l'armateur en cas d'accident ou décès d'un membre de l'équipage.

Toutefois, l'article 190 ter, exclut les navires de moins de 25 tonneaux et ceux qui sont armés à la pêche côtière de ces dispositions.

L'exclusion faite par le code de commerce maritime a été réparée par le code de travail qui a un effet générique. Ainsi, Le code de travail, dans ses articles 265, 266, 267, prend des dispositions concernant les salariés victimes d'un accident de travail ou d'une maladie professionnelle.

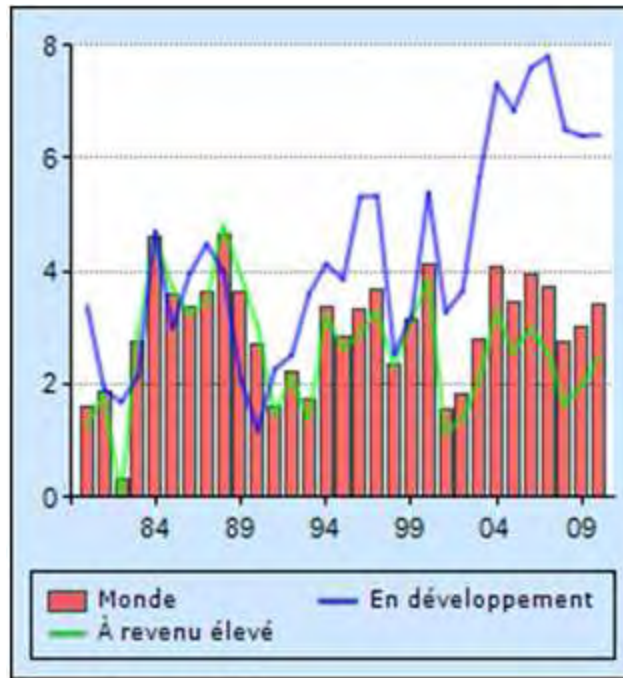
## **IX. Perspectives**

### **IX.1. Perspectives économiques au niveau international, régional et national**

#### **IX.1.1. Perspectives économiques au niveau international**

Pour l'année 2008 et les quatre prochaines années, l'institution de Bretton Woods prévoit un taux de croissance moyen d'environ 3,5%.

Au niveau des pays en développement, le dynamisme de leurs économies atténuerait les effets du ralentissement de l'activité actuellement observé notamment aux États-Unis. La croissance du PIB réel de ces pays devrait en effet se modérer légèrement pour se fixer au niveau de 7 % pendant la même période, contre à peine 2,2 % dans les pays à revenu élevé. La figure suivante permet d'illustrer les perspectives de croissance du PIB mondiale.



Source : Banque mondiale

**Figure 8:** Croissance réelle du PIB entre 1980 et 2010

Globalement, la croissance des pays en développement ne devrait que modérément se ralentir au cours des deux prochaines années. Une décélération beaucoup plus marquée par l'activité aux États-Unis. Ce qui constituerait probablement un risque réel pouvant assombrir les perspectives à moyen terme les pays en développement.

L'affaiblissement du dollar, le spectre d'une récession aux États-Unis et la volatilité croissante des marchés financiers pourraient infirmer ces hypothèses d'atterrissage en douceur de l'économie mondiale.

Ces risques auront comme conséquence une baisse des revenus liés à l'exportation ainsi que des apports en capitaux pour les économies en développement ainsi qu'une réduction de la valeur de leurs investissements effectués en dollars à l'étranger.

Dans ce contexte, les pays en développement pourraient avoir à utiliser les réserves qu'ils ont constituées et les autres mécanismes dont ils se sont dotés ces dernières années pour absorber des chocs inattendus. Dans le même sillage, la croissance robuste enregistrée récemment par les pays en développement explique en partie le niveau élevé des prix des produits de base, plus particulièrement du pétrole, des métaux et des minerais. Cette évolution a profité à de nombreux exportateurs de ces produits, d'où la forte progression de la demande dans certains pays relativement plus pauvres. La hausse récente des prix des céréales, en partie due à l'accroissement de la part de la production céréalière destinée aux biocarburants, pèse sur les revenus réels des pauvres en milieux urbains.

Les experts de l'institution Bretton Woods estiment qu'une gestion macroéconomique plus prudente et les progrès techniques ont contribué à accroître la productivité globale des facteurs et les revenus réels dans les pays en développement au cours des 15 dernières années. Cette tendance devrait aider à réduire la pauvreté durant la prochaine décennie.

## **IX.1.2. Perspectives économiques au niveau régional**

### **a) Perspectives économiques en Afrique**

L'Afrique a connu une croissance économique record pendant quatre années consécutives. En 2007, le continent a connu une croissance de 5.7 pour cent du PIB et une croissance par tête de 3.7 pour cent. Selon les indicateurs, la croissance devrait poursuivre son accélération en 2008 et rester ferme en 2009.

Cette tendance cache toutefois une multiplicité de réalités qu'il faut prendre en compte dans des mesures politiques adaptées. Les exportateurs de pétrole doivent capitaliser sur leurs bénéfices inattendus en investissant dans l'éducation et la formation, tout en développant les infrastructures et en améliorant l'environnement des affaires.

L'objectif est de diversifier l'économie pour qu'elle entretienne la croissance lorsqu'il n'y aura plus de pétrole ou que ses revenus deviendront insuffisants. Les bénéfices importants de l'industrie pétrolière ne dureront pas éternellement et il est crucial que les gouvernements anticipent le déclin de cette industrie et la période post-pétrole en mettant en œuvre des politiques qui soient appropriées. Ces mesures devront permettre d'améliorer la transparence et de lutter contre la corruption.

Les pays importateurs de pétrole doivent faire face aux défis posés par les prix croissants de ces importations, par ailleurs exacerbés par la hausse internationale des prix de la nourriture. Ces phénomènes mèneront à l'empirement des déficits des comptes courants et à des dégradations des termes d'échanges. Un autre danger auquel les importateurs de pétrole doivent faire face est le risque de baisse des prix des exportations des biens non-pétroliers.

Ceci risquerait en effet de réduire la demande domestique et de ralentir la croissance du fait de la diminution des revenus des exportations.

### **b) Perspectives économiques dans la région MENA**

En somme, le taux de croissance du PIB dans la région MENA (Moyen Orient et Afrique du Nord) a augmenté de près de 5 % en 2007, comme en 2006, et est donc resté à son niveau le plus élevé depuis 10 ans. Cette tendance risque de durer dans les cinq prochaines années.

Par ailleurs, au Maroc, comme en Égypte et en Tunisie, les réformes améliorent le climat des affaires et accroissent la compétitivité du secteur des exportations. L'Égypte, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie ont signé un accord de libre-échange (l'Accord d'Agadir) pour promouvoir le commerce à l'intérieur de la région tout en s'attaquant à la question des règles d'origine qui intervient souvent dans les cadres de plus vaste envergure, comme les accords euro-méditerranéens.

Les IED (Investissements directs étrangers) commencent fortement à stimuler l'investissement privé et la croissance dans les pays de ce groupe qui, au fur et à mesure que leurs réformes progresseront, présenteront de plus en plus d'attrait pour les IED. En fait, d'importantes entrées d'IED ont été enregistrées dans la région au cours des trois dernières années, en raison de l'accélération de la croissance économique, de la diversification des activités et de la poursuite de réformes.

### **IX.1.3. Perspectives économiques au niveau national**

L'économie marocaine continuerait de se diversifier avec la montée en puissance de la contribution des secteurs secondaire et tertiaire au PIB. Les activités non agricoles ont affiché en 2007 un taux de croissance de 5.6%, contre 5.9% en 2006 et 5% 2005. Cette tendance devrait se maintenir durant la période 2008-2010 avec un taux de croissance prévu d'environ 6.1%, grâce à la performance des activités industrielles, du bâtiment et des travaux publics (BTP) et des télécommunications.

Le Maroc s'est engagé dans une politique de consolidation budgétaire à la suite des plans d'ajustements structurels entrepris dans les années 1980 et 1990. Depuis, la bonne tenue de l'économie marocaine a permis de poursuivre cette tendance vertueuse de mobilisation des recettes et de maîtrise des dépenses. Cet engagement devrait se poursuivre dans les années à venir.

Après avoir atteint 5.6 % du PIB en 2005, le déficit global a été ramené à 2.2 % du PIB en 2006 et à 3.3 % en 2007. Selon les prévisions, le déficit budgétaire devrait se situer à hauteur de 3.8 % en 2008 et à hauteur de 3% en 2009. L'amélioration de la situation des finances publiques résulte de la volonté des autorités de faire de la politique budgétaire un axe stratégique prioritaire pour atteindre leurs objectifs de développement économique et social.

L'accent serait dorénavant mis sur la transparence, la modernisation du système fiscal et la maîtrise des dépenses. La simplification du système fiscal, le renforcement de l'administration fiscale et l'élargissement de l'assiette de l'impôt entamés ont d'ores et déjà conduit à un accroissement des recettes fiscales de 12.8 et 9.5% en 2006 et 2007. Cette performance découle de la croissance soutenue du rendement de la taxe sur la valeur ajoutée, de l'impôt sur les sociétés et les droits d'enregistrement et de timbre.

### **IX.2. Perspectives du marché de travail pour les fonctionnaires**

Le Maroc a réduit en 2006 la masse salariale de ses fonctionnaires à 12,2% du PIB contre 13,2% en 2005 grâce à une opération de départ volontaire instituée par le décret n°2.04.811 du 23 Décembre 2004.

Quelque 38.800 fonctionnaires ont quitté l'administration publique civile, soit 7,6% du total en recevant des indemnités de l'État - grâce à une opération novatrice mise en œuvre dans la première moitié de 2005.

La masse salariale des fonctionnaires marocains est passée de 3,18 milliards d'euros en 1996 à 5,64 milliards d'euros en 2005.

Le départ volontaire a permis à l'État d'épargner 4,8 milliards de dirhams, soit plus de 1% du PIB.

Entre 20.000 et 30.000 emplois devraient être assurés par les entreprises créées par les fonctionnaires ayant quitté l'administration publique en 2005. Les indemnités de départ qu'ils ont reçues ont été de 11,2 milliards de dirhams, soit l'équivalent de leurs salaires durant deux ans et demi.

Le Maroc compte actuellement quelque 500 000 fonctionnaires. Ce chiffre ne risque pas d'augmenter dans les années à venir. En effet, le gouvernement marocain a pris la décision de diminuer la masse salariale des fonctionnaires en raisonnant les recrutements au sein de la fonction publique.

### **IX.3. Perspectives du marché de travail dans le secteur de la pêche.**

Le secteur des pêches maritimes emploie plus de 400.000 personnes d'une façon directe ou indirecte. Il est soutenu par une flotte diversifiée, composée de 449 navires congélateurs, 2544 navires de pêche côtière et 15428 barques de pêche artisanale.

Par ailleurs, dans le souci de préservation de la ressource, le Maroc a entamé depuis Mai 1992 une politique de gel des investissements en amont de la filière des pêches maritimes. Cette politique aura certainement un effet direct sur le marché de travail et les processus de recrutement dans le secteur.

Ainsi, le marché de travail en amont de la filière des pêches maritimes connaîtrait dans les années à venir une certaine stabilité quantitative. Les emplois proposés concerneraient principalement les remplacements des départs en retraite.

En aval de la filière des pêches maritimes au Maroc, la valorisation des captures constitue un maillon solide en développement permanent.

Dans ce contexte, les investissements tendent à s'orienter vers les branches d'activités suivantes :

- La congélation des petits pélagiques ; notamment dans les ports du sud du Royaume (Dakhla, Laâyoune et Tan-Tan) à proximité des grands centres d'approvisionnement.
- L'élaboration en filet de poisson à faible valeur commerciale
- La mise en conserve de céphalopodes et de mollusques bivalves.
- La transformation des algues marines en agar-agar.
- Le développement de réseau de distribution de poisson frais et congelé sur le marché local.

De ce fait, le maillon de transformation des produits de la pêche serait un grand pourvoyeur d'emploi de personnel qualifié dans les domaines des technologies de transformation, de la qualité, des analyses de laboratoires, techniques et commerciaux.

### **IX.4. Évolution des taux d'accidents du travail**

Les statistiques relatives aux accidents de travail maritime au Maroc affichent actuellement une tendance baissière. Cette tendance continuera dans les prochaines années grâce à un certain nombre de mesures prises par le département des pêches maritimes:

- La prise de conscience au niveau du département des pêches maritimes concernant les conditions de travail des marins pêcheurs est traduite par la mise en place d'une

structure organisationnelle permettant de veiller sur les aspects relatifs aux accidents de travail mer ;

- Le conditionnement de l'accès au métier de marin par le suivi d'une formation adéquate en matière de sécurité à bord ;
- La mise en place récemment d'un programme de modernisation de la pêche côtière et artisanale visant le remplacement de 800 navires côtiers par des unités plus modernes permettrait d'améliorer les conditions de travail des marins ;
- La dotation de l'administration d'une flotte de vedettes de sauvetage permettant de porter assistance aux marins en difficulté en mer. Ce programme d'acquisition des unités de sauvetage continuera pour couvrir tous les ports du Royaume ;
- La ratification par le Maroc de la convention SAR de 1979 et la mise en place du dispositif SAR-Maroc permettront de réduire le taux des naufragés en mer ;
- La mise en place d'opérations de prévention portant sur la formation, la vulgarisation et le contrôle par l'autorité compétente du matériel et des installations de sécurité à bord.

## **IX.5. Perspectives de conflits au travail**

Actuellement, les différents acteurs du secteur des pêches maritimes au Maroc manifestent un intérêt particulier à l'importance du facteur humain en tant qu'élément central dans l'activité d'exploitation des ressources halieutiques. Plusieurs actions ont été programmées visant l'amélioration des conditions de travail des marins pêcheurs.

Ainsi, le département des pêches maritimes a élaboré un projet de code de pêche intégrant les principaux aspects du travail dans le secteur. Ce projet a actuellement franchi les premières étapes de validation.

De leurs côtés, l'Association Professionnelle des Amateurs de la Pêche Hauturière au Maroc (APAPHAM) et le Syndicat National des Officiers et Marins de la Pêche Hauturière (SNOMPH) ont maintenu un dialogue permanent bilatéral suite aux dispositions du protocole d'accord signé en 2002. Ce dialogue a permis d'une part de maintenir une paix sociale dans le secteur et d'autre part de créer les conditions favorables pour l'élaboration d'un projet d'une première convention collective régissant les relations professionnelles entre armateurs et marins.

En outre, le département des pêches maritimes a récemment lancé un appel d'offre en vue d'élaborer une stratégie novatrice de même à développer ce secteur et améliorer sa compétitivité. Cette stratégie vise d'accroître la contribution du secteur au PIB et aux exportations, de créer des emplois de qualité, d'accroître les revenus des pêcheurs et d'améliorer leurs conditions socioprofessionnelles.

La portée de ces actions permettra sans doute l'amélioration du climat social et l'atténuation de l'intensité des conflits au travail.

Toutefois, la raréfaction de la ressource conjuguée à la non participation effective de tous les acteurs aux processus de résolutions des problèmes, risque de contrecarrer les effets positifs des actions déjà entreprises.

## **IX.6. Évolution d'autres aspects de la situation sociale de l'emploi dans le secteur**

Au centre des préoccupations du département des pêches maritimes, la politique sociale en faveur des gens de mer vise l'amélioration de leur condition de vie, de travail et de sécurité en mer.

Partie intégrante de l'action sociale, la santé des gens de mer fait l'objet de la mise en place d'un réseau d'antennes médicales dans les ports du Royaume, ainsi que la promotion d'un système de prévoyance sociale.

Conscient de l'importance que revêt le développement de la pêche artisanale, un programme national d'aménagement du littoral marocain a été élaboré et comprend la réalisation de plusieurs villages de pêche et de points de débarquement aménagés.

Des infrastructures fonctionnelles, telles que les fabriques de glaces, les magasins de stockage et les ateliers de réparation navale sont ainsi mis à la disposition des marins pêcheurs afin de leur permettre de tirer le meilleur bénéfice de leur activité.

Des sessions d'alphabétisation fonctionnelle 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.

## **X. Besoins**

### **X.1. Analyse SEPO dans le secteur des pêches maritimes**

Le tableau suivant résume les différentes actions considérées comme des succès. Par conséquent, on doit les maintenir et celles qui sont considérées comme des échecs, et qu'il faut améliorer ou abandonner.

**Tableau 36** : Analyse SEPO dans le secteur des pêches maritimes

**Succès :**

- Formation et inscription maritime
  - Haussement du niveau de formation;
  - Formation par apprentissage;
  - Vulgarisation;
  - Condition d'obtention des brevets (certificats);
  - Qualification minimale (formation de base en sécurité) ;
  - Exigence scolaire avant inscription ;
  - Conditionnement de l'accès au métier dans pêche côtière et pêche hauturière par l'inscription au matricule maritime national;
  - Application des dispositions relatives aux programmes de la STCW-F.
- Conditions de travail
  - Application des conditions pour exercer la fonction d'officier à bord (limitation des dérogations)
  - Couverture sociale (CNSS, AMO)
  - Droit à la nourriture
  - Droit aux soins du marin (189,190 du code 1919)
  - Décisions des effectifs minima;
  - Application de certaines dispositions des conventions SOLAS et TORREMOLINOS en matière de sécurité (visite de sécurité);
  - Création des œuvres royales de sauvetage (prélèvement à la source);
  - Acquisition de vedettes de sauvetage;
  - Projet d'aménagement du littoral (villages de pêches);
  - Programmes de modernisation de la pêche côtière et artisanale.
- Gestion de la flotte
  - Immatriculation des canotiers.

**Potentialités :**

- Étendre la formation par apprentissage à la pêche artisanale;
- Renforcer l'effort de formation et de vulgarisation ;
- Poursuivre les réformes sur l'inscription et l'emploi en mer
- .
  
- Étendre la couverture sociale au segment artisanal;
- Déterminer la composition des vivres des marins;
- Instituer l'obligation d'une pharmacie à bord;
- Déterminer la composition de la pharmacie du bord;
- Acquérir d'autres moyens maritimes et aériens pour le sauvetage;
  
- Améliorer les futurs plans d'aménagement des pêcheries en tenant compte de leurs incidences sociales
- Implication active de l'administration dans la gestion des vedettes de sauvetage



<p><b><u>Echec :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incidence sociale du plan d'aménagement ;</li> <li>• Couverture sociale Addamane albahri/Exclusion des marins des négociations;</li> <li>• Accès libre à l'inscription maritime;</li> <li>• Désengagement partiel de l'administration de la gestion des vedettes de sauvetage;</li> <li>• Élargissement informel de la mission des vedettes au remorquage et d'assistance;</li> <li>• Coordination entre les différents départements ministériels dans la réalisation des villages de pêche;</li> <li>• Conception et mise en œuvre du premier programme de modernisation de la pêche côtière;</li> <li>• Construction des navires de pêche côtiers et artisanaux;</li> <li>• Emploi de marins de sexe féminin.</li> </ul>	<p><b><u>Obstacle :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence de réglementation relative à la construction des navires de pêche en matière de conditions d'habitabilité et de travail à bord;</li> <li>• Manque de concertation avec l'ensemble des acteurs;</li> <li>• Insuffisance de motivation des agents verbalisateurs;</li> <li>• Absence de statut des inspecteurs de travail maritime.</li> </ul>

## **X.2. Principaux aspects à considérer en vue de la ratification et de la mise en œuvre des conventions internationales**

Pour les conventions internationales base de ce diagnostic, à savoir la convention 188 et la convention STCW-F, il est nécessaire de rappeler qu'elles intéressent un secteur principal au Maroc qu'est la pêche maritime .Cette considération est encourageante, du fait que les pouvoirs publics en accordent une attention particulière.

L'évaluation de l'écart existant entre les dispositions des conventions en question, la législation nationale et les réalités sur le terrain est d'ores et déjà réalisée par l'autorité compétente.

Les modalités de mise en œuvres des actions nécessaires pour la satisfaction du déficit dégagé des écarts ainsi que l'évaluation de l'effort en matière d'investissement que se soit public ou privé est un aspect important pour lequel une réflexion approfondie devrait être faite.

Dans ce même sens, les prévisions d'éventuelles résistances que ce soit de la part des armatures ou des marins pêcheurs doivent êtres prises en compte.

Pour ces raisons, un effort particulier en matière de formation et de vulgarisation au profit du personnel de l'administration, des armateurs et des marins doit être préliminaire à toute action visant la ratification de ces conventions.

## **X.3. Besoins de formation du personnel des administrations de la pêche.**

### **X.3.1. Promotion de l'égalité des genres dans le secteur de la pêche**

Au Maroc, le principe de l'égalité des genres est garanti par la loi suprême. La réglementation marocaine ne fait pas de distinction entre homme et femme pour l'accès aux métiers de marins.

La promotion de l'égalité des genres dans la pêche fait face à des obstacles notamment d'ordre socioculturel. Ainsi, 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.

L'adhésion du personnel de l'administration au principe de l'égalité des genres est indispensable 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 sensibilisations 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.

### **X.3.2. Promotion de l'emploi des jeunes**

L'emploi des jeunes est une question qui préoccupe fortement les pouvoirs publics dans tous les secteurs économiques du Maroc, le secteur des pêches ne fait pas l'exception. 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 créées suite aux différents départs prévus à la retraite.

Le personnel de l'administration doit être formé à l'utilisation des outils statistiques et d'analyse des populations maritimes. Il doit aussi avoir les connaissances nécessaires pour la conception et la mise en œuvre de programmes d'insertion des jeunes dans le domaine maritime à l'instar de ce qui se fait dans les autres secteurs. Des programmes sont à promouvoir dans le secteur des pêches tel que :

- La promotion de la micro entreprise et l'encouragement de l'emploi indépendant ;
- La mise en place de programmes de formation-insertion dans le secteur des pêches maritimes

### **X.3.3. Droit à un travail décent**

Le personnel cible de toute action visant à garantir le droit au travail décent dans le secteur de la pêche est la population des personnes en charge de l'inspection de travail maritime. Outre les missions de contrôle et d'inspection, ce personnel représente une force de proposition en matière d'amélioration des conditions de travail à bord.

Le personnel enseignant des établissements de formation maritimes et les responsables des organismes employeurs et employés sont aussi des acteurs incontournables pour réussir toute action visant l'amélioration des conditions de travail des pêcheurs en mer.

Des actions de formation et de sensibilisation ainsi que la diffusion et la vulgarisation des programmes initiés par les instances internationales en la matière sont à développer au profit des différents acteurs du secteur. Ces actions consistent à outiller le personnel en charge de l'inspection de travail de bagage juridique et de connaissances scientifiques lui permettant de jouer son rôle d'assistant auprès des professionnels du secteur.

Elles doivent aussi permettre de sensibiliser les autres responsables au droit de toute personne à un travail décent afin d'améliorer les perspectives de développement personnel et l'intégration sociale des marins, de leur garantir la liberté d'exprimer leurs préoccupations, de s'organiser et de participer à la prise des décisions qui influent sur leur vie.

Le rôle des associations, des coopératives, des groupements d'employeurs et les syndicats doit être pris en compte. La promotion socioprofessionnelle des marins nécessite une formation adéquate des responsables administratifs à la gestion participative pouvant mettre à contribution tous les partenaires sociaux.

#### **X.3.4. Besoins de formation dans le cadre du STCW-F, 1995**

L'esprit de la convention sur les normes de formation du personnel marin est fort présent chez les responsables de l'administration de la formation maritime au Maroc.

Un effort satisfaisant a été déployé au niveau de la formation et la sensibilisation du personnel administratif et plus particulièrement le personnel en charge de la formation des gens de mer au Maroc.

Actuellement, tous les intervenants sont sensibilisés à l'importance des dispositions, aux retombées positives de la ratification de la convention, en particulier, la reconnaissance et la valorisation des titres délivrés au niveau des différents établissements de formation à la pêche au Maroc.

Plusieurs séminaires ont permis d'analyser la convention, de déterminer les écarts existant entre les dispositions de la norme et les pratiques mises en œuvre et les modalités de corrections possibles. Dans ce sens, les programmes de formation dans les établissements de formation ont été revus, des équipements de simulation ont été acquis et des formations des formateurs ont été assurées.

Tout effort supplémentaire doit être orienté vers l'ensemble des formateurs des établissements de formation. Cet effort concernera l'étude approfondie de la convention et les modalités de sa transposition dans les programmes de formations des gens de mer au Maroc.

#### **X.3.5. Diffusion des bonnes pratiques dans la pêche**

Aujourd'hui, plusieurs pêcheries nationales sont en état de surexploitation, c'est le cas des pêcheries poulpières, crevettières et plusieurs pêcheries des petits pélagiques. Cette surexploitation est due entre autres à de mauvaises pratiques dans le secteur des pêches de nature à porter atteinte à la pérennité de la ressource, et par conséquent, à la rentabilité des unités de pêches et à la stabilité de l'emploi dans le secteur,

Ces pratiques concernent principalement :

- La pêche des juvéniles ;
- La violation des zones interdites ;
- L'utilisation d'engins de pêche prohibés :
  - Maillage non réglementaire ;
  - Doublement de la poche ;
  - Filet en monofilament ;
  - Pêche avec la dynamite ;
- La pêche durant les arrêts biologiques ;
- Le dépassement de quotas ;

- Les rejets de poisson en mer ;
- Le commerce des engins de pêches interdits ;
- Le commerce du poisson pêché illicitement ;
- Le commerce informel des captures ;
- Le rejet des hydrocarbures en mer ;
- La pêche informelle dans le segment artisanal.

Ces pratiques trouvent leurs origines dans des considérations culturelles et économiques. En effet, bon nombre de pêcheurs ont tendance à considérer que la ressource halieutique est inépuisable. D'autres ont plus accédé au métier de marin par nécessité plutôt que par vocation et souvent sans aucune formation préalable.

La surexploitation de la ressource origine de l'épuisement des stocks a pour conséquence de pousser les pêcheurs à rentabiliser leurs unités de pêche en ayant recours à des pratiques plus destructives

Les besoins nécessaires pour diffuser des bonnes pratiques relatives à ces questions citées ci-dessus concernent :

- La formation et sensibilisation du personnel de l'administration, du contrôle, de la formation et des pêcheurs au concept d'une pêche responsable ;
- Le renforcement et l'amélioration du contrôle (moyen matériel et humain) ;
- L'amélioration des procédures de suivi et de la traçabilité des produits de la pêche ;
- L'application des sanctions dissuasives prévues par la loi ;
- L'interdiction du commerce des produits pêchés illicitement ;
- Le développement de moyens de communication pour la sensibilisation des pêcheurs et des consommateurs (Radio, télévision) ;
- L'implication de tous les acteurs d'une pêcherie donnée.

### **X.3.6.Assistance technique de l'OIT**

L'OIT, à travers le BIT a établi une relation fructueuse avec le Maroc dans le domaine de l'emploi. Les programmes triennaux 1999-2001 et 2002-2005 signés entre le Maroc et le BIT ont permis de renforcer les capacités du Maroc en matière de l'emploi dans quelques secteurs pilotes tel que le textile.

Le secteur des pêches au Maroc est à forte incidence sociale. La nature de la fonction du marin, le degré d'encadrement et la disponibilité de l'administration maritime au Maroc font que le moment est opportun pour la conception et la mise en œuvre d'un programme spécifique à ce secteur. Ce programme doit concerner tous les éléments importants de l'emploi dans le domaine des pêches maritimes, à savoir :

- L'application des normes internationales ;
- La protection sociale des travailleurs ;
- La formation ;
- La promotion du dialogue sociale ;
- La sécurité et la santé des marins à bord.

L'assistance technique de l'OIT est requise tout au long du processus allant de l'analyse des besoins à l'évaluation finale du programme.

## **XI. Proposition d'un plan d'action**

Le plan d'action suivant porte principalement sur les actions à mener en vue d'une amélioration effective des conditions sociales des travailleurs dans le secteur des pêches maritimes. Les actions suivantes n'engagent en rien les parties prenantes, elles émanent d'une analyse personnelle. Elles concernent les domaines suivants :

- Formation, vulgarisation et sensibilisation
- Mise à niveau de la réglementation nationale régissant le travail des pêcheurs
- Mise à niveau du secteur conformément à réglementation
- Dialogue social

**Tableau 37:** Recommandations de plan d'action en vue d'améliorer les conditions sociales des marins

Domaine	Actions à mener	Intervenants	Observations
<p align="center"><b>Formation, vulgarisation et sensibilisation</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Former le personnel de l'administration sur le contenu des conventions internationales en matière de travail décent</li> <li>• Former les représentants des employeurs et des marins sur les droits et les obligations de chaque partie</li> <li>• Organiser des sessions de vulgarisation pour sensibiliser les marins pêcheurs sur les règles de base en matière de santé et de sécurité à bord</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le département des pêches maritimes</li> <li>- Les établissements de formation maritime</li> <li>- Le centre national de vulgarisation maritime</li> <li>- Les regroupements professionnels</li> </ul>	<p align="center">L'assistance de l'OIT est fortement recommandée</p>
<p align="center"><b>Mise à niveau de la réglementation nationale régissant le travail des pêcheurs</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diagnostiquer le besoin en matière de législation</li> <li>2. Élaborer les textes législatifs nécessaires pour combler les déficits</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le département des pêches maritimes</li> </ul>	<p align="center">Prendre en compte les dispositions des conventions internationales</p>
<p align="center"><b>Mise à niveau du secteur conformément à réglementation</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diagnostiquer les écarts par rapport à la réglementation pour les trois segments de la pêche</li> <li>2. Mettre en œuvre les programmes de modernisation du secteur</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le département des pêches maritimes</li> <li>- Les regroupements professionnels</li> <li>- Les bailleurs de fonds</li> <li>- Les bureaux d'études</li> </ul>	<p align="center">L'assistance de l'OIT est fortement recommandée</p>

<b>Domaine</b>	<b>Actions à mener</b>	<b>Responsabilités</b>	<b>Observations</b>
<b>Dialogue social</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instituer un comité tripartite de dialogue social au niveau de la pêche</li> <li>• Élaborer et mettre en œuvre une convention collective</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le département des pêches maritimes</li> <li>- Les regroupements des employeurs</li> <li>- Les représentants des marins</li> </ul>	-

Source : Élaboré par nos soins



## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

### Documents et ouvrages

**Anonyme**, 1919, Code de commerce Maritime

**Anonyme**, 2008, Bilan du monde 2008, le monde Hors série, PP 192.

**Anonyme**, 2008, Code du travail et ses textes d'application, Imprimerie ENNAJAH, PP 215.

**AIRAULT Pascal et al.**, 2008, État de l'Afrique en 2008, Jeune Afrique P139-P220.

**CHAGUER Ahmed**, 1987, Étude sur la situation salariale et sociale des marins, support de cours.

**ESSAFI Yahya**, 2007, Salariés employeurs : Droits et obligations réciproques, Rabat net Maroc, PP111.

**Ministère des pêches maritimes et de la marine marchande**, 1990, Le Maroc maritime, Imprimerie de FEDALA, PP945.

### Sites Web

[www.ilo.org](http://www.ilo.org) Consulté en Juillet –Août 2008

[www.onp.co.ma](http://www.onp.co.ma) Consulté en Juillet –Août 2008

[www.mpm.gov.ma](http://www.mpm.gov.ma) Consulté en Juillet –Août 2008

[www.emploi.gov.ma](http://www.emploi.gov.ma) Consulté en Juillet –Août 2008

[www.hcp.ma](http://www.hcp.ma) Consulté en Juillet –Août 2008

[www.anapec.org](http://www.anapec.org) Consulté en Juillet –Août 2008

[www.oc.gov.ma](http://www.oc.gov.ma) Consulté en Juillet –Août 2008

[www.ofppt.org.ma](http://www.ofppt.org.ma) Consulté en Juillet –Août 2008

[www.cnss.ma](http://www.cnss.ma) Consulté en Juillet –Août 2008

## ANNEXES

**Annexe 1 :** Photos sur le secteur de la pêche

**Annexe 2 :** Tableau comparatif de la STCW-F et la réglementation nationale

**Annexe 3:** Tableau de correspondance de la convention n° 188 sur le travail dans la pêche adopté par la conférence internationale du travail le 14 juin 2007 (96<sup>ème</sup> session) et les mesures de droit interne existantes ou à envisager

## Annexe 1 : Photos sur le secteur de la pêche



Navire de la pêche hauturière construit en acier  
Longueur supérieure à 24 mètres



Couchette d'un officier à bord d'un navire  
de la pêche hauturière



Salon de l'équipage d'un navire  
de la pêche hauturière



Salon des officiers d'un navire  
de la pêche hauturière



Navires de la pêche côtière



Navire de la pêche côtière construit en bois longeur  
Inférieure à 25 metre



Courette d'un officier à bord d'un navire de la pêche côtière



Courette d'un officier à bord d'un navire de la pêche côtière



Courette de l'équipage d'un navire côtier construit en bois



Lieu de préparation des repas à bord d'un navire en bois de la pêche côtière



Couchettes de l'équipage d'un navire de la pêche côtière construit en acier au Maroc



Cuisine d'un navire de la pêche côtière construit en acier au Maroc



Barques de la pêche artisanale



Barques de la pêche artisanale à quai

## Annexe 2: Tableau comparatif de la STCW-F et la réglementation nationale

STCW-F-95	RÉGLEMENTATION NATIONALE
<b><u>CHAPITRE I : Dispositions générales</u></b>	
<p><b>Règle 3 : Brevets et visas :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les conditions de délivrance des brevets : âge, Aptitude de physique, de formation et de qualification et examens.</li> <li>- Rédigé en deux langues : la langue officielle et l'anglais</li> <li>- Connaissances supplémentaire minimales requise au personnel chargé de la communication dans le cadre GMDSS.</li> <li>- Le visa expire 5 ans au plus après la date de sa délivrance.</li> </ul>	<p>Concernant la revalidation et la langue de rédaction des brevets, un projet d'arrêté est en cours d'élaboration,</p>
<b><u>CHAPITRE II : Délivrance des brevets de capitaine, d'officier et d'officier mécanicien et des certificats d'opérateurs des radiocommunications</u></b>	
<p><b>Règle 1 : Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de capitaine de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux illimitées :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aptitude physique ;</li> <li>- Avoir passé des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences</li> <li>- Avoir le brevet d'officier à bord des navires de pêche de plus de 24 m exploités dans les eaux illimitées et avoir accompli un service en mer de 12 mois comme étant un officier chargé du quart à la passerelle ou en tant que capitaine à bord des unités de 12 m au moins.</li> <li>- Connaissances et formation minimales requise du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM.</li> </ul>	<p><b>Article 3 de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime N° 571-08 du 24/04/2008: Brevet de capitaine de pêche</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Age 24 ans au moins ;</li> <li>- Aptitude physique ;</li> <li>- Avoir réussi aux examens conduisant à l'obtention du diplôme de capitaine de pêche à l'ISPM d'Agadir</li> <li>- Avoir le brevet de patron de pêche ; Justifie 24 mois de navigation à bord des navires de pêche, dont 24 mois comme second capitaine ou lieutenant, sur les navires de 150 unités ou 24 mois au moins en qualité de patron à bord des navires de 75 unités est plus.</li> <li>- Avoir le certificat SMDSM</li> <li>- Avoir le certificat sur les techniques de secourisme et premiers soins</li> </ul>



**Règle 2 : Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux illimitées :**

- Avoir 18 ans au moins
- Aptitude physique
- Accomplir un service en mer de 2 ans au moins en tant que membre du service pont à bord des navires de pêche de longueur de 12 m au moins/ le service peut être remplacé par une période de formation spéciale d'une durée ne dépassant pas une année.
- Avoir passé des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences
  
- Connaissances et formation minimales requise du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM.

**Règle 3 : Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de capitaine de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24m exploités dans des eaux limitées :**

- Aptitude physique ;
- Avoir passé des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences
- Avoir le brevet d'officier à bord des navires de pêche  
de plus de 24 m exploités dans les eaux limitées ou illimitées et avoir accompli un service en mer de 12 mois comme étant un officier chargé du quart à la passerelle ou en tant que capitaine à bords des unités de 12 m au moins.

**Article 4 de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime N° 571-08 du 24/04/2008: Brevet de patron de pêche**

**Pour les diplômes de lieutenant de pêche délivré à l'ISPM**

- Age au moins 21 ans
- Aptitude physique ;
- Justifie 24 mois de navigation au service pont d'un navire de 150 unités.
- Avoir réussi aux examens conduisant à l'obtention du diplôme de lieutenant de pêche.
- Avoir le certificat SMDSM
- Avoir le certificat sur les techniques de secourisme et premiers soins
- 

**Pour le diplôme de patron de pêche délivré par les instituts de technologie maritime**

- Age au moins 21 ans
- Titulaire d'un diplôme de patron de pêche
- Justifie 30 mois de navigation au service pont dont 18 mois au moins à bord d'un navire de 75 unités.
- Avoir le certificat SMDSM
- Avoir le certificat sur les techniques de secourisme et premiers soins

**Article 5 de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime N° 571-08 du 24/04/2008: Brevet de patron de pêche côtière**

- Être âgé de 21 ans
- Avoir réussi aux examens conduisant à l'obtention du diplôme de patron de pêche côtière.
- Justifier de 18 mois de navigation professionnelle à la passerelle des navires de pêche d'un tonnage brut égal ou supérieur à 25 unités.
- Être titulaire du certificat d'utilisation des moyens de communication.

<p><b>Règle 4 : Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux limitées :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir 18 ans au moins</li> <li>- Aptitude physique</li> <li>- Accomplir un service en mer de 2 ans au moins en tant que membre du service pont à bord des navires de pêche de longueur de 12 m au moins/ le service peut être remplacé par une période de formation spéciale d'une durée ne dépassant pas une année.</li> <li>- Avoir passé des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences</li> <li>- Connaissances et formation minimales requise du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM.</li> </ul>	<p><b>Article 6 de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime N° 571-08 du 24/04/2008: Licence de patron de pêche côtière</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir 18 ans au moins</li> <li>- Aptitude physique</li> <li>- Justifier de 18 mois de navigation professionnelle à la passerelle des navires de pêche d'un tonnage brut égal ou supérieur à 5 unités.</li> </ul> <p>Avoir réussi aux examens conduisant à l'obtention du certificat de formation professionnelle maritimes</p>
<p><b>Règle 5: Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet de mécanicien de navires de pêche et le second mécanicien de navires de pêche dont l'appareil de propulsion principale à une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir 18 ans au moins</li> <li>- Aptitude physique</li> <li>- Pour le brevet de chef mécanicien, avoir accomplir un service en mer de 2 ans au moins, dont 12 mois au moins en tant que second mécanicien</li> <li>- Pour le brevet de second mécanicien, avoir accomplir un service en mer de 12 mois au moins à la machine</li> <li>- Avoir passé des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences</li> <li>- Avoir suivi un cours pratique de lutte contre l'incendie</li> </ul>	<p><b>Article 7 de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime N° 571-08 du 24/04/2008: Le brevet d'officier mécanicien de 2<sup>ème</sup> classe :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir 24 ans au moins,</li> <li>- Être titulaire du brevet de lieutenant mécanicien de 2<sup>ème</sup> classe ou être titulaire du brevet d'officier mécanicien de 3<sup>ème</sup> classe.</li> <li>- Justifie 36 mois de navigation ,dont 24 mois au moins en qualité de chef de quart à bord des navires dont la puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW ou 24 mois au moins en tant que chef mécanicien navires dont la puissance propulsive égale ou supérieure à 220kw .</li> <li>- Avoir réussi aux examens conduisant au diplôme d'officier mécanicien de pêche, délivré par l'ISPM</li> <li>- Être titulaire de certificat de prévention contre l'incendie.</li> </ul> <p><b>Article 8 de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime N° 571-08 du 24/04/2008: Le brevet de lieutenant mécanicien de 2<sup>ème</sup> classe.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir 21 ans au moins,</li> <li>- Justifie 24 mois de navigation, dont 24 mois au moins en qualité de chef de quart à bord</li> </ul>

	<p>des navires dont la puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir réussi aux examens conduisant au diplôme de lieutenant mécanicien de pêche, délivré par l'ISPM</li> <li>- Être titulaire de certificat de prévention contre l'incendie</li> </ul>
<p><b>Règle 6: Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats du personnel chargé des radiocommunications à bord des navires de pêche</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir 18 ans au moins</li> <li>- Aptitude physique</li> <li>- Avoir passé des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences</li> </ul>	<p><b>Article 16 de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime N° 571-08 du 24/04/2008: Le certificat SMDSM est délivré par l'Agence nationale de réglementation des télécommunications (ANRT) et sanctionne une formation en la matière assuré à l'ISPM</b></p>
<p><b>Règle 7: Prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des connaissances des capitaines, des officiers et des officiers mécaniciens</b></p>	<p><b>Projet d'arrêté en cours d'élaboration</b></p>
<p><b>Règle 8: Prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des compétences du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM</b></p>	<p><b>Projet d'arrêté en cours d'élaboration</b></p>
<p><b><u>CHAPITRE III</u> : formation de base en matière de sécurité pour l'ensemble du personnel des navires de pêche.</b></p>	
<p>Les dispositions du chapitre III sont satisfaites du fait que les membres d'équipage nouvellement recrutés, quelle que soit la fonction qu'ils exercent à bord d'un navire de pêche, sont tenus de suivre une formation de base en matière de sécurité. Un certificat de formation de base en matière de sécurité est délivré. Un projet d'arrêté relatif à la revalidation de ces certificats est en cours d'élaboration.</p>	
<p><b><u>CHAPITRE IV</u> : veille</b></p>	
<p>Les dispositions du chapitre IV sont tenues en compte dans les programmes de formation dispensés au niveau des établissements de formation maritime intègrent les principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle en toute sécurité.</p>	

**Annexe 3:** Tableau de correspondance de la convention n° 188 sur le travail dans la pêche adopté par la conférence internationale du travail le 14 juin 2007 (96<sup>ème</sup> session) et les mesures de droit interne existantes ou à envisager

Références à la Convention 188 sur le travail dans la pêche	Résumé des dispositions de la Convention	Mesures de mise en œuvre existantes ou envisagées, commentaire.
<b>Partie I Définition et champ d'application</b>		
<p><b>Définition</b></p> <p>Art 1</p>	<p>Définition des termes <i>pêche commerciale, autorité compétente, consultation, armateur à la pêche, pêcheur, accord d'engagement du pêcheur, navire de pêche ou navire, jauge brute longueur (L) longueur hors tout (LHT) service de recrutement et de placement et patron.</i></p> <p>le terme <b>pêcheur</b> désigne toute personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit ou exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire de pêche, y compris les personnes travaillant à bord qui sont rémunérées à la part, mais à l'exclusion des pilotes, des équipages de la flotte de guerre, des autres personnes au service permanent du gouvernement, des personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche et des observateurs des pêches;</p> <p>les termes <b>navire de pêche</b> ou <b>navire</b> désignent tout bateau ou embarcation, quelles qu'en soient la nature et la forme de propriété, affecté ou destiné à être affecté à la pêche commerciale;</p>	<p>D'après le code de commerce maritime du 31 mars 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.»</p> <p>Le CCM de 1919 dans son art 2 définit le navire comme le bâtiment qui pratique la navigation maritime. Il ne fait pas de distinction entre un navire de pêche et un navire de commerce.</p> <p>L'art 52 donne la définition des catégories de navigation : La grande pêche est celle qui est exercée habituellement à une distance supérieure à cent mille marins des côtes. La pêche au large est celle qui est pratiquée habituellement par des navires jaugeant plus de vingt cinq tonnes et ne s'éloignant pas à une distance supérieure à cent milles des côtes. La petite pêche est celle qui est exercée habituellement à une distance inférieure à trente</p>

		milles des côtes par des navires d'une jauge brute inférieure ou égale à cinquante tonneaux.
--	--	--

<p><b>Champ d'application</b></p> <p>Art 2</p>	<p>Applicable, sauf disposition contraire, à tous les pêcheurs et à tous les navires de pêche engagés dans des opérations de pêche commerciale.</p> <p>Possibilité, après consultation, d'étendre totalement ou en partie la protection prévue par la convention pour les pêcheurs travaillant sur des navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres à ceux travaillant sur des navires plus petits.</p>	<p>L'art 165 du CCM de 1919 dispose que 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 marocain, est un contrat d'engagement maritime, régi par les dispositions du présent dahir.</p> <p>Ces contrats sont également soumis, en l'absence de dispositions particulières, aux prescriptions du code de travail</p> <p>Le Code de commerce maritime n'établi pas de distinction de régimes juridiques selon la taille du navire.</p> <p>Tous les marins pêcheurs bénéficient de la même protection sociale quelle que soit la taille du navire.</p>
<p>Art 3</p>	<p>Application de la Convention aux navires de pêche engagés dans des opérations de pêche sur les cours d'eau, les lacs ou les canaux.</p>	<p>Il n'est pas envisagé d'appliquer la Convention à la pêche sur les cours d'eau, les lacs ou les canaux.</p>
<p>Art 4</p>	<p>Lorsqu'il n'est pas immédiatement possible pour un Membre de mettre en oeuvre l'ensemble des mesures prévues par la présente convention en raison de problèmes particuliers d'une importance significative compte tenu des infrastructures ou institutions insuffisamment développées, le Membre peut, conformément à un plan établi mettre en oeuvre progressivement tout ou partie des dispositions des articles 10§1 et 3, 15, 20, 33, et 38.</p> <p>Sont exclus de ce principe de mise en oeuvre progressive, les navires de pêche:</p>	<p>La protection sociale est garantie pour tous les travailleurs. En ce qui concerne le secteur des pêches, tous les marins pêcheurs ont un livret professionnel maritime, sont engagés sur la base d'un contrat d'engagement maritime, bénéficient de la protection sociale et médicale. Par conséquent, il ne sera pas recouru à l'art 4 concernant ces dispositions.</p> <p>Par contre, c'est dans le domaine de la vie à bord que les conditions ne sont pas les mêmes pour tous.</p> <p>Les navires de la pêche hauturière réservent des</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres; ou</li> <li>- passant plus de sept jours en mer; ou</li> <li>- naviguant habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte de l'État du pavillon ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné de la côte; ou</li> <li>- soumis au contrôle de l'État du port tel que prévu à l'article 43 de la convention, sauf lorsque le contrôle par l'État du port découle d'un cas de force majeure.</li> </ul>	<p>conditions de logement acceptables alors qu'à bord des navires de la pêche côtière, ces conditions sont loin d'être satisfaisantes.</p> <p>Ces conditions de vie à bord doivent être améliorées dans le cadre de la mise à niveau du secteur et de la modernisation de la flotte.</p> <p>Pour l'application des dispositions de la Convention relatives aux conditions de vie à bord, le Maroc peut recourir à la possibilité ouverte par l'art 4 et demander une mise en application progressive.</p>
--	--	---



Art 5	<p>Possibilité d'utiliser la longueur hors tout (LHT) à la place de la longueur (L) comme critère de mesure, conformément à l'équivalence établie à l'annexe I.</p> <p>Possibilité d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L) ou de la longueur hors tout (LHT) comme critère de mesure, conformément à l'équivalence établie à l'annexe III.</p>	L'unité utilisée au Maroc est la jauge brute (TJB).
<b>Partie II. Principes généraux</b>		
<b>Mise en œuvre.</b>  Art 6	<p>Obligation de mettre en œuvre et de faire respecter les lois, règlements ou les autres mesures adoptés afin de s'acquitter des obligations contractés aux termes de la convention. Les autres mesures peuvent comprendre des conventions collectives, des décisions judiciaires, des sentences arbitrales et autres moyens conformes à la législation et à la pratique nationale.</p> <p>Aucune des dispositions de la convention n'affecte les lois, sentences, coutumes ou accords entre armateurs et pêcheurs qui assurent des conditions plus favorables que celles prévues par la convention.</p>	
<b>Autorité compétente et coordination</b>  Art 7	Obligation de désigner l'autorité compétente ou les autorités compétentes et d'établir des mécanismes de coordination entre les autorités concernées pour le secteur de la pêche aux niveaux national et local,	L'autorité compétente au niveau national, est le ministre en charge de la pêche maritime. Au niveau local, c'est le Délégué des pêches maritimes.
<b>Responsabilité des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs</b>  Art 8	<p>Responsabilité de l'armateur de veiller à ce que le patron dispose de ressources et moyens nécessaires pour s'acquitter des obligations de la convention</p> <p>L'armateur à la pêche ne doit pas entraver la liberté du patron de prendre toute décision qui, de l'avis professionnel de ce dernier,</p>	Tout navire marocain doit être muni de titres de sécurité. et il est soumis à une visite de partance avant de quitter le port. Le propriétaire ou armateur du navire qui enfreint ces prescriptions est punis d'une amende et d'une peine d'emprisonnement. (CCM de 1919).

	<p>est nécessaire pour la sécurité du navire, de sa navigation ou de son exploitation, ou pour la sécurité des pêcheurs qui sont à bord.</p> <p>Responsabilité également du patron en ce qui concerne la sécurité</p> <p>Obligation pour les pêcheurs de respecter les ordres légaux du patron et les mesures de sécurité et de santé.</p>	<p>Le capitaine ou patron est responsable de ses fautes même légères dans l'exercice de ses fonctions. (Art 140 du CCM)</p> <p>Le capitaine a sur toutes les personnes se trouvant à bord l'autorité que comportent la sûreté du navire, des personnes embarquées et de la cargaison, l'entretien du navire et la conservation du matériel, enfin le succès de l'expédition. (Art 5 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande).</p> <p>le marin est congédié en cas de désobéissance, dans le cas où elle constitue, une faute grave contre la discipline. (Art 198 du CCM)</p> <p>Par ailleurs, sont considérées comme fautes de discipline, les infractions aux consignes du bord relatives à l'allumage des feux, à l'usage des embarcations, etc. (art 13 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande).</p>
--	--	---

**Partie III. Conditions minimales requises pour le travail à bord des navires de pêche**

<p><b>Age minimum</b></p> <p>Art 9</p>	<p>L'âge minimum pour le travail à bord d'un navire de pêche est de 16 ans.</p> <p>Toutefois, l'autorité compétente peut autoriser un âge minimum de 15 ans pour les personnes qui ne sont plus soumises à l'obligation de scolarité imposée par la législation nationale et suivent une formation professionnelle en matière de pêche.</p> <p>L'âge minimum d'affectation à des activités à bord d'un navire de pêche qui, par leur nature ou les conditions dans lesquelles elles s'exercent, sont susceptibles de compromettre la santé, la sécurité ou la moralité des jeunes gens ne doit pas être inférieur à 18 ans.</p> <p>Il est interdit d'engager un pêcheur de moins de 18 ans pour un travail de nuit.</p>	<p>Les mineurs ne peuvent être employés ni être admis dans une entreprise ou chez les employeurs avant l'âge de quinze ans révolus» (art 143 de la loi 65 99 relative au code du travail).</p> <p>L'article 166 du CCM : considère comme mousse tout marin âgé de moins de 16 ans sans limite minimale d'âge et comme novice tout marin âgé de plus de 16 ans et moins de 18 ans .</p> <p>Il est interdit d'occuper des mineurs de moins de 18 ans à des travaux qui présentent des risques de danger excessif ou qui excèdent leur capacité (art 181 du code de travail.)</p>
<p><b>Examen médical</b></p> <p>Art 10</p>	<p>Aucun pêcheur ne doit travailler à bord d'un navire de pêche sans disposer d'un certificat médical valide attestant de son aptitude à exécuter ses tâches. Dérogation possible sauf pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou qui passent normalement plus de trois jours en mer.</p>	<p>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 soixante-douze heures, est subordonnée à une visite médicale passée, aux frais de l'armateur, et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa santé ou pour celle de l'équipage. (art 167 bis du CCM)</p>
<p>Art 11</p>	<p>Obligation d'adopter des lois, règlements ou autres mesures concernant :</p> <p>la nature des examens médicaux;</p>	<p>Un texte réglementaire est en cours d'adoption. Ce texte va permettre de réglementer tous les aspects relatifs à la visite médicale.</p>

	<p>b) la forme et le contenu des certificats médicaux;</p> <p>c) la délivrance du certificat médical par du personnel médical dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant seulement la vue, par une personne habilitée par l'autorité compétente à délivrer un tel certificat; ces personnes doivent jouir d'une totale indépendance lorsqu'elles exercent leur jugement professionnel;</p> <p>d) la fréquence des examens médicaux et la durée de validité des certificats médicaux;</p> <p>e) le droit pour une personne d'être réexaminée par du personnel médical indépendant différent au cas où elle se verrait refuser un certificat ou imposer des limitations au travail qu'elle peut effectuer;</p>	
--	--	--

Art 12	<p>Pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou passant normalement plus de trois jours en mer:</p> <p>1. Le certificat médical du pêcheur doit au minimum indiquer:</p> <p>a) que l'ouïe et la vue de l'intéressé sont satisfaisantes compte tenu de ses tâches sur le navire; et</p> <p>b) que l'intéressé n'a aucun problème médical de nature à être aggravé par le service en mer ou à le rendre inapte à ce service ou à mettre en danger la sécurité ou la santé d'autres personnes à bord.</p> <p>2. Le certificat médical est valide pendant deux ans au maximum à moins que le pêcheur soit âgé de moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité est d'un an.</p>	Mêmes observations que supra, art 11.
<p><b>Équipage et durée du repos</b></p> <p>Art 13</p>	<p>Obligation d'adopter des lois, règlements ou autres mesures prévoyant que les armateurs de navires de pêche battant son pavillon veillent à ce que:</p> <p>a) leurs navires soient dotés d'effectifs suffisants en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de navigation et de fonctionnement du navire sous le contrôle d'un patron compétent;</p> <p>b) soient octroyées aux pêcheurs des périodes de repos régulières d'une durée suffisante pour</p>	<p>« L'effectif du personnel de tout navire marocain doit être tel que du point de vue de la sécurité en mer, il existe à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité. Cet effectif est fixé, sur la proposition de l'armateur, par l'inspecteur de la navigation du port où le navire prend armement compte tenu de la législation sur la durée du travail à bord, des caractéristiques du navire et des conditions de son exploitation». (art 38 bis du CCM).</p> <p>En application de cette disposition, le Ministère de la pêche a édicté une Directive sur la détermination des effectifs et des compétences nécessaires à l'armement des navires de pêche. Cette</p>

	<p>préservent leur sécurité et leur santé.</p>	<p>Directive impose un minimum de compétences devant être présentes parmi les membres de l'équipage.</p> <p>Le Code de Commerce Maritime du 31 Mars 1919 ne réglemente l'organisation du travail à bord, la durée de travail à bord et les jours de repos hebdomadaire que pour les marins des navires de commerce et laisse le soin, en ce qui concerne les navires de pêche, aux arrêtés ministériels pour réglementer ces aspects.</p> <p>« La durée et l'organisation du travail à bord des navires de pêche seront réglées, s'il y a lieu, par arrêtés ministériels». (Art 176 ter du CCM).</p>
Article 14	<p>l'autorité compétente doit fixer</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-l'effectif minimal à embarquer pour assurer la sécurité et préciser le nombre de pêcheurs requis et les qualifications qu'ils doivent posséder.</li> <li>- pour les navires de pêche passant plus de trois jours en mer, quelle que soit leur taille, après consultation et en vue de limiter la fatigue, une durée minimum de repos pour les pêcheurs. Cette durée ne doit pas être inférieure à dix heures par période de 24 heures et 77 heures par période de sept jours.</li> </ul> <p>Possibilité, après consultation, de remplacer ces obligations par des prescriptions équivalentes sous réserve de ne pas mettre en danger la sécurité et la santé des pêcheurs.</p> <p>Aucune des dispositions du présent article n'affecte le droit du patron d'un navire d'exiger d'un pêcheur les heures de travail nécessaires pour assurer</p>	<p>L'effectif du personnel de tout navire marocain doit être tel que du point de vue de la sécurité en mer, il existe à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité. Cet effectif est fixé, sur la proposition de l'armateur, par l'inspecteur de la navigation du port où le navire prend armement compte tenu de la législation sur la durée du travail à bord, des caractéristiques du navire et des conditions de son exploitation. (art 38 bis du CCM)</p> <p>Lorsque le salut du navire, des personnes ou de la cargaison est en jeu, le marin ne peut refuser d'exercer les ordres du</p>

	la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou des captures ou pour porter secours à d'autres embarcations ou aux personnes en détresse en mer.	capitaine en vue de sauver le navire.(art 174 et 175 du CCM).
<b>Liste d'équipage</b> Art 15	Tout navire de pêche doit avoir à bord une liste d'équipage, dont un exemplaire est fourni aux personnes autorisées à terre avant le départ du navire ou communiqué à terre immédiatement après.	Il sera délivré à chaque bateau admis à battre pavillon marocain, un registre coté et paraphé, qui servira de rôle d'équipage et sur lequel seront apposés les visas d'arrivée et de départ. (Art 28 du CCM)
<b>Accord d'engagement du pêcheur</b> Art 16	Obligation d'adopter des lois, règlements ou autres mesures:  - prévoyant que les pêcheurs travaillant à bord des navires soient protégés par un accord d'engagement qui soit conforme aux dispositions de la présente convention et qui leur soit compréhensible;  -indiquant les mentions minimales à inclure dans les accords d'engagement des pêcheurs, conformément aux dispositions de l'annexe II.	Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement maritime doivent, à peine de nullité, être constatées par écrit devant l'autorité maritime. Elles sont inscrites ou annexées au registre d'équipage. (art 167 du CCM)  Le contrat d'engagement maritime doit, en outre, mentionner expressément : -Le service pour lequel le marin s'engage et la fonction hiérarchique qu'il doit exercer ; -La date à laquelle les services doivent commencer ; -Le mode de rémunération convenu entre les parties -Le montant des salaires fixes ou la base de détermination des profits ; -Le lieu et la date de la signature du contrat. (art 169 du CCM)
Art 17	Tout Membre doit adopter des lois, règlements ou autres mesures concernant:  -les procédures garantissant que le pêcheur a la possibilité d'examiner les clauses de son accord d'engagement et de demander conseil à ce sujet avant de le conclure;	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.(art 170 du CCM)

	<p>-s'il y a lieu, la tenue des états de service du pêcheur dans le cadre de cet accord;</p> <p>-les moyens de régler les différends relatifs à l'accord d'engagement du pêcheur.</p>	<p>Le contrat d'engagement est signé par l'armateur et le marin. Si l'une des parties ne sait signer, mention en est faite au contrat. (art 171 du CCM)</p> <p>L'autorité maritime vise le contrat et y appose son cachet si le contrat ne contient rien de contraire aux dispositions d'ordre public. (art 172 du CCM)</p> <p>Le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement doit, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord pour être communiqué par le capitaine au marin, sur sa demande. (172 bis du CCM).</p> <p>Les différends relatifs à l'accord d'engagement du pêcheur sont soumis, en premier lieu, à l'arbitrage du Délégué des pêches maritimes puis aux tribunaux compétents en cas de non aboutissement des procédures de réconciliation. (art 205 bis à 205 quarter du CCM)</p>
Art 18	L'accord d'engagement du pêcheur, dont un exemplaire lui est remis, est disponible à bord, à la disposition du pêcheur et, conformément à la législation et à la pratique nationales, de toute autre partie concernée qui en fait la demande.	Le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement doit, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord pour être communiqué par le capitaine au marin, sur sa demande. (art 172 bis du CCM)
Art 19	Les articles 16 à 18 et l'annexe II ne s'appliquent pas au propriétaire de navire qui exploite celui-ci seul.	
Art 20	l'armateur à la pêche doit veiller à ce que chaque pêcheur soit en possession d'un accord d'engagement de pêcheur écrit, signé à la fois par le pêcheur et l'armateur à la pêche, ou par un représentant autorisé de celui-ci prévoyant des conditions de vie et de travail décentes à bord du	Le contrat d'engagement maritime est obligatoire. Ce document doit mentionner les obligations de l'armateur en ce qui concerne les conditions de travail à bord :nourriture, couchage, sécurité



	navire, conformément aux dispositions de la présente convention.	
<b>Rapatriement</b> Art 21	<p>L'Etat doit veiller à ce que les pêcheurs à bord d'un navire de pêche battant son pavillon et qui entre dans un port étranger aient le droit d'être rapatriés lorsque l'accord d'engagement du pêcheur a expiré, ou lorsque le pêcheur ou l'armateur à la pêche y a mis fin pour des raisons justifiées, ou lorsque le pêcheur n'est plus en mesure de s'acquitter des tâches qui lui incombent en vertu de l'accord d'engagement ou qu'on ne peut attendre de lui qu'il les exécute compte tenu des circonstances. La présente disposition s'applique également aux pêcheurs de ce navire qui sont transférés pour les mêmes raisons du navire vers un port étranger.</p>	L'obligation de rapatriement incombe à l'armateur.
<b>Recrutement et placement</b> Art 22 - Recrutement et placement des pêcheurs	<p>Obligation pour tout Membre qui a mis en place un service public de recrutement et de placement de pêcheurs doit s'assurer que ce service fait partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agit en coordination avec celui-ci.</p> <p>Les services privés de recrutement et de placement de pêcheurs qui sont établis sur le territoire d'un Membre doivent exercer leur activité en vertu d'un système de licence ou d'agrément normalisé ou d'une autre forme de réglementation, lesquels ne seront établis, maintenus ou modifiés qu'après consultation.</p> <p>Tout Membre doit, par voie de législation ou autres mesures:</p> <p>a) interdire aux services de recrutement et de placement d'avoir recours à des moyens,</p>	<p>Au Maroc, il n'existe pas de service privé de recrutement de marins pêcheurs. Se sont les armateurs qui recrutent leurs marins directement.</p> <p>Par ailleurs, aucune opération de placement en vue d'un engagement maritime ne peut donner lieu à une rémunération quelconque de la part du marin. (art 166 bis du CCM).</p>

	<p>mécanismes ou listes visant à empêcher ou à dissuader les pêcheurs d'obtenir un engagement;</p> <p>b) interdire que des honoraires ou autres frais soient supportés par les pêcheurs, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement ou le placement;</p> <p>c) fixer les conditions dans lesquelles une licence, un agrément ou toute autre autorisation d'un service privé de recrutement et de placement peuvent être suspendus ou retirés en cas d'infraction à la législation pertinente et préciser les conditions dans lesquelles lesdits services privés peuvent exercer leurs activités.</p>	
<p>- Agences d'emploi privées</p>	<p>Tout Membre qui a ratifié la convention (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, peut confier certaines des responsabilités découlant de la présente convention à des agences d'emploi privées qui fournissent les services visés à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 1 de la convention précitée. Les responsabilités respectives de ces agences d'emploi privées et des armateurs à la pêche, qui sont les "entreprises utilisatrices" au sens de ladite convention, sont déterminées et réparties conformément à l'article 12 de cette même convention. Un tel Membre doit adopter des lois, des règlements ou d'autres mesures pour faire en sorte que l'attribution des responsabilités ou obligations respectives des agences d'emploi privées prestataires du service et de l'"entreprise utilisatrice" conformément à la présente convention n'empêche pas le pêcheur de faire valoir un droit</p>	<p>Même observation que supra</p>

	<p>de privilège sur un navire de pêche.</p> <p>5. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4, l'armateur à la pêche est responsable si l'agence d'emploi privée manque aux obligations qui lui incombent à l'égard du pêcheur pour lequel, dans le cadre de la convention (no 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, l'armateur à la pêche est l'"entreprise utilisatrice".</p> <p>6. Aucune des dispositions de la présente convention ne saurait être interprétée comme imposant à un Membre l'obligation d'autoriser dans son secteur de pêche le recours à des agences d'emploi privées telles que visées au paragraphe 4 du présent article.</p>	
<p><b>Paiement des pêcheurs</b></p> <p>Art 23</p>	<p>Tout Membre adopte, après consultation, une législation ou d'autres mesures prescrivant que les pêcheurs qui perçoivent un salaire seront payés mensuellement ou à d'autres intervalles réguliers.</p>	<p>Dans les contrats d'engagement maritime, il est précisé que la liquidation de la rémunération a lieu, le cas échéant, par virement bancaire, à la fin de chaque mois pour la partie fixe de la rémunération ou avance). Le complément de salaire est intégré, au plus tard, dans la paie du mois suivant la date des ventes des captures et après la vente des captures pour les rémunérations à la part.</p>
<p>ART 24</p>	<p>Tout Membre doit exiger que tous les pêcheurs travaillant à bord de navires de pêche aient les moyens de faire parvenir à leur famille et sans frais tout ou partie des paiements reçus, y compris les avances.</p>	<p>Le marin peut, lors de l'engagement, déléguer une partie de ses gains en faveur de la ou des personnes se trouvant légalement ou en fait à sa charge.</p>
<p><b>PARTIE V. LOGEMENT ET ALIMENTATION</b></p>		
<p>ART 25</p>	<p>Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures relatives au logement, à la nourriture et à l'eau potable à bord des navires de pêche</p>	<p>L'art 188 bis du CCM dispose que le marin engagé sur un navire armé au long cours, au cabotage ou au bornage a droit, pendant toute la durée de son</p>

	<p>battant son pavillon.</p>	<p>engagement, à la nourriture ou à une allocation équivalente dont le taux et les conditions d'attribution sont fixés par les contrats et usages.</p> <p>Les aliments fournis aux marins doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante et d'une nature appropriée au voyage entrepris. Ils peuvent, à tout moment, être contrôlés par l'inspecteur de la navigation, ainsi que la composition des menus servis à l'équipage.</p> <p>Si cet art ne s'applique qu'aux navires de commerce, l'art 188 ter prévoit la possibilité d'étendre ces dispositions à certaines catégories d'armements à la pêche, en particulier aux entreprises de pêche industrialisée par voie d'arrêtés ministériels</p> <p>De même, l'art 188 quinquies prévoit que sur les navires armés au long cours et au grand cabotage, les objets de couchage et le matériel de plat sont fournis par l'armateur dans les conditions déterminées par les dispositions réglementaires relatives à l'hygiène à bord des navires, et placés sous la responsabilité des marins.</p> <p>Le même article précise que cette disposition peut être appliquée aux autres navires, à moins de convention contraire.</p> <p>Dans la pratique, dans la pêche hauturière les marins sont nourris aux frais du navire et les conditions de couchage et de logement sont satisfaisantes.</p> <p>Dans la pêche côtière, les frais de nourriture font partie des charges communes et les conditions de couchage et de logement ne sont pas toujours</p>
--	------------------------------	--

		conformes aux standards minimums d'hygiène et de confort.
ART 26	Obligation d'adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que le logement à bord des navires de pêche battant sera d'une qualité et d'une taille suffisantes et qu'il sera équipé de façon adaptée au service du navire et à la durée du séjour des pêcheurs à bord	<p>Concernant logement de l'équipage et l'hygiène à bord des navires, l'art 33 ter du code 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 autre, l'habitabilité et l'hygiène.</p> <p>La commission centrale de sécurité peut être consultée sur toute question relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à l'habitabilité des navires de Commerce, de pêche ou de plaisance <i>art 35 bis du même code.</i></p> <p>Par ailleurs, des commissions de mise en service et des commissions de visite annuelle siègent au niveau de chaque port et ont pour mission de s'assurer que les prescriptions réglementaires en matière de sécurité sont respectées.</p> <p>A noter que s'agissant des navires de pêche, aucune réglementation n'est adoptée, à ce jour, en matière de logement des marins à bord.</p>
Article 27	<p>Obligation d'adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-la nourriture transportée et servie à bord doit être d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes;</li> <li>-l'eau potable doit être d'une qualité et d'une quantité suffisantes;</li> <li>-la nourriture et l'eau potable</li> </ul>	<p>Les dispositions minimales que doit contenir tout contrat d'engagement maritime incluent l'obligation pour l'armateur d'assurer pour le marin engagé à bord une nourriture saine et en quantité suffisante.</p> <p>Toutefois, il est nécessaire d'adopter une réglementation dans ce sens.</p>

	doivent être fournies par l'armateur à la pêche sans frais pour le pêcheur. Toutefois, conformément à la législation nationale, les frais peuvent être recouverts sous forme de coûts d'exploitation pour autant qu'une convention collective régissant un système de rémunération à la part ou que l'accord d'engagement du pêcheur le prévoie.	
Article 28	<p>La législation ou les autres mesures adoptées par le Membre conformément aux articles 25 à 27 doivent donner pleinement effet à l'annexe III concernant le logement à bord des navires de pêche.</p> <p>Possibilité pour un Membre qui n'est pas en mesure d'appliquer les dispositions de l'annexe III peut, après consultation, adopter dans sa législation des dispositions ou d'autres mesures équivalentes dans l'ensemble aux dispositions énoncées à l'annexe III, à l'exception des dispositions se rapportant à l'article 27.</p>	
<b>Partie VI. Soins médicaux, protection de la santé et sécurité sociale</b>		
Soins médicaux  Art 29	<p>Obligation d'adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que:</p> <p>-les navires de pêche soient dotés de fournitures et d'un matériel médicaux adaptés au service du navire, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage;</p> <p>-les navires de pêche aient à leur bord au moins un pêcheur qualifié ou formé pour donner les premiers secours et autres formes de soins médicaux, qui sache utiliser les fournitures et le matériel médicaux dont est doté le navire, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée</p>	<p>Aucune réglementation dans ce sens.</p> <p>La directive du ministère de la pêche sur la détermination des effectifs et des compétences nécessaires à l'armement des navires de pêche prévoit que :</p> <p>-Tout membre de l'équipage d'un navire de pêche, doit être titulaire de certificats justifiant la maîtrise des techniques individuelles de survie, de sauvetage en mer et de lutte contre l'incendie.</p>

	<p>du voyage;</p> <p>-les fournitures et le matériel médicaux présents à bord soient accompagnés d'instructions ou d'autres informations dans une langue et une présentation compréhensibles au pêcheur ou aux pêcheurs visés à l'alinéa b);- les navires de pêche soient équipés d'un système de communication par radio ou par satellite avec des personnes ou services à terre pouvant fournir des consultations médicales, compte tenu de la zone d'opération et de la durée du voyage;</p> <p>-les pêcheurs aient le droit de bénéficier d'un traitement médical à terre et d'être débarqués à cet effet en temps voulu en cas de lésion ou de maladie graves.</p>	<p>-Tout officier ou personnel de commandement embarqué à bord d'un navire de pêche doit avoir une initiation sur les techniques de secourisme et de premiers soins.</p> <p>Le Département de la pêche est en train de préparer un projet dans ce sens.</p> <p>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. Art 189 du CCM</p>
Art 30	<p>Pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage, tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que:</p> <p>-l'autorité compétente prescrive le matériel médical et les fournitures médicales devant être disponibles à bord;</p> <p>-le matériel médical et les fournitures médicales disponibles à bord soient entretenus de façon adéquate et inspectés à des intervalles réguliers, fixés par l'autorité compétente, par des</p>	<p>Aucune réglementation dans ce sens.</p> <p>Aucune réglementation dans ce sens.</p> <p>Aucune réglementation dans ce sens.</p>

	<p>responsables désignés ou agréés par celle-ci;</p> <p>-les navires soient pourvus d'un guide médical de bord adopté ou approuvé par l'autorité compétente ou de l'édition la plus récente du Guide médical international de bord;</p> <p>-les navires en mer aient accès à un dispositif organisé de consultations médicales par radio ou par satellite, y compris à des conseils de spécialistes, à toute heure du jour ou de la nuit;</p> <p>-les navires conservent à bord une liste de stations de radio ou de satellite par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues;</p> <p>-dans une mesure conforme à la législation et à la pratique du Membre, les soins médicaux dispensés au pêcheur lorsqu'il est à bord ou débarqué dans un port étranger lui soient fournis gratuitement.</p>	<p>Le Département de la pêche étudie actuellement la faisabilité de mise en oeuvre un système de consultation par radio qui implique la collaboration des médecins des antennes de santé des gens de mer.</p> <p>Mêmes observations que supra, art 29.</p>
<p><b>Sécurité et santé au travail et prévention des accidents de travail</b></p> <p>Article 31</p>	<p>Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures concernant:</p> <p>-la prévention des accidents du travail, des maladies professionnelles et des risques liés au travail à bord des navires, notamment l'évaluation et la gestion des risques, la formation des pêcheurs et l'instruction à bord;</p> <p>-la formation des pêcheurs à l'utilisation des engins de pêche dont ils se serviront et à la connaissance des opérations de pêche qu'ils auront à effectuer;</p>	<p>Le Département de la pêche établi des rapports annuels sur les accidents de travail dans le secteur de la pêche. Ces rapports édictent des mesures et recommandations à même de diminuer le nombre de ces évènements.</p> <p>Pour la formation des pêcheurs, la directive du ministère de la pêche sur la détermination des effectifs et des compétences nécessaires à l'armement des navires de pêche prévoit que : tout navire de pêche, battant pavillon marocain, doit avoir, à bord, un effectif minimum en</p>



	<p>-les obligations des armateurs à la pêche, des pêcheurs et autres personnes intéressées, compte dûment tenu de la sécurité et de la santé des pêcheurs âgés de moins de 18 ans;</p> <p>-la déclaration des accidents survenant à bord des navires de pêche battant son pavillon et la réalisation d'enquêtes sur ces accidents;</p> <p>-la constitution de comités paritaires de sécurité et de santé au travail ou, après consultation, d'autres organismes qualifiés.</p>	<p>nombre et en qualification pour assurer, en toute circonstance, la conduite et l'exploitation du navire en toute sécurité.</p> <p>Les certificats mentionnés dans la présente directive sont délivrés par les établissements de formation maritime ou tout autre organisme national ou étranger reconnu par le Ministère des Pêches Maritimes.</p> <p>Tout candidat à l'inscription maritime doit faire au moins une année de formation pendant laquelle il est initié à l'utilisation des engins de pêche et aux techniques de sauvetage et de sécurité.</p> <p>La protection des jeunes âgés de moins de 18 ans relève de l'art 176 quinquies du CCM qui interdit l'emploi des mineurs au travail des chaufferies et des soutes.</p> <p>Tout accident de travail doit être obligatoirement déclaré à l'autorité maritime et aux autorités locales.</p> <p>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. 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.</p> <p>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</p> <p>Une commission centrale de</p>
--	--	--

		<p>sécurité est prévue à l'article 35 bis du CCM.</p> <p>Font obligatoirement partie de cette commission, avec voix délibérative :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Le chef de la direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes, président ;</li> <li>-Le chef du Bureau de la Navigation Maritime et des Gens de Mer, membre de droit ;</li> <li>-Un inspecteur de la Navigation Maritime ;</li> <li>-Un technicien appartenant à une société de classification reconnue.</li> </ul> <p>Pour les questions d'hygiène et d'habitabilité, le médecin chef du contrôle sanitaire aux frontières, membre de droit, ou son délégué ;</p> <p>Pour les questions de radio-électricité, un représentant de la direction des services radio-électriques du Ministère des Postes, des Télégraphes et des Téléphones.</p> <p>Peuvent être désignés pour faire partie de la commission centrale de sécurité, avec voix consultative, des représentants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Du Ministère de la Défense Nationale (Marine Royale) ;</li> <li>-Du Comité Central des Armateurs marocains ;</li> <li>-Des compagnies d'Assurances Maritimes ;</li> <li>-De l'Association professionnelle des réparateurs et constructeurs navals du Maroc ;</li> <li>-Des organisations syndicales professionnelles du personnel navigant;</li> </ul> <p>Éventuellement, du service public propriétaire du navire. En outre, la 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</p>
--	--	---

		technique de l'incendie.
Article 32	<p>Les prescriptions de cet article s'appliquent aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant habituellement plus de trois jours en mer et, après consultation, à d'autres navires, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage.</p> <p>L'autorité compétente doit après consultation, faire obligation à l'armateur à la pêche d'établir, conformément à la législation, aux conventions collectives et à la pratique nationales, des procédures à bord visant à prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, compte tenu des dangers et risques spécifiques du navire de pêche concerné;</p> <p>Elle doit également exiger que les armateurs à la pêche, les patrons, les pêcheurs et les autres personnes concernées reçoivent suffisamment de directives et de matériel de formation appropriés ainsi que toute autre information pertinente sur la manière d'évaluer et de gérer les risques en matière de sécurité et de santé à bord des navires de pêche.</p> <p>Les armateurs à la pêche doivent:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- veiller à ce que tous les pêcheurs à bord reçoivent des vêtements et équipements de protection individuelle appropriés;</li> <li>- veiller à ce que tous les pêcheurs à bord aient reçu une formation de base en matière de</li> </ul>	<p>Il est nécessaire de créer une sorte de conseil de médecine de travail maritime et de prévention des risques professionnels. Ce conseil s'intéressera à tout ce concerne l'hygiène et la sécurité professionnelle et de la prévention des accidents de travail et des maladies professionnelle. Il pourra également formuler des propositions et recommandations dans ce sens.</p> <p>Des campagnes de vulgarisation, axées sur la sécurité, sont organisées régulièrement dans tous les ports de pêche.</p> <p>Pas de réglementation dans ce sens.</p> <p>Comme indiqué plus haut, toute nouvelle inscription maritime est conditionnée par une formation maritime et une initiation aux techniques de sécurité et de sauvetage. Également, en application de la STCW pêche, des certificats de sécurité sont délivrés par les EFP. Ces certificats sont obligatoires pour l'obtention des</p>

	<p>sécurité, approuvée par l'autorité compétente; cette dernière peut cependant accorder une dérogation écrite dans le cas des pêcheurs qui démontrent qu'ils possèdent des connaissances et une expérience équivalentes;</p> <p>-veiller à ce que les pêcheurs soient suffisamment et convenablement familiarisés avec l'équipement et son utilisation, y compris avec les mesures de sécurité s'y rapportant, avant d'utiliser cet équipement ou de participer aux opérations concernées.</p>	titres et brevets de commandement.
Article 33	L'évaluation des risques concernant la pêche est effectuée, selon le cas, avec la participation de pêcheurs ou de leurs représentants.	L'effectif de sécurité est fixé, sur la proposition de l'armateur, par l'inspecteur de la navigation compte tenu de la législation sur la durée du travail à bord, des caractéristiques du navire et des conditions de son exploitation. Il peut être révisé sur la demande de l'armateur ou du capitaine, sur la réclamation écrite et motivée de trois membres de l'équipage. (art 38 bis du CCM)
<b>Sécurité sociale</b>  Art 34	Tout Membre veille à ce que les pêcheurs résidant habituellement sur son territoire et, dans la mesure prévue par la législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient de la sécurité sociale à des conditions non moins favorables que celles qui s'appliquent aux autres travailleurs, y compris les personnes salariées ou indépendantes, résidant habituellement sur son territoire.	L'article 2 du dahir du 27 juillet 1972 relatif au régime de sécurité sociale, stipule: "Sont assujettis obligatoirement au régime de sécurité sociale: ....., les marins pêcheurs à la part ».  A noter que depuis janvier 2006, tous les affiliés à la CNSS bénéficient automatiquement de l'Assurance Maladie Obligatoire.
Article 35	Tout Membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de la situation nationale, pour assurer progressivement une protection complète de sécurité sociale à tous les pêcheurs résidant habituellement sur son territoire.	Les marins pêcheurs bénéficient de toute la législation relative au régime de la sécurité sociale à laquelle ils sont assujettis obligatoirement.

Article 36	<p>Les Membres doivent coopérer en vue:</p> <p>-d'assurer progressivement une protection complète de sécurité sociale aux pêcheurs, sans considération de nationalité, en tenant compte du principe d'égalité de traitement;</p> <p>-de garantir le maintien des droits en matière de sécurité sociale acquis ou en cours d'acquisition par tous les pêcheurs, indépendamment de leur lieu de résidence.</p>	<p>Tout marin étranger travaillant à bord d'un navire de pêche marocain est tenu de souscrire à un régime de sécurité sociale. Ce régime peut être celui de son pays d'origine ou le régime marocain.</p> <p>Le lieu de résidence n'a aucune incidence sur les droits en matière de sécurité sociale.</p>
Article 37	<p>Nonobstant l'attribution des responsabilités prévues aux articles 34, 35 et 36, les Membres peuvent établir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux ou par des dispositions adoptées dans le cadre d'organisations régionales d'intégration économique, d'autres règles relatives à la législation en matière de sécurité sociale applicable aux pêcheurs.</p>	
<p><b>Protection en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail</b></p> <p>Article 38</p>	<p>Tout Membre prend des mesures en vue d'assurer aux pêcheurs une protection, conformément à la législation et à la pratique nationales, en cas de maladie, de lésion ou de décès liés au travail.</p> <p>En cas de lésion provoquée par un accident du travail ou une maladie professionnelle, le pêcheur doit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- avoir accès à des soins médicaux appropriés,</li> <li>-bénéficier d'une indemnisation correspondante conformément à la législation nationale.</li> </ul> <p>Compte tenu des caractéristiques du secteur de la pêche, la protection visée au paragraphe 1 du présent article pourra être assurée:</p>	<p>Mêmes observations que supra. Art 29.</p> <p>L'art 190 du CCM, détermine les modalités d'octroi des indemnités et allocations.</p> <p>Comme indiqué plus haut, l'assurance contre les accidents de travail est obligatoire.</p>

	<p>-soit par un régime reposant sur la responsabilité de l'armateur à la pêche;</p> <p>-soit par un régime d'assurance obligatoire d'indemnisation des travailleurs ou d'autres régimes.</p>	
Article 39	<p>En l'absence de dispositions nationales applicables aux pêcheurs, tout Membre adopte une législation ou d'autres mesures visant à garantir que les armateurs à la pêche assurent la protection de la santé et les soins médicaux des pêcheurs lorsque ces derniers sont employés ou engagés ou travaillent à bord d'un navire battant son pavillon, en mer ou dans un port étranger. Cette législation ou ces autres mesures doivent garantir que les armateurs à la pêche acquittent les frais des soins médicaux, y compris l'aide et le soutien matériels correspondants pendant la durée des traitements médicaux dispensés à l'étranger jusqu'au rapatriement du pêcheur.</p> <p>La législation nationale peut prévoir de décharger l'armateur à la pêche de sa responsabilité dans le cas où l'accident n'est pas survenu au service du navire de pêche ou si la maladie ou l'infirmité a été dissimulée lors de l'engagement ou si l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du pêcheur.</p>	Mêmes observations que supra. Art 29,38.
<b>Partie VII. Respect et application</b>		
Article 40	<p>Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à garantir le respect des prescriptions de la présente convention, notamment en prévoyant, s'il y a lieu, la conduite d'inspections, l'établissement de rapports, une procédure de règlement des plaintes, un suivi et la mise en</p>	<p>Les titres de sécurités sont renouvelés annuellement par une commission de visite annuelle qui examine si le navire répond toujours aux exigences légales. Dans le cas contraire, elle conclut au retrait du titre</p>

	œuvre de sanctions et mesures correctives appropriées conformément à la législation nationale.	
Article 41	<p>Les Membres doivent exiger que les navires de pêche qui passent plus de trois jours en mer et qui ont une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, ou naviguent habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte de l'État du pavillon ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné, aient à bord un document valide délivré par l'autorité compétente, indiquant qu'ils ont été inspectés par l'autorité compétente ou en son nom, en vue de déterminer leur conformité avec les dispositions de la présente convention concernant les conditions de vie et de travail à bord.</p> <p>La durée de validité de ce document peut coïncider avec celle d'un certificat national ou international de sécurité des navires de pêche mais ne dépasse en aucun cas cinq ans.</p>	La mise en œuvre des prescriptions relatives au certificat de conformité aux conditions de vie et de travail à bord nécessite des mesures réglementaires.
Article 42	L'autorité compétente désigne des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant pour assumer les responsabilités qui lui incombent en vertu de l'article Aux fins de l'instauration d'un système efficace d'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche, un Membre peut, s'il y a lieu, autoriser des institutions publiques ou d'autres organismes dont il reconnaît la compétence et l'indépendance à réaliser des inspections et à délivrer des certificats. Dans tous les cas, le Membre demeure entièrement responsable de l'inspection et de la délivrance des certificats correspondants relatifs aux conditions de vie et de travail des pêcheurs à bord	<p>Les inspecteurs de navigation sont chargés d'effectuer des visites de sécurité à bord des navires de pêche.</p> <p>Il ne peut être envisagé de confier les missions d'inspection et de contrôle à d'autres organismes que ceux prévus par la réglementation nationale en vigueur.</p>

	des navires battant son pavillon.	
Article 43	<p>Si un Membre reçoit une plainte ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la convention, il prend les dispositions nécessaires pour enquêter et s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.</p> <p>Si un Membre dans le port duquel un navire de pêche fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire de pêche n'est pas conforme aux prescriptions de la présente convention, il peut adresser un rapport au gouvernement de l'État du pavillon, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue manifestement un danger pour la sécurité ou la santé.</p> <p>S'il prend les mesures mentionnées au paragraphe 2 de cet article, le Membre doit en informer immédiatement le plus proche représentant de l'État du pavillon et lui demander d'être présent si possible. Il ne doit pas retenir ou retarder indûment le navire.</p> <p>Aux fins de cet article, une plainte peut être soumise par un pêcheur, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris en ce qui concerne les risques relatifs à la sécurité ou à la santé des pêcheurs à bord.</p>	<p>Un tel dispositif de contrôle doit faire l'objet d'une mesure législative ou de nature réglementaire.</p> <p>Une mesure législative ou réglementaire déterminera le fondement juridique de droit à déposer plainte.</p>



	Cet article ne s'applique pas aux plaintes qu'un Membre considère manifestement infondées.	
Article 44	Obligation d'appliquer la convention de manière à garantir que les navires de pêche battant pavillon de tout Etat qui n'a pas ratifié la convention ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui accordé aux navires battant pavillon de tout Membre qui l'a ratifiée.	Cette disposition peut être mise en œuvre dans le cadre du dispositif de contrôle par l'État du port.
<b>PARTIE VIII. AMENDEMENTS DES ANNEXES I, II ET III</b>		
Article 45	Possibilité pour la Conférence internationale du Travail d'amender les annexes I, II et III à la majorité des deux tiers des voix des délégués présents à la Conférence, comprenant au moins la moitié des Membres ayant ratifié la convention	Disposition à caractère procédural.
<b>PARTIE IX. DISPOSITIONS FINALES</b>		
Article 46	La convention révisé les conventions (n° 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959, (n° 113) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959, (n° 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959, et (n° 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966.	Disposition à caractère procédural.
Article 47	Les ratifications formelles de convention sont communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement.	Disposition à caractère procédural.
Article 48	La convention entre en vigueur 12 mois après la ratification de dix Membres comprenant huit États côtiers.  Par la suite, la convention entre en vigueur pour chaque Membre 12 mois après la date de l'enregistrement de sa ratification.	Disposition à caractère procédural.
Article 49	Possibilité de dénoncer la convention à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale.	Disposition à caractère procédural.
Article 50	Notification par le Directeur général du BIT à tous les	Disposition à caractère procédural.

	Membres l'enregistrement de toutes les ratifications, déclarations, et dénonciations qui lui seront communiquées.	
Article 51	Le Directeur général du BIT communique au Secrétaire général des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications, déclarations, dénonciations enregistrées.	Disposition à caractère procédural.
Article 52	Possibilité pour le Conseil d'administration BIT de présenter à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et d'examiner s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.	Disposition à caractère procédural.
Article 53	Conséquences juridiques de l'adoption d'une convention portant révision de la présente convention.	Disposition à caractère procédural.
Article 54	Les versions française et anglaise de la présente convention font également foi.	Disposition à caractère procédural.
<b>ANNEXE I</b> <b>Équivalence pour le mesurage</b>	<p>Aux fins de la présente convention, lorsque l'autorité compétente, après consultation, décide d'utiliser la longueur hors tout (LHT) comme critère de mesure plutôt que la longueur (L):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-une longueur hors tout (LHT) de 16,5 mètres sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 15 mètres;</li> <li>-une LHT de 26,5 mètres sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 24 mètres;</li> <li>-une LHT de 50 mètres sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 45 mètres.</li> </ul>	
<b>Annexe II</b> <b>Accord d'engagement du pêcheur</b>	<p>L'accord d'engagement du pêcheur devra comporter les mentions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-les nom et prénoms du pêcheur, la date de naissance ou l'âge,</li> </ul>	<p>Le contrat d'engagement doit contenir des dispositions indiquant s'il est conclu pour une durée indéterminée ou pour un voyage.</p> <p>Si l'engagement est conclu pour</p>

	<p>ainsi que le lieu de naissance;</p> <p>-le lieu et la date de la conclusion de l'accord;</p> <p>-la désignation du ou des navires de pêche et le numéro d'immatriculation du ou des navires de pêche à bord duquel ou desquels le pêcheur s'engage à travailler;</p> <p>d) le nom de l'employeur ou de l'armateur à la pêche ou autre partie à l'accord;</p> <p>e) le voyage ou les voyages à entreprendre, s'ils peuvent être déterminés au moment de l'engagement;</p> <p>f) la fonction pour laquelle le pêcheur doit être employé ou engagé;</p> <p>g) si possible, la date à laquelle et le lieu où le pêcheur sera tenu de se présenter à bord pour le commencement de son service;</p> <p>h) les vivres à allouer au pêcheur, sauf si la législation nationale prévoit un système différent;</p> <p>i) le montant du salaire du pêcheur ou, s'il est rémunéré à la part, le pourcentage de sa part et le mode de calcul de celle-ci, ou encore, si un système mixte de rémunération est appliqué, le montant du salaire, le pourcentage de sa part et le mode de calcul de celle-ci, ainsi que tout salaire minimum convenu;</p> <p>j) l'échéance de l'accord et les conditions y relatives, soit:</p> <p>i) si l'accord a été conclu pour une durée déterminée, la date</p>	<p>une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties. Ce délai doit être le même pour les deux parties et ne doit pas être inférieur à un jour ouvrable.</p> <p>Le préavis doit être donné par écrit. Il peut être constitué soit par une lettre recommandée, soit par une lettre ordinaire dont copie doit alors être soumise à l'autorité maritime ou consulaire, soit enfin par une notification écrite signifiée en présence de deux témoins.</p> <p>Si le contrat est conclu pour la durée d'un voyage, il doit contenir la désignation nominative ou autre du ou des ports dans lesquels le voyage s'achèvera.</p> <p>Au cas où cette désignation ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat devra fixer une durée maximum après laquelle le marin pourra demander son débarquement en Europe ou en Afrique du Nord, même si le voyage n'est pas achevé. (art 168 du CCM).</p> <p>Et l'art 169 précise :</p> <p>« Le contrat d'engagement maritime doit, en outre, mentionner expressément :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1° Le service pour lequel le marin s'engage et la fonction hiérarchique qu'il doit exercer ;</li> <li>2° La date à laquelle les services doivent commencer ;</li> <li>3° Le mode de rémunération convenu entre les parties ;</li> <li>4° Le montant des salaires fixes ou la base de détermination des profits ;</li> <li>5° Le lieu et la date de la signature du contrat. »</li> </ol>
--	--	--

	<p>fixée pour son expiration;</p> <p>ii) si l'accord a été conclu au voyage, le port de destination convenu pour la fin de l'accord et l'indication du délai à l'expiration duquel le pêcheur sera libéré après l'arrivée à cette destination;</p> <p>iii) si l'accord a été conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra dénoncer l'accord ainsi que le délai de préavis requis, lequel n'est pas plus court pour l'employeur, l'armateur à la pêche ou autre partie que pour le pêcheur;</p> <p>k) la protection en cas de maladie, de lésion ou de décès du pêcheur lié à son service;</p> <p>l) le congé payé annuel ou la formule utilisée pour le calculer, le cas échéant;</p> <p>m) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au pêcheur par l'employeur, l'armateur à la pêche ou autre partie à l'accord d'engagement du pêcheur, selon le cas;</p> <p>n) le droit du pêcheur à un rapatriement;</p> <p>o) la référence à la convention collective, le cas échéant;</p> <p>p) les périodes minimales de repos conformément à la législation nationale ou autres mesures;</p> <p>q) toutes autres mentions que la législation nationale peut exiger.</p>	<p>Cette protection est obligatoire.</p> <p>Il est mentionné dans le contrat d'engagement.</p> <p>C'est la responsabilité de l'armateur.</p> <p>Il n'y a pas de conventions collectives dans la pêche.</p>
--	--	--

<p><b>Annexe III</b></p> <p><b>Logement à bord des navires de pêche</b></p> <p><b>Dispositions générales</b></p>	<p>Définitions des termes navires neufs et navires existants.</p> <p>Les dispositions de ce annexe s'appliquent à tous les nouveaux navires de pêche pontés, sauf exclusions autorisées aux termes de l'article 3 de la convention. Possibilité, après consultation, d'appliquer ces prescriptions aux navires existants, dès lors que et dans la mesure où elle décide que cela est raisonnable et réalisable.</p> <p>possibilité, après consultation, d'autoriser des dérogations aux dispositions de cet annexe pour des navires de pêche ne restant normalement en mer que pour des durées inférieures à 24 heures si les pêcheurs ne vivent pas à bord du navire lorsqu'il est au port. Dans le cas de tels navires, l'autorité compétente doit veiller à ce que les pêcheurs concernés aient à leur disposition des installations adéquates pour leurs repos, alimentation et hygiène.</p> <p>Communication de toute dérogation au Bureau international du Travail.</p> <p>Les prescriptions valables pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres peuvent s'appliquer aux navires d'une longueur comprise entre 15 et 24 mètres si l'autorité compétente décide, après consultation, que cela est raisonnable et réalisable.</p> <p>Les pêcheurs travaillant à bord de navires nourrices dépourvus de logements et d'installations sanitaires appropriés pourront utiliser ceux du navire mère.</p> <p>Les Membres peuvent étendre les</p>	<p>L'art 33 du CCM considère qu'est navire « tout bâtiment ainsi que tout engin flottant, ..... quel que soit son tonnage, effectuant une navigation quelconque dans les eaux maritimes, soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire.... »</p>

	<p>dispositions de la présente annexe relatives au bruit et aux vibrations, à la ventilation, au chauffage et à la climatisation, à l'éclairage aux lieux de travail clos et aux espaces servant à l'entreposage si, après consultation, cette extension est considérée appropriée et n'influe pas négativement sur les conditions de travail ou sur le traitement ou la qualité des captures.</p> <p>L'utilisation de la jauge brute visée à l'article 5 de la convention est limitée aux paragraphes de la présente annexe spécifiés ci-après: 14, 37, 38, 41, 43, 46, 49, 53, 55, 61, 64, 65 et 67. A ces fins, lorsque l'autorité compétente, après consultation, décide d'utiliser la jauge brute comme critère de mesure:</p> <p>a) une jauge brute de 75 sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 15 mètres, ou à une longueur hors tout (LHT) de 16,5 mètres;</p> <p>b) une jauge brute de 300 sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 24 mètres, ou à une longueur hors tout (LHT) de 26,5 mètres;</p> <p>c) une jauge brute de 950 sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 45 mètres, ou à une longueur hors tout (LHT) de 50 mètres.</p> <p>L'annexe III fixe un certain nombre de règles en matière de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planification et contrôle ;</li> <li>- Conception et construction ;</li> <li>- Isolation ;</li> <li>- Bruits et vibrations ;</li> <li>- Ventilation ;</li> <li>- Chauffage et</li> </ul>	<p>Dans sa volonté de mise à niveau des navires de pêche, le département des pêches maritimes est entrain d'élaborer un cahier de charges qui définit les actions à entreprendre par l'armateur en vue d'améliorer les conditions de vie à bord. Ces actions concernent les locaux d'habitat, les couchettes, l'éclairage et aération et les cuisines et vivres.</p>
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>climatisation ;</li> <li>- Éclairage ;</li> <li>- Postes de couchage ;</li> <li>- Nombre de personnes par poste de couchage ;</li> <li>- Réfectoires ;</li> <li>- Baignoires ou douches, toilettes et lavabos ;</li> <li>- Buanderies ;</li> <li>- Installations pour les pêcheurs malades ou blessés ;</li> <li>- Literie, vaisselle et couverts ; ;</li> <li>- Installations de loisirs ;</li> <li>- Installations de communications ;</li> <li>- Cuisine et cambuse ;</li> <li>- Nourriture et eau potable</li> </ul>	
--	---	--

Source : Département des pêches maritimes

## ANNEXES

**Annexe 1 :** Photos sur le secteur de la pêche

**Annexe 2 :** Tableau comparatif de la STCW-F et la réglementation nationale

**Annexe 3:** Tableau de correspondance de la convention n° 188 sur le travail dans la pêche adopté par la conférence internationale du travail le 14 juin 2007 (96<sup>ème</sup> session) et les mesures de droit interne existantes ou à envisager  
(Deuxième partie)

**BRAHIM BOUDINAR**

Colaborador Externo de la OIT

Este trabajo se ha realizado en el marco del Convenio de Colaboración entre el actual Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino de España y la Organización Internacional del Trabajo de 28 de diciembre de 2007



**Annexe 1 : Photos sur le secteur de la pêche**



Navire de la pêche hauturière construit en acier  
Longueur supérieure à 24 mètres



Courette d'un officier à bord d'un navire  
de la pêche hauturière



Salon de l'équipage d'un navire  
de la pêche hauturière



Salon des officiers d'un navire  
de la pêche hauturière



Navires de la pêche côtière



Navire de la pêche côtière construit en bois longeur  
Inférieure à 25 metre



Courette d'un officier à bord d'un navire de la pêche côtière



Courette d'un officier à bord d'un navire de la pêche côtière



Courette de l'équipage d'un navire côtier construit en bois



Lieu de préparation des repas à bord d'un navire en bois de la pêche côtière



Couchettes de l'équipage d'un navire de la pêche côtière construit en acier au Maroc



Cuisine d'un navire de la pêche côtière construit en acier au Maroc



Barques de la pêche artisanale



Barques de la pêche artisanale à quai

## Annexe 2: Tableau comparatif de la STCW-F et la réglementation nationale

STCW-F-95	RÉGLEMENTATION NATIONALE
<b><u>CHAPITRE I : Dispositions générales</u></b>	
<p><b>Règle 3 : Brevets et visas :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les conditions de délivrance des brevets : âge, Aptitude de physique, de formation et de qualification et examens.</li> <li>- Rédigé en deux langues : la langue officielle et l'anglais</li> <li>- Connaissances supplémentaire minimales requise au personnel chargé de la communication dans le cadre GMDSS.</li> <li>- Le visa expire 5 ans au plus après la date de sa délivrance.</li> </ul>	<p>Concernant la revalidation et la langue de rédaction des brevets, un projet d'arrêté est en cours d'élaboration,</p>
<b><u>CHAPITRE II : Délivrance des brevets de capitaine, d'officier et d'officier mécanicien et des certificats d'opérateurs des radiocommunications</u></b>	
<p><b>Règle 1 : Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de capitaine de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux illimitées :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aptitude physique ;</li> <li>- Avoir passé des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences</li> <li>- Avoir le brevet d'officier à bord des navires de pêche de plus de 24 m exploités dans les eaux illimitées et avoir accompli un service en mer de 12 mois comme étant un officier chargé du quart à la passerelle ou en tant que capitaine à bords des unités de 12 m au moins.</li> <li>- Connaissances et formation minimales requise du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM.</li> </ul>	<p><b>Article 3 de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime N° 571-08 du 24/04/2008: Brevet de capitaine de pêche</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Age 24 ans au moins ;</li> <li>- Aptitude physique ;</li> <li>- Avoir réussi aux examens conduisant à l'obtention du diplôme de capitaine de pêche à l'ISPM d'Agadir</li> <li>- Avoir le brevet de patron de pêche ; Justifie 24 mois de navigation à bord des navires de pêche, dont 24 mois comme second capitaine ou lieutenant, sur les navires de 150 unités ou 24 mois au moins en qualité de patron à bord des navires de 75 unités est plus.</li> <li>- Avoir le certificat SMDSM</li> <li>- Avoir le certificat sur les techniques de secourisme et premiers soins</li> </ul>

<p><b>Règle 2 : Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux illimitées :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir 18 ans au moins</li> <li>- Aptitude physique</li> <li>- Accomplir un service en mer de 2 ans au moins en tant que membre du service pont à bord des navires de pêche de longueur de 12 m au moins/ le service peut être remplacé par une période de formation spéciale d'une durée ne dépassant pas une année.</li> <li>- Avoir passé des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences</li>   <li>- Connaissances et formation minimales requise du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM.</li> </ul>	<p><b>Article 4 de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime N° 571-08 du 24/04/2008: Brevet de patron de pêche</b></p> <p><b>Pour les diplômes de lieutenant de pêche délivré à l'ISPM</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Age au moins 21 ans</li> <li>- Aptitude physique ;</li> <li>- Justifie 24 mois de navigation au service pont d'un navire de 150 unités.</li> <li>- Avoir réussi aux examens conduisant à l'obtention du diplôme de lieutenant de pêche.</li> <li>- Avoir le certificat SMDSM</li> <li>- Avoir le certificat sur les techniques de secourisme et premiers soins</li> <li>-</li> </ul> <p><b>Pour le diplôme de patron de pêche délivré par les instituts de technologie maritime</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Age au moins 21 ans</li> <li>- Titulaire d'un diplôme de patron de pêche</li> <li>- Justifie 30 mois de navigation au service pont dont 18 mois au moins à bord d'un navire de 75 unités.</li> <li>- Avoir le certificat SMDSM</li> <li>- Avoir le certificat sur les techniques de secourisme et premiers soins</li> </ul>
<p><b>Règle 3 : Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de capitaine de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24m exploités dans des eaux limitées :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aptitude physique ;</li> <li>- Avoir passé des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences</li> <li>- Avoir le brevet d'officier à bord des navires de pêche <ul style="list-style-type: none"> <li>de plus de 24 m exploités dans les eaux limitées ou illimitées et avoir accompli un service en mer de 12 mois comme étant un officier chargé du quart à la passerelle ou en tant que capitaine à bords des unités de 12 m au moins.</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Article 5 de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime N° 571-08 du 24/04/2008: Brevet de patron de pêche côtière</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Être âgé de 21 ans</li> <li>- Avoir réussi aux examens conduisant à l'obtention du diplôme de patron de pêche côtière.</li> <li>- Justifier de 18 mois de navigation professionnelle à la passerelle des navires de pêche d'un tonnage brut égal ou supérieur à 25 unités.</li> <li>- Être titulaire du certificat d'utilisation des moyens de communication.</li> </ul>

<p><b>Règle 4 : Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 m exploités dans des eaux limitées :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir 18 ans au moins</li> <li>- Aptitude physique</li> <li>- Accomplir un service en mer de 2 ans au moins en tant que membre du service pont à bord des navires de pêche de longueur de 12 m au moins/ le service peut être remplacé par une période de formation spéciale d'une durée ne dépassant pas une année.</li> <li>- Avoir passé des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences</li> <li>- Connaissances et formation minimales requise du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM.</li> </ul>	<p><b>Article 6 de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime N° 571-08 du 24/04/2008: Licence de patron de pêche côtière</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir 18 ans au moins</li> <li>- Aptitude physique</li> <li>- Justifier de 18 mois de navigation professionnelle à la passerelle des navires de pêche d'un tonnage brut égal ou supérieur à 5 unités.</li> </ul> <p>Avoir réussi aux examens conduisant à l'obtention du certificat de formation professionnelle maritimes</p>
<p><b>Règle 5: Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet de mécanicien de navires de pêche et le second mécanicien de navires de pêche dont l'appareil de propulsion principale à une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir 18 ans au moins</li> <li>- Aptitude physique</li> <li>- Pour le brevet de chef mécanicien, avoir accomplir un service en mer de 2 ans au moins, dont 12 mois au moins en tant que second mécanicien</li> <li>- Pour le brevet de second mécanicien, avoir accomplir un service en mer de 12 mois au moins à la machine</li> <li>- Avoir passé des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences</li> <li>- Avoir suivi un cours pratique de lutte contre l'incendie</li> </ul>	<p><b>Article 7 de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime N° 571-08 du 24/04/2008: Le brevet d'officier mécanicien de 2<sup>ème</sup> classe :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir 24 ans au moins,</li> <li>- Être titulaire du brevet de lieutenant mécanicien de 2<sup>ème</sup> classe ou être titulaire du brevet d'officier mécanicien de 3<sup>ème</sup> classe.</li> <li>- Justifie 36 mois de navigation ,dont 24 mois au moins en qualité de chef de quart à bord des navires dont la puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW ou 24 mois au moins en tant que chef mécanicien navires dont la puissance propulsive égale ou supérieure à 220kw .</li> <li>- Avoir réussi aux examens conduisant au diplôme d'officier mécanicien de pêche, délivré par l'ISPM</li> <li>- Être titulaire de certificat de prévention contre l'incendie.</li> </ul> <p><b>Article 8 de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime N° 571-08 du 24/04/2008: Le brevet de lieutenant mécanicien de 2<sup>ème</sup> classe.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir 21 ans au moins,</li> <li>- Justifie 24 mois de navigation, dont 24 mois au moins en qualité de chef de quart à bord</li> </ul>



	<p>des navires dont la puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir réussi aux examens conduisant au diplôme de lieutenant mécanicien de pêche, délivré par l'ISPM</li> <li>- Être titulaire de certificat de prévention contre l'incendie</li> </ul>
<p><b>Règle 6: Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats du personnel chargé des radiocommunications à bord des navires de pêche</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir 18 ans au moins</li> <li>- Aptitude physique</li> <li>- Avoir passé des examens appropriés pour l'évaluation de ses compétences</li> </ul>	<p><b>Article 16 de l'arrêté du Ministre de l'Agriculture et de la Pêche Maritime N° 571-08 du 24/04/2008: Le certificat SMDSM est délivré par l'Agence nationale de réglementation des télécommunications (ANRT) et sanctionne une formation en la matière assuré à l'ISPM</b></p>
<p><b>Règle 7: Prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des connaissances des capitaines, des officiers et des officiers mécaniciens</b></p>	<p><b>Projet d'arrêté en cours d'élaboration</b></p>
<p><b>Règle 8: Prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des compétences du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM</b></p>	<p><b>Projet d'arrêté en cours d'élaboration</b></p>
<p><b><u>CHAPITRE III</u> : formation de base en matière de sécurité pour l'ensemble du personnel des navires de pêche.</b></p>	
<p>Les dispositions du chapitre III sont satisfaites du fait que les membres d'équipage nouvellement recrutés, quelle que soit la fonction qu'ils exercent à bord d'un navire de pêche, sont tenus de suivre une formation de base en matière de sécurité. Un certificat de formation de base en matière de sécurité est délivré. Un projet d'arrêté relatif à la revalidation de ces certificats est en cours d'élaboration.</p>	
<p><b><u>CHAPITRE IV</u> : veille</b></p>	
<p>Les dispositions du chapitre IV sont tenues en compte dans les programmes de formation dispensés au niveau des établissements de formation maritime intègrent les principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle en toute sécurité.</p>	

**Annexe 3:** Tableau de correspondance de la convention n° 188 sur le travail dans la pêche adopté par la conférence internationale du travail le 14 juin 2007 (96<sup>ème</sup> session) et les mesures de droit interne existantes ou à envisager

Références à la Convention 188 sur le travail dans la pêche	Résumé des dispositions de la Convention	Mesures de mise en œuvre existantes ou envisagées, commentaire.
<b>Partie I Définition et champ d'application</b>		
<p><b>Définition</b></p> <p>Art 1</p>	<p>Définition des termes <i>pêche commerciale, autorité compétente, consultation, armateur à la pêche, pêcheur, accord d'engagement du pêcheur, navire de pêche ou navire, jauge brute longueur (L) longueur hors tout (LHT) service de recrutement et de placement et patron.</i></p> <p>le terme <b>pêcheur</b> désigne toute personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit ou exerçant une activité professionnelle à bord d'un navire de pêche, y compris les personnes travaillant à bord qui sont rémunérées à la part, mais à l'exclusion des pilotes, des équipages de la flotte de guerre, des autres personnes au service permanent du gouvernement, des personnes basées à terre chargées d'effectuer des travaux à bord d'un navire de pêche et des observateurs des pêches;</p> <p>les termes <b>navire de pêche</b> ou <b>navire</b> désignent tout bateau ou embarcation, quelles qu'en soient la nature et la forme de propriété, affecté ou destiné à être affecté à la pêche commerciale;</p>	<p>D'après le code de commerce maritime du 31 mars 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.»</p> <p>Le CCM de 1919 dans son art 2 définit le navire comme le bâtiment qui pratique la navigation maritime. Il ne fait pas de distinction entre un navire de pêche et un navire de commerce.</p> <p>L'art 52 donne la définition des catégories de navigation : La grande pêche est celle qui est</p>

		<p>exercée habituellement à une distance supérieure à cent mille marins des côtes.</p> <p>La pêche au large est celle qui est pratiquée habituellement par des navires jaugeant plus de vingt cinq tonneaux et ne s'éloignant pas à une distance supérieure à cent milles des côtes.</p> <p>La petite pêche est celle qui est exercée habituellement à une distance inférieure à trente milles des côtes par des navires d'une jauge brute inférieure ou égale à cinquante tonneaux.</p>
<p><b>Champ d'application</b></p> <p>Art 2</p>	<p>Applicable, sauf disposition contraire, à tous les pêcheurs et à tous les navires de pêche engagés dans des opérations de pêche commerciale.</p> <p>Possibilité, après consultation, d'étendre totalement ou en partie la protection prévue par la convention pour les pêcheurs travaillant sur des navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres à ceux travaillant sur des navires plus petits.</p>	<p>L'art 165 du CCM de 1919 dispose que 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 marocain, est un contrat d'engagement maritime, régi par les dispositions du présent dahir.</p> <p>Ces contrats sont également soumis, en l'absence de dispositions particulières, aux prescriptions du code de travail</p> <p>Le Code de commerce maritime n'établi pas de distinction de régimes juridiques selon la taille du navire.</p> <p>Tous les marins pêcheurs bénéficient de la même protection sociale quelle que soit la taille du navire.</p>
Art 3	Application de la Convention aux navires de pêche engagés dans des opérations de pêche sur les cours d'eau, les lacs ou les canaux.	Il n'est pas envisagé d'appliquer la Convention à la pêche sur les cours d'eau, les lacs ou les canaux.

<p>Art 4</p>	<p>Lorsqu'il n'est pas immédiatement possible pour un Membre de mettre en oeuvre l'ensemble des mesures prévues par la présente convention en raison de problèmes particuliers d'une importance significative compte tenu des infrastructures ou institutions insuffisamment développées, le Membre peut, conformément à un plan établi mettre en oeuvre progressivement tout ou partie des dispositions des articles 10§1 et 3, 15, 20, 33, et 38.</p> <p>Sont exclus de ce principe de mise en oeuvre progressive, les navires de pêche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres; ou</li> <li>- passant plus de sept jours en mer; ou</li> <li>- naviguant habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte de l'État du pavillon ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné de la côte; ou</li> <li>- soumis au contrôle de l'État du port tel que prévu à l'article 43 de la convention, sauf lorsque le contrôle par l'État du port découle d'un cas de force majeure.</li> </ul>	<p>La protection sociale est garantie pour tous les travailleurs. En ce qui concerne le secteur des pêches, tous les marins pêcheurs ont un livret professionnel maritime, sont engagés sur la base d'un contrat d'engagement maritime, bénéficient de la protection sociale et médicale. Par conséquent, il ne sera pas recouru à l'art 4 concernant ces dispositions.</p> <p>Par contre, c'est dans le domaine de la vie à bord que les conditions ne sont pas les mêmes pour tous.</p> <p>Les navires de la pêche hauturière réservent des conditions de logement acceptables alors qu'à bord des navires de la pêche côtière, ces conditions sont loin d'être satisfaisantes.</p> <p>Ces conditions de vie à bord doivent être améliorées dans le cadre de la mise à niveau du secteur et de la modernisation de la flotte.</p> <p>Pour l'application des dispositions de la Convention relatives aux conditions de vie à bord, le Maroc peut recourir à la possibilité ouverte par l'art 4 et demander une mise en application progressive.</p>
<p>Art 5</p>	<p>Possibilité d'utiliser la longueur hors tout (LHT) à la place de la longueur (L) comme critère de mesure, conformément à l'équivalence établie à l'annexe I.</p> <p>Possibilité d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L) ou de la longueur hors tout (LHT) comme critère de mesure, conformément à l'équivalence établie à l'annexe III.</p>	<p>L'unité utilisée au Maroc est la jauge brute (TJB).</p>

## Partie II. Principes généraux

<p><b>Mise en œuvre.</b></p> <p>Art 6</p>	<p>Obligation de mettre en œuvre et de faire respecter les lois, règlements ou les autres mesures adoptés afin de s'acquitter des obligations contractés aux termes de la convention. Les autres mesures peuvent comprendre des conventions collectives, des décisions judiciaires, des sentences arbitrales et autres moyens conformes à la législation et à la pratique nationale.</p> <p>Aucune des dispositions de la convention n'affecte les lois, sentences, coutumes ou accords entre armateurs et pêcheurs qui assurent des conditions plus favorables que celles prévues par la convention.</p>	
<p><b>Autorité compétente et coordination</b></p> <p>Art 7</p>	<p>Obligation de désigner l'autorité compétente ou les autorités compétentes et d'établir des mécanismes de coordination entre les autorités concernées pour le secteur de la pêche aux niveaux national et local,</p>	<p>L'autorité compétente au niveau national, est le ministre en charge de la pêche maritime. Au niveau local, c'est le Délégué des pêches maritimes.</p>
<p><b>Responsabilité des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs</b></p> <p>Art 8</p>	<p>Responsabilité de l'armateur de veiller à ce que le patron dispose de ressources et moyens nécessaires pour s'acquitter des obligations de la convention</p> <p>L'armateur à la pêche ne doit pas entraver la liberté du patron de prendre toute décision qui, de l'avis professionnel de ce dernier, est nécessaire pour la sécurité du navire, de sa navigation ou de son exploitation, ou pour la sécurité des pêcheurs qui sont à bord.</p> <p>Responsabilité également du patron en ce qui concerne la sécurité</p>	<p>Tout navire marocain doit être muni de titres de sécurité. et il est soumis à une visite de partance avant de quitter le port. Le propriétaire ou armateur du navire qui enfreint ces prescriptions est puni d'une amende et d'une peine d'emprisonnement. (CCM de 1919).</p> <p>Le capitaine ou patron est responsable de ses fautes même légères dans l'exercice de ses fonctions. (Art 140 du CCM)</p>

	<p>Obligation pour les pêcheurs de respecter les ordres légaux du patron et les mesures de sécurité et de santé.</p>	<p>Le capitaine a sur toutes les personnes se trouvant à bord l'autorité que comportent la sûreté du navire, des personnes embarquées et de la cargaison, l'entretien du navire et la conservation du matériel, enfin le succès de l'expédition. (Art 5 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande).</p> <p>le marin est congédié en cas de désobéissance, dans le cas où elle constitue, une faute grave contre la discipline. (Art 198 du CCM)</p> <p>Par ailleurs, sont considérées comme fautes de discipline, les infractions aux consignes du bord relatives à l'allumage des feux, à l'usage des embarcations, etc. (art 13 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande).</p>
--	--	---

**Partie III. Conditions minimales requises pour le travail à bord des navires de pêche**

<p><b>Age minimum</b></p> <p>Art 9</p>	<p>L'âge minimum pour le travail à bord d'un navire de pêche est de 16 ans.</p> <p>Toutefois, l'autorité compétente peut autoriser un âge minimum de 15 ans pour les personnes qui ne sont plus soumises à l'obligation de scolarité imposée par la législation nationale et suivent une formation professionnelle en matière de pêche.</p> <p>L'âge minimum d'affectation à des activités à bord d'un navire de pêche qui, par leur nature ou les conditions dans lesquelles elles s'exercent, sont susceptibles de compromettre la santé, la sécurité ou la moralité des jeunes gens ne doit pas être inférieur à 18 ans.</p> <p>Il est interdit d'engager un pêcheur de moins de 18 ans pour un travail de nuit.</p>	<p>Les mineurs ne peuvent être employés ni être admis dans une entreprise ou chez les employeurs avant l'âge de quinze ans révolus» (art 143 de la loi 65 99 relative au code du travail).</p> <p>L'article 166 du CCM : considère comme mousse tout marin âgé de moins de 16 ans sans limite minimale d'âge et comme novice tout marin âgé de plus de 16 ans et moins de 18 ans .</p> <p>Il est interdit d'occuper des mineurs de moins de 18 ans à des travaux qui présentent des risques de danger excessif ou qui excèdent leur capacité (art 181 du code de travail.)</p>
<p><b>Examen médical</b></p> <p>Art 10</p>	<p>Aucun pêcheur ne doit travailler à bord d'un navire de pêche sans disposer d'un certificat médical valide attestant de son aptitude à exécuter ses tâches. Dérogation possible sauf pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou qui passent normalement plus de trois jours en mer.</p>	<p>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 soixante-douze heures, est subordonnée à une visite médicale passée, aux frais de l'armateur, et établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa santé ou pour celle de l'équipage. (art 167 bis du CCM)</p>
<p>Art 11</p>	<p>Obligation d'adopter des lois, règlements ou autres</p>	<p>Un texte réglementaire est en cours d'adoption. Ce texte va permettre de réglementer tous les aspects</p>



	<p>mesures concernant :</p> <p>la nature des examens médicaux;</p> <p>b) la forme et le contenu des certificats médicaux;</p> <p>c) la délivrance du certificat médical par du personnel médical dûment qualifié ou, dans le cas d'un certificat concernant seulement la vue, par une personne habilitée par l'autorité compétente à délivrer un tel certificat; ces personnes doivent jouir d'une totale indépendance lorsqu'elles exercent leur jugement professionnel;</p> <p>d) la fréquence des examens médicaux et la durée de validité des certificats médicaux;</p> <p>e) le droit pour une personne d'être réexaminée par du personnel médical indépendant différent au cas où elle se verrait refuser un certificat ou imposer des limitations au travail qu'elle peut effectuer;</p>	<p>relatifs à la visite médicale.</p>
--	---	---------------------------------------

<p>Art 12</p>	<p>Pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ou passant normalement plus de trois jours en mer:</p> <p>1. Le certificat médical du pêcheur doit au minimum indiquer:</p> <p>a) que l'ouïe et la vue de l'intéressé sont satisfaisantes compte tenu de ses tâches sur le navire; et</p> <p>b) que l'intéressé n'a aucun problème médical de nature à être aggravé par le service en mer ou à le rendre inapte à ce service ou à mettre en danger la sécurité ou la santé d'autres personnes à bord.</p> <p>2. Le certificat médical est valide pendant deux ans au maximum à moins que le pêcheur soit âgé de moins de 18 ans, auquel cas la durée maximale de validité est d'un an.</p>	<p>Mêmes observations que supra, art 11.</p>
<p><b>Équipage et durée du repos</b></p> <p>Art 13</p>	<p>Obligation d'adopter des lois, règlements ou autres mesures prévoyant que les armateurs de navires de pêche battant son pavillon veillent à ce que:</p> <p>a) leurs navires soient dotés d'effectifs suffisants en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de navigation et de fonctionnement du navire sous le contrôle d'un patron compétent;</p>	<p>« L'effectif du personnel de tout navire marocain doit être tel que du point de vue de la sécurité en mer, il existe à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité. Cet effectif est fixé, sur la proposition de l'armateur, par l'inspecteur de la navigation du port où le navire prend armement compte tenu de la législation sur la durée du travail à bord, des caractéristiques du navire et des conditions de son exploitation». (art 38 bis du CCM).</p> <p>En application de cette disposition, le Ministère de la pêche a édicté une Directive sur la détermination des effectifs et des compétences nécessaires à l'armement des navires de pêche. Cette Directive impose un minimum de compétences devant être</p>

	<p>b) soient octroyées aux pêcheurs des périodes de repos régulières d'une durée suffisante pour préserver leur sécurité et leur santé.</p>	<p>présentes parmi les membres de l'équipage.</p> <p>Le Code de Commerce Maritime du 31 Mars 1919 ne réglemente l'organisation du travail à bord, la durée de travail à bord et les jours de repos hebdomadaire que pour les marins des navires de commerce et laisse le soin, en ce qui concerne les navires de pêche, aux arrêtés ministériels pour réglementer ces aspects.</p> <p>« La durée et l'organisation du travail à bord des navires de pêche seront réglées, s'il y a lieu, par arrêtés ministériels». (Art 176 ter du CCM).</p>
<p>Article 14</p>	<p>l'autorité compétente doit fixer</p> <p>-l'effectif minimal à embarquer pour assurer la sécurité et préciser le nombre de pêcheurs requis et les qualifications qu'ils doivent posséder.</p> <p>- pour les navires de pêche passant plus de trois jours en mer, quelle que soit leur taille, après consultation et en vue de limiter la fatigue, une durée minimum de repos pour les pêcheurs. Cette durée ne doit pas être inférieure à dix heures par période de 24 heures et 77 heures par période de sept jours.</p> <p>Possibilité, après consultation, de remplacer ces obligations par des prescriptions équivalentes sous réserve de ne pas mettre en danger la sécurité et la santé des pêcheurs.</p> <p>Aucune des dispositions du présent article n'affecte le droit du patron d'un navire d'exiger d'un pêcheur les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité</p>	<p>L'effectif du personnel de tout navire marocain doit être tel que du point de vue de la sécurité en mer, il existe à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité. Cet effectif est fixé, sur la proposition de l'armateur, par l'inspecteur de la navigation du port où le navire prend armement compte tenu de la législation sur la durée du travail à bord, des caractéristiques du navire et des conditions de son exploitation. (art 38 bis du CCM)</p> <p>Lorsque le salut du navire, des personnes ou de la cargaison est en jeu, le marin ne peut refuser</p>

	immédiate du navire, des personnes à bord ou des captures ou pour porter secours à d'autres embarcations ou aux personnes en détresse en mer.	d'exercer les ordres du capitaine en vue de sauver le navire.(art 174 et 175 du CCM).
<b>Liste d'équipage</b> Art 15	Tout navire de pêche doit avoir à bord une liste d'équipage, dont un exemplaire est fourni aux personnes autorisées à terre avant le départ du navire ou communiqué à terre immédiatement après.	Il sera délivré à chaque bateau admis à battre pavillon marocain, un registre coté et paraphé, qui servira de rôle d'équipage et sur lequel seront apposés les visas d'arrivée et de départ. (Art 28 du CCM)
<b>Accord d'engagement du pêcheur</b> Art 16	Obligation d'adopter des lois, règlements ou autres mesures:  - prévoyant que les pêcheurs travaillant à bord des navires soient protégés par un accord d'engagement qui soit conforme aux dispositions de la présente convention et qui leur soit compréhensible;  -indiquant les mentions minimales à inclure dans les accords d'engagement des pêcheurs, conformément aux dispositions de l'annexe II.	Toutes les clauses et stipulations du contrat d'engagement maritime doivent, à peine de nullité, être constatées par écrit devant l'autorité maritime. Elles sont inscrites ou annexées au registre d'équipage. (art 167 du CCM)  Le contrat d'engagement maritime doit, en outre, mentionner expressément : -Le service pour lequel le marin s'engage et la fonction hiérarchique qu'il doit exercer ; -La date à laquelle les services doivent commencer ; -Le mode de rémunération convenu entre les parties -Le montant des salaires fixes ou la base de détermination des profits ; -Le lieu et la date de la signature du contrat. (art 169 du CCM)
Art 17	Tout Membre doit adopter des lois, règlements ou autres mesures concernant:  -les procédures garantissant que le pêcheur a la possibilité d'examiner les clauses de son accord d'engagement et de demander conseil à ce sujet avant	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.(art 170 du CCM)

	<p>de le conclure;</p> <p>-s'il y a lieu, la tenue des états de service du pêcheur dans le cadre de cet accord;</p> <p>-les moyens de régler les différends relatifs à l'accord d'engagement du pêcheur.</p>	<p>Le contrat d'engagement est signé par l'armateur et le marin. Si l'une des parties ne sait signer, mention en est faite au contrat. (art 171 du CCM)</p> <p>L'autorité maritime vise le contrat et y appose son cachet si le contrat ne contient rien de contraire aux dispositions d'ordre public. (art 172 du CCM)</p> <p>Le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement doit, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord pour être communiqué par le capitaine au marin, sur sa demande. (172 bis du CCM).</p> <p>Les différends relatifs à l'accord d'engagement du pêcheur sont soumis, en premier lieu, à l'arbitrage du Délégué des pêches maritimes puis aux tribunaux compétents en cas de non aboutissement des procédures de réconciliation. (art 205 bis à 205 quarter du CCM)</p>
Art 18	L'accord d'engagement du pêcheur, dont un exemplaire lui est remis, est disponible à bord, à la disposition du pêcheur et, conformément à la législation et à la pratique nationales, de toute autre partie concernée qui en fait la demande.	Le texte des dispositions légales et réglementaires qui régissent le contrat d'engagement doit, comme le texte des conditions du contrat, se trouver à bord pour être communiqué par le capitaine au marin, sur sa demande. (art 172 bis du CCM)
Art 19	Les articles 16 à 18 et l'annexe II ne s'appliquent pas au propriétaire de navire qui exploite celui-ci seul.	
Art 20	l'armateur à la pêche doit veiller à ce que chaque pêcheur soit en possession d'un accord d'engagement de pêcheur écrit, signé à la fois par le pêcheur et l'armateur à la pêche, ou par un représentant autorisé de celui-ci prévoyant des conditions de vie et de travail décentes à bord du navire, conformément aux	Le contrat d'engagement maritime est obligatoire. Ce document doit mentionner les obligations de l'armateur en ce qui concerne les conditions de travail à bord :nourriture, couchage, sécurité

	dispositions de la présente convention.	
<b>Rapatriement</b>  Art 21	L'Etat doit veiller à ce que les pêcheurs à bord d'un navire de pêche battant son pavillon et qui entre dans un port étranger aient le droit d'être rapatriés lorsque l'accord d'engagement du pêcheur a expiré, ou lorsque le pêcheur ou l'armateur à la pêche y a mis fin pour des raisons justifiées, ou lorsque le pêcheur n'est plus en mesure de s'acquitter des tâches qui lui incombent en vertu de l'accord d'engagement ou qu'on ne peut attendre de lui qu'il les exécute compte tenu des circonstances. La présente disposition s'applique également aux pêcheurs de ce navire qui sont transférés pour les mêmes raisons du navire vers un port étranger.	L'obligation de rapatriement incombe à l'armateur.
<b>Recrutement et placement</b>  Art 22  - Recrutement et placement des pêcheurs	Obligation pour tout Membre qui a mis en place un service public de recrutement et de placement de pêcheurs doit s'assurer que ce service fait partie du service public de l'emploi ouvert à l'ensemble des travailleurs et des employeurs ou qu'il agit en coordination avec celui-ci.  Les services privés de recrutement et de placement de pêcheurs qui sont établis sur le territoire d'un Membre doivent exercer leur activité en vertu d'un système de licence ou d'agrément normalisé ou d'une autre forme de réglementation, lesquels ne seront établis, maintenus ou modifiés qu'après consultation.  Tout Membre doit, par voie de législation ou autres mesures:  a) interdire aux services de recrutement et de placement d'avoir recours à des moyens, mécanismes ou listes visant à empêcher ou à dissuader les	Au Maroc, il n'existe pas de service privé de recrutement de marins pêcheurs. Se sont les armateurs qui recrutent leurs marins directement.  Par ailleurs, aucune opération de placement en vue d'un engagement maritime ne peut donner lieu à une rémunération quelconque de la part du marin. (art 166 bis du CCM).

	<p>pêcheurs d'obtenir un engagement;</p> <p>b) interdire que des honoraires ou autres frais soient supportés par les pêcheurs, directement ou indirectement, en tout ou en partie, pour le recrutement ou le placement;</p> <p>c) fixer les conditions dans lesquelles une licence, un agrément ou toute autre autorisation d'un service privé de recrutement et de placement peuvent être suspendus ou retirés en cas d'infraction à la législation pertinente et préciser les conditions dans lesquelles lesdits services privés peuvent exercer leurs activités.</p>	
<p>- Agences d'emploi privées</p>	<p>Tout Membre qui a ratifié la convention (n° 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, peut confier certaines des responsabilités découlant de la présente convention à des agences d'emploi privées qui fournissent les services visés à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 1 de la convention précitée. Les responsabilités respectives de ces agences d'emploi privées et des armateurs à la pêche, qui sont les "entreprises utilisatrices" au sens de ladite convention, sont déterminées et réparties conformément à l'article 12 de cette même convention. Un tel Membre doit adopter des lois, des règlements ou d'autres mesures pour faire en sorte que l'attribution des responsabilités ou obligations respectives des agences d'emploi privées prestataires du service et de l'"entreprise utilisatrice" conformément à la présente convention n'empêche pas le pêcheur de faire valoir un droit de privilège sur un navire de pêche.</p>	<p>Même observation que supra</p>

	<p>5. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4, l'armateur à la pêche est responsable si l'agence d'emploi privée manque aux obligations qui lui incombent à l'égard du pêcheur pour lequel, dans le cadre de la convention (no 181) sur les agences d'emploi privées, 1997, l'armateur à la pêche est l'"entreprise utilisatrice".</p> <p>6. Aucune des dispositions de la présente convention ne saurait être interprétée comme imposant à un Membre l'obligation d'autoriser dans son secteur de pêche le recours à des agences d'emploi privées telles que visées au paragraphe 4 du présent article.</p>	
<p><b>Paiement des pêcheurs</b></p> <p>Art 23</p>	<p>Tout Membre adopte, après consultation, une législation ou d'autres mesures prescrivant que les pêcheurs qui perçoivent un salaire seront payés mensuellement ou à d'autres intervalles réguliers.</p>	<p>Dans les contrats d'engagement maritime, il est précisé que la liquidation de la rémunération a lieu, le cas échéant, par virement bancaire, à la fin de chaque mois pour la partie fixe de la rémunération ou avance). Le complément de salaire est intégré, au plus tard, dans la paie du mois suivant la date des ventes des captures et après la vente des captures pour les rémunérations à la part.</p>
<p>ART 24</p>	<p>Tout Membre doit exiger que tous les pêcheurs travaillant à bord de navires de pêche aient les moyens de faire parvenir à leur famille et sans frais tout ou partie des paiements reçus, y compris les avances.</p>	<p>Le marin peut, lors de l'engagement, déléguer une partie de ses gains en faveur de la ou des personnes se trouvant légalement ou en fait à sa charge.</p>
<p><b>PARTIE V. LOGEMENT ET ALIMENTATION</b></p>		
<p>ART 25</p>	<p>Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures relatives au logement, à la nourriture et à l'eau potable à bord des navires de pêche battant son pavillon.</p>	<p>L'art 188 bis du CCM dispose que le marin engagé sur un navire armé au long cours, au cabotage ou au bornage a droit, pendant toute la durée de son engagement, à la nourriture ou à une allocation</p>



		<p>équivalente dont le taux et les conditions d'attribution sont fixés par les contrats et usages. Les aliments fournis aux marins doivent être sains, de bonne qualité, en quantité suffisante et d'une nature appropriée au voyage entrepris. Ils peuvent, à tout moment, être contrôlés par l'inspecteur de la navigation, ainsi que la composition des menus servis à l'équipage.</p> <p>Si cet art ne s'applique qu'aux navires de commerce, l'art 188 ter prévoit la possibilité d'étendre ces dispositions à certaines catégories d'armements à la pêche, en particulier aux entreprises de pêche industrialisée par voie d'arrêtés ministériels</p> <p>De même, l'art 188 quinquies prévoit que sur les navires armés au long cours et au grand cabotage, les objets de couchage et le matériel de plat sont fournis par l'armateur dans les conditions déterminées par les dispositions réglementaires relatives à l'hygiène à bord des navires, et placés sous la responsabilité des marins.</p> <p>Le même article précise que cette disposition peut être appliquée aux autres navires, à moins de convention contraire.</p> <p>Dans la pratique, dans la pêche hauturière les marins sont nourris aux frais du navire et les conditions de couchage et de logement sont satisfaisantes.</p> <p>Dans la pêche côtière, les frais de nourriture font partie des charges communes et les conditions de</p>
--	--	--

		couchage et de logement ne sont pas toujours conformes aux standards minimums d'hygiène et de confort.
ART 26	Obligation d'adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que le logement à bord des navires de pêche battant sera d'une qualité et d'une taille suffisantes et qu'il sera équipé de façon adaptée au service du navire et à la durée du séjour des pêcheurs à bord	<p>Concernant logement de l'équipage et l'hygiène à bord des navires, l'art 33 ter du code 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 autre, l'habitabilité et l'hygiène.</p> <p>La commission centrale de sécurité peut être consultée sur toute question relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à l'habitabilité des navires de Commerce, de pêche ou de plaisance <i>art 35 bis du même code.</i></p> <p>Par ailleurs, des commissions de mise en service et des commissions de visite annuelle siègent au niveau de chaque port et ont pour mission de s'assurer que les prescriptions réglementaires en matière de sécurité sont respectées.</p> <p>A noter que s'agissant des navires de pêche, aucune réglementation n'est adoptée, à ce jour, en matière de logement des marins à bord.</p>
Article 27	<p>Obligation d'adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que</p> <p>-la nourriture transportée et servie à bord doit être d'une valeur nutritionnelle, d'une qualité et d'une quantité suffisantes;</p> <p>-l'eau potable doit être d'une qualité et d'une quantité</p>	<p>Les dispositions minimales que doit contenir tout contrat d'engagement maritime incluent l'obligation pour l'armateur d'assurer pour le marin engagé à bord une nourriture saine et en quantité suffisante.</p> <p>Toutefois, il est nécessaire d'adopter une réglementation dans ce sens.</p>

	<p>suffisantes;</p> <p>-la nourriture et l'eau potable doivent être fournies par l'armateur à la pêche sans frais pour le pêcheur. Toutefois, conformément à la législation nationale, les frais peuvent être recouverts sous forme de coûts d'exploitation pour autant qu'une convention collective régissant un système de rémunération à la part ou que l'accord d'engagement du pêcheur le prévoie.</p>	
Article 28	<p>La législation ou les autres mesures adoptées par le Membre conformément aux articles 25 à 27 doivent donner pleinement effet à l'annexe III concernant le logement à bord des navires de pêche.</p> <p>Possibilité pour un Membre qui n'est pas en mesure d'appliquer les dispositions de l'annexe III peut, après consultation, adopter dans sa législation des dispositions ou d'autres mesures équivalentes dans l'ensemble aux dispositions énoncées à l'annexe III, à l'exception des dispositions se rapportant à l'article 27.</p>	
<b>Partie VI. Soins médicaux, protection de la santé et sécurité sociale</b>		
Soins médicaux Art 29	<p>Obligation d'adopter une législation ou d'autres mesures prévoyant que:</p> <p>-les navires de pêche soient dotés de fournitures et d'un matériel médicaux adaptés au service du navire, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage;</p> <p>-les navires de pêche aient à leur bord au moins un pêcheur qualifié ou formé pour donner les premiers secours et autres formes de soins médicaux, qui sache utiliser les fournitures et le matériel médicaux dont est</p>	<p>Aucune réglementation dans ce sens.</p> <p>La directive du ministère de la pêche sur la détermination des effectifs et des compétences nécessaires à l'armement des navires de pêche</p>

	<p>doté le navire, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage;</p> <p>-les fournitures et le matériel médicaux présents à bord soient accompagnés d'instructions ou d'autres informations dans une langue et une présentation compréhensibles au pêcheur ou aux pêcheurs visés à l'alinéa b);-les navires de pêche soient équipés d'un système de communication par radio ou par satellite avec des personnes ou services à terre pouvant fournir des consultations médicales, compte tenu de la zone d'opération et de la durée du voyage;</p> <p>-les pêcheurs aient le droit de bénéficier d'un traitement médical à terre et d'être débarqués à cet effet en temps voulu en cas de lésion ou de maladie graves.</p>	<p>prévoit que :</p> <p>-Tout membre de l'équipage d'un navire de pêche, doit être titulaire de certificats justifiant la maîtrise des techniques individuelles de survie, de sauvetage en mer et de lutte contre l'incendie.</p> <p>-Tout officier ou personnel de commandement embarqué à bord d'un navire de pêche doit avoir une initiation sur les techniques de secourisme et de premiers soins.</p> <p>Le Département de la pêche est en train de préparer un projet dans ce sens.</p> <p>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. Art 189 du CCM</p>
Art 30	Pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage, tout Membre doit adopter une législation	

	<p>ou d'autres mesures prévoyant que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-l'autorité compétente prescrive le matériel médical et les fournitures médicales devant être disponibles à bord;</li> <li>-le matériel médical et les fournitures médicales disponibles à bord soient entretenus de façon adéquate et inspectés à des intervalles réguliers, fixés par l'autorité compétente, par des responsables désignés ou agréés par celle-ci;</li> <li>-les navires soient pourvus d'un guide médical de bord adopté ou approuvé par l'autorité compétente ou de l'édition la plus récente du Guide médical international de bord;</li> <li>-les navires en mer aient accès à un dispositif organisé de consultations médicales par radio ou par satellite, y compris à des conseils de spécialistes, à toute heure du jour ou de la nuit;</li> <li>-les navires conservent à bord une liste de stations de radio ou de satellite par l'intermédiaire desquelles des consultations médicales peuvent être obtenues;</li> <li>-dans une mesure conforme à la législation et à la pratique du Membre, les soins médicaux dispensés au pêcheur lorsqu'il est à bord ou débarqué dans un port étranger lui soient fournis gratuitement.</li> </ul>	<p>Aucune réglementation dans ce sens.</p> <p>Aucune réglementation dans ce sens.</p> <p>Aucune réglementation dans ce sens.</p> <p>Le Département de la pêche étudie actuellement la faisabilité de mise en oeuvre un système de consultation par radio qui implique la collaboration des médecins des antennes de santé des gens de mer.</p> <p>Mêmes observations que supra, art 29.</p>
<p><b>Sécurité et santé au travail et prévention des accidents de</b></p>	<p>Tout Membre doit adopter une législation ou d'autres mesures concernant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-la prévention des accidents du travail, des maladies</li> </ul>	<p>Le Département de la pêche établi des rapports</p>

<p><b>travail</b></p> <p>Article 31</p>	<p>professionnelles et des risques liés au travail à bord des navires, notamment l'évaluation et la gestion des risques, la formation des pêcheurs et l'instruction à bord;</p> <p>-la formation des pêcheurs à l'utilisation des engins de pêche dont ils se serviront et à la connaissance des opérations de pêche qu'ils auront à effectuer;</p> <p>-les obligations des armateurs à la pêche, des pêcheurs et autres personnes intéressées, compte dûment tenu de la sécurité et de la santé des pêcheurs âgés de moins de 18 ans;</p> <p>-la déclaration des accidents survenant à bord des navires de pêche battant son pavillon et la réalisation</p>	<p>annuels sur les accidents de travail dans le secteur de la pêche. Ces rapports édictent des mesures et recommandations à même de diminuer le nombre de ces événements.</p> <p>Pour la formation des pêcheurs, la directive du ministère de la pêche sur la détermination des effectifs et des compétences nécessaires à l'armement des navires de pêche prévoit que : tout navire de pêche, battant pavillon marocain, doit avoir, à bord, un effectif minimum en nombre et en qualification pour assurer, en toute circonstance, la conduite et l'exploitation du navire en toute sécurité.</p> <p>Les certificats mentionnés dans la présente directive sont délivrés par les établissements de formation maritime ou tout autre organisme national ou étranger reconnu par le Ministère des Pêches Maritimes.</p> <p>Tout candidat à l'inscription maritime doit faire au moins une année de formation pendant laquelle il est initié à l'utilisation des engins de pêche et aux techniques de sauvetage et de sécurité.</p> <p>La protection des jeunes âgés de moins de 18 ans relève de l'art 176 quinquies du CCM qui interdit l'emploi des mineurs au travail des chaufferies et des soutes.</p> <p>Tout accident de travail doit être obligatoirement</p>
---	--	---

	<p>d'enquêtes sur ces accidents;</p> <p>-la constitution de comités paritaires de sécurité et de santé au travail ou, après consultation, d'autres organismes qualifiés.</p>	<p>déclaré à l'autorité maritime et aux autorités locales.</p> <p>Dans ce sens, l'art 6 de l'arrêté viziriel du 9 juillet 1945 relatif aux accidents de travail stipule : « Tout accident du travail doit faire l'objet d'une double déclaration. 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.</p> <p>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</p> <p>Une commission centrale de sécurité est prévue à l'article 35 bis du CCM.</p> <p>Font obligatoirement partie de cette commission, avec voix délibérative :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Le chef de la direction de la Marine Marchande et des Pêches Maritimes, président ;</li> <li>-Le chef du Bureau de la Navigation Maritime et des Gens de Mer, membre de droit ;</li> <li>-Un inspecteur de la Navigation Maritime ;</li> <li>-Un technicien appartenant à une société de classification reconnue.</li> </ul> <p>Pour les questions d'hygiène et d'habitabilité, le médecin chef du contrôle sanitaire aux frontières, membre de droit, ou son délégué ;</p> <p>Pour les questions de radio-électricité, un représentant de la direction des services radio-électriques du Ministère des Postes, des Télégraphes et des Téléphones.</p> <p>Peuvent être désignés pour faire partie de la</p>
--	--	---

		<p>commission centrale de sécurité, avec voix consultative, des représentants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Du Ministère de la Défense Nationale (Marine Royale) ;</li> <li>-Du Comité Central des Armateurs marocains ;</li> <li>-Des compagnies d'Assurances Maritimes ;</li> <li>-De l'Association professionnelle des réparateurs et constructeurs navals du Maroc ;</li> <li>-Des organisations syndicales professionnelles du personnel navigant;</li> </ul> <p>Éventuellement, du service public propriétaire du navire.</p> <p>En outre, la 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.</p>
Article 32	<p>Les prescriptions de cet article s'appliquent aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres passant habituellement plus de trois jours en mer et, après consultation, à d'autres navires, compte tenu du nombre de pêcheurs à bord, de la zone d'opération et de la durée du voyage.</p> <p>L'autorité compétente doit après consultation, faire obligation à l'armateur à la pêche d'établir, conformément à la législation, aux conventions collectives et à la pratique nationales, des procédures à bord visant à prévenir les accidents du travail et les lésions et maladies professionnelles, compte tenu des dangers et risques spécifiques du navire de pêche concerné;</p> <p>Elle doit également exiger que les armateurs à la</p>	<p>Il est nécessaire de créer une sorte de conseil de médecine de travail maritime et de prévention des risques professionnels. Ce conseil s'intéressera à tout ce concerne l'hygiène et la sécurité professionnelle et de la prévention des accidents de travail et des maladies professionnelle. Il pourra également formuler des propositions et recommandations dans ce sens.</p> <p>Des campagnes de vulgarisation, axées sur la sécurité, sont organisées régulièrement dans tous</p>



	<p>pêche, les patrons, les pêcheurs et les autres personnes concernées reçoivent suffisamment de directives et de matériel de formation appropriés ainsi que toute autre information pertinente sur la manière d'évaluer et de gérer les risques en matière de sécurité et de santé à bord des navires de pêche.</p> <p>Les armateurs à la pêche doivent:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- veiller à ce que tous les pêcheurs à bord reçoivent des vêtements et équipements de protection individuelle appropriés;</li> <li>- veiller à ce que tous les pêcheurs à bord aient reçu une formation de base en matière de sécurité, approuvée par l'autorité compétente; cette dernière peut cependant accorder une dérogation écrite dans le cas des pêcheurs qui démontrent qu'ils possèdent des connaissances et une expérience équivalentes;</li> <li>- veiller à ce que les pêcheurs soient suffisamment et convenablement familiarisés avec l'équipement et son utilisation, y compris avec les mesures de sécurité s'y rapportant, avant d'utiliser cet équipement ou de participer aux opérations concernées.</li> </ul>	<p>les ports de pêche.</p> <p>Pas de réglementation dans ce sens.</p> <p>Comme indiqué plus haut, toute nouvelle inscription maritime est conditionnée par une formation maritime et une initiation aux techniques de sécurité et de sauvetage. Également, en application de la STCW pêche, des certificats de sécurité sont délivrés par les EFP. Ces certificats sont obligatoires pour l'obtention des titres et brevets de commandement.</p>
Article 33	L'évaluation des risques concernant la pêche est effectuée, selon le cas, avec la participation de pêcheurs ou de leurs représentants.	L'effectif de sécurité est fixé, sur la proposition de l'armateur, par l'inspecteur de la navigation compte tenu de la législation sur la durée du travail à bord, des caractéristiques du navire et des conditions de son exploitation. Il peut être révisé sur la demande de l'armateur ou du capitaine, sur la réclamation écrite et motivée de trois membres de l'équipage. (art 38 bis du CCM)

<p><b>Sécurité sociale</b></p> <p>Art 34</p>	<p>Tout Membre veille à ce que les pêcheurs résidant habituellement sur son territoire et, dans la mesure prévue par la législation nationale, les personnes à leur charge bénéficient de la sécurité sociale à des conditions non moins favorables que celles qui s'appliquent aux autres travailleurs, y compris les personnes salariées ou indépendantes, résidant habituellement sur son territoire.</p>	<p>L'article 2 du dahir du 27 juillet 1972 relatif au régime de sécurité sociale, stipule: "Sont assujettis obligatoirement au régime de sécurité sociale: ....., les marins pêcheurs à la part ».</p> <p>A noter que depuis janvier 2006, tous les affiliés à la CNSS bénéficient automatiquement de l'Assurance Maladie Obligatoire.</p>
<p>Article 35</p>	<p>Tout Membre s'engage à prendre des mesures, en fonction de la situation nationale, pour assurer progressivement une protection complète de sécurité sociale à tous les pêcheurs résidant habituellement sur son territoire.</p>	<p>Les marins pêcheurs bénéficient de toute la législation relative au régime de la sécurité sociale à laquelle ils sont assujettis obligatoirement.</p>
<p>Article 36</p>	<p>Les Membres doivent coopérer en vue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-d'assurer progressivement une protection complète de sécurité sociale aux pêcheurs, sans considération de nationalité, en tenant compte du principe d'égalité de traitement;</li> <li>-de garantir le maintien des droits en matière de sécurité sociale acquis ou en cours d'acquisition par tous les pêcheurs, indépendamment de leur lieu de résidence.</li> </ul>	<p>Tout marin étranger travaillant à bord d'un navire de pêche marocain est tenu de souscrire à un régime de sécurité sociale. Ce régime peut être celui de son pays d'origine ou le régime marocain.</p> <p>Le lieu de résidence n'a aucune incidence sur les droits en matière de sécurité sociale.</p>
<p>Article 37</p>	<p>Nonobstant l'attribution des responsabilités prévues aux articles 34, 35 et 36, les Membres peuvent établir, par des accords bilatéraux ou multilatéraux ou par des dispositions adoptées dans le cadre d'organisations régionales d'intégration économique, d'autres règles relatives à la législation en matière de sécurité sociale applicable aux pêcheurs.</p>	
<p><b>Protection en cas de maladie, lésion</b></p>	<p>Tout Membre prend des mesures en vue d'assurer aux pêcheurs une protection, conformément à la</p>	<p>Mêmes observations que supra. Art 29.</p>

<p><b>ou décès liés au travail</b></p> <p>Article 38</p>	<p>législation et à la pratique nationales, en cas de maladie, de lésion ou de décès liés au travail.</p> <p>En cas de lésion provoquée par un accident du travail ou une maladie professionnelle, le pêcheur doit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- avoir accès à des soins médicaux appropriés,</li> <li>-bénéficier d'une indemnisation correspondante conformément à la législation nationale.</li> </ul> <p>Compte tenu des caractéristiques du secteur de la pêche, la protection visée au paragraphe 1 du présent article pourra être assurée:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-soit par un régime reposant sur la responsabilité de l'armateur à la pêche;</li> <li>-soit par un régime d'assurance obligatoire d'indemnisation des travailleurs ou d'autres régimes.</li> </ul>	<p>L'art 190 du CCM, détermine les modalités d'octroi des indemnités et allocations.</p> <p>Comme indiqué plus haut, l'assurance contre les accidents de travail est obligatoire.</p>
<p>Article 39</p>	<p>En l'absence de dispositions nationales applicables aux pêcheurs, tout Membre adopte une législation ou d'autres mesures visant à garantir que les armateurs à la pêche assurent la protection de la santé et les soins médicaux des pêcheurs lorsque ces derniers sont employés ou engagés ou travaillent à bord d'un navire battant son pavillon, en mer ou dans un port étranger. Cette législation ou ces autres mesures doivent garantir que les armateurs à la pêche acquittent les frais des soins médicaux, y compris l'aide et le soutien matériels correspondants pendant la durée des traitements médicaux dispensés à l'étranger jusqu'au rapatriement du pêcheur.</p>	<p>Mêmes observations que supra. Art 29,38.</p>

	La législation nationale peut prévoir de décharger l'armateur à la pêche de sa responsabilité dans le cas où l'accident n'est pas survenu au service du navire de pêche ou si la maladie ou l'infirmité a été dissimulée lors de l'engagement ou si l'accident ou la maladie est imputable à une faute intentionnelle du pêcheur.	
<b>Partie VII. Respect et application</b>		
Article 40	Tout Membre exerce effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon en se dotant d'un système propre à garantir le respect des prescriptions de la présente convention, notamment en prévoyant, s'il y a lieu, la conduite d'inspections, l'établissement de rapports, une procédure de règlement des plaintes, un suivi et la mise en œuvre de sanctions et mesures correctives appropriées conformément à la législation nationale.	Les titres de sécurités sont renouvelés annuellement par une commission de visite annuelle qui examine si le navire répond toujours aux exigences légales. Dans le cas contraire, elle conclut au retrait du titre
Article 41	Les Membres doivent exiger que les navires de pêche qui passent plus de trois jours en mer et qui ont une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, ou naviguent habituellement à plus de 200 milles nautiques de la côte de l'État du pavillon ou au-delà du rebord externe du plateau continental, si celui-ci est plus éloigné, aient à bord un document valide délivré par l'autorité compétente, indiquant qu'ils ont été inspectés par l'autorité compétente ou en son nom, en vue de déterminer leur conformité avec les dispositions de la présente convention concernant les conditions de vie et de travail à bord.  La durée de validité de ce document peut coïncider avec celle d'un certificat national ou international de sécurité des navires de pêche mais ne dépasse en aucun cas cinq ans.	La mise en œuvre des prescriptions relatives au certificat de conformité aux conditions de vie et de travail à bord nécessite des mesures réglementaires.

<p>Article 42</p>	<p>L'autorité compétente désigne des inspecteurs qualifiés en nombre suffisant pour assumer les responsabilités qui lui incombent en vertu de l'article Aux fins de l'instauration d'un système efficace d'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche, un Membre peut, s'il y a lieu, autoriser des institutions publiques ou d'autres organismes dont il reconnaît la compétence et l'indépendance à réaliser des inspections et à délivrer des certificats. Dans tous les cas, le Membre demeure entièrement responsable de l'inspection et de la délivrance des certificats correspondants relatifs aux conditions de vie et de travail des pêcheurs à bord des navires battant son pavillon.</p>	<p>Les inspecteurs de navigation sont chargés d'effectuer des visites de sécurité à bord des navires de pêche.</p> <p>Il ne peut être envisagé de confier les missions d'inspection et de contrôle à d'autres organismes que ceux prévus par la réglementation nationale en vigueur.</p>
<p>Article 43</p>	<p>Si un Membre reçoit une plainte ou acquiert la preuve qu'un navire battant son pavillon ne se conforme pas aux prescriptions de la convention, il prend les dispositions nécessaires pour enquêter et s'assurer que des mesures sont prises pour remédier aux manquements constatés.</p> <p>Si un Membre dans le port duquel un navire de pêche fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire de pêche n'est pas conforme aux prescriptions de la présente convention, il peut adresser un rapport au gouvernement de l'État du pavillon, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue manifestement un danger pour la sécurité ou la santé.</p> <p>S'il prend les mesures mentionnées au paragraphe 2</p>	<p>Un tel dispositif de contrôle doit faire l'objet d'une mesure législative ou de nature réglementaire.</p>

	<p>de cet article, le Membre doit en informer immédiatement le plus proche représentant de l'État du pavillon et lui demander d'être présent si possible. Il ne doit pas retenir ou retarder indûment le navire.</p> <p>Aux fins de cet article, une plainte peut être soumise par un pêcheur, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris en ce qui concerne les risques relatifs à la sécurité ou à la santé des pêcheurs à bord.</p> <p>Cet article ne s'applique pas aux plaintes qu'un Membre considère manifestement infondées.</p>	<p>Une mesure législative ou réglementaire déterminera le fondement juridique de droit à déposer plainte.</p>
Article 44	<p>Obligation d'appliquer la convention de manière à garantir que les navires de pêche battant pavillon de tout Etat qui n'a pas ratifié la convention ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui accordé aux navires battant pavillon de tout Membre qui l'a ratifiée.</p>	<p>Cette disposition peut être mise en œuvre dans le cadre du dispositif de contrôle par l'État du port.</p>
<b>PARTIE VIII. AMENDEMENTS DES ANNEXES I, II ET III</b>		
Article 45	<p>Possibilité pour la Conférence internationale du Travail d'amender les annexes I, II et III à la majorité des deux tiers des voix des délégués présents à la Conférence, comprenant au moins la moitié des Membres ayant ratifié la convention</p>	<p>Disposition à caractère procédural.</p>
<b>PARTIE IX. DISPOSITIONS FINALES</b>		
Article 46	<p>La convention révisé les conventions (n° 112) sur l'âge minimum (pêcheurs), 1959, (n° 113) sur l'examen médical des pêcheurs, 1959, (n° 114) sur le contrat d'engagement des pêcheurs, 1959, et (n° 126) sur le logement à bord des bateaux de pêche, 1966.</p>	<p>Disposition à caractère procédural.</p>
Article 47	<p>Les ratifications formelles de convention sont communiquées au Directeur général du Bureau</p>	<p>Disposition à caractère procédural.</p>

	international du Travail aux fins d'enregistrement.	
Article 48	<p>La convention entre en vigueur 12 mois après la ratification de dix Membres comprenant huit États côtiers.</p> <p>Par la suite, la convention entre en vigueur pour chaque Membre 12 mois après la date de l'enregistrement de sa ratification.</p>	Disposition à caractère procédural.
Article 49	Possibilité de dénoncer la convention à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale.	Disposition à caractère procédural.
Article 50	Notification par le Directeur général du BIT à tous les Membres l'enregistrement de toutes les ratifications, déclarations, et dénonciations qui lui seront communiquées.	Disposition à caractère procédural.
Article 51	Le Directeur général du BIT communique au Secrétaire général des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications, déclarations, dénonciations enregistrées.	Disposition à caractère procédural.
Article 52	Possibilité pour le Conseil d'administration BIT de présenter à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et d'examiner s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.	Disposition à caractère procédural.
Article 53	Conséquences juridiques de l'adoption d'une convention portant révision de la présente convention.	Disposition à caractère procédural.
Article 54	Les versions française et anglaise de la présente convention font également foi.	Disposition à caractère procédural.
<b>ANNEXE I</b> <b>Équivalence pour le mesurage</b>	<p>Aux fins de la présente convention, lorsque l'autorité compétente, après consultation, décide d'utiliser la longueur hors tout (LHT) comme critère de mesure plutôt que la longueur (L):</p> <p>-une longueur hors tout (LHT) de 16,5 mètres sera</p>	

	<p>considérée comme équivalente à une longueur (L) de 15 mètres;</p> <p>-une LHT de 26,5 mètres sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 24 mètres;</p> <p>-une LHT de 50 mètres sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 45 mètres.</p>	
<p><b>Annexe II</b></p> <p><b>Accord d'engagement du pêcheur</b></p>	<p>L'accord d'engagement du pêcheur devra comporter les mentions suivantes :</p> <p>-les nom et prénoms du pêcheur, la date de naissance ou l'âge, ainsi que le lieu de naissance;</p> <p>-le lieu et la date de la conclusion de l'accord;</p> <p>-la désignation du ou des navires de pêche et le numéro d'immatriculation du ou des navires de pêche à bord duquel ou desquels le pêcheur s'engage à travailler;</p> <p>d) le nom de l'employeur ou de l'armateur à la pêche ou autre partie à l'accord;</p> <p>e) le voyage ou les voyages à entreprendre, s'ils peuvent être déterminés au moment de l'engagement;</p> <p>f) la fonction pour laquelle le pêcheur doit être employé ou engagé;</p> <p>g) si possible, la date à laquelle et le lieu où le pêcheur sera tenu de se présenter à bord pour le commencement de son service;</p>	<p>Le contrat d'engagement doit contenir des dispositions indiquant s'il est conclu pour une durée indéterminée ou pour un voyage.</p> <p>Si l'engagement est conclu pour une durée indéterminée, le contrat doit fixer obligatoirement le délai de préavis à observer en cas de résiliation par l'une des parties. Ce délai doit être le même pour les deux parties et ne doit pas être inférieur à un jour ouvrable.</p> <p>Le préavis doit être donné par écrit. Il peut être constitué soit par une lettre recommandée, soit par une lettre ordinaire dont copie doit alors être soumise à l'autorité maritime ou consulaire, soit enfin par une notification écrite signifiée en présence de deux témoins.</p> <p>Si le contrat est conclu pour la durée d'un voyage, il doit contenir la désignation nominative ou autre du ou des ports dans lesquels le voyage s'achèvera.</p> <p>Au cas où cette désignation ne permettrait pas d'apprécier la durée approximative du voyage, le contrat devra fixer une durée maximum après laquelle le marin pourra demander son débarquement en Europe ou en Afrique du Nord, même si le voyage n'est pas achevé. (art 168 du CCM).</p>



	<p>h) les vivres à allouer au pêcheur, sauf si la législation nationale prévoit un système différent;</p> <p>i) le montant du salaire du pêcheur ou, s'il est rémunéré à la part, le pourcentage de sa part et le mode de calcul de celle-ci, ou encore, si un système mixte de rémunération est appliqué, le montant du salaire, le pourcentage de sa part et le mode de calcul de celle-ci, ainsi que tout salaire minimum convenu;</p> <p>j) l'échéance de l'accord et les conditions y relatives, soit:</p> <p>i) si l'accord a été conclu pour une durée déterminée, la date fixée pour son expiration;</p> <p>ii) si l'accord a été conclu au voyage, le port de destination convenu pour la fin de l'accord et l'indication du délai à l'expiration duquel le pêcheur sera libéré après l'arrivée à cette destination;</p> <p>iii) si l'accord a été conclu pour une durée indéterminée, les conditions dans lesquelles chaque partie pourra dénoncer l'accord ainsi que le délai de préavis requis, lequel n'est pas plus court pour l'employeur, l'armateur à la pêche ou autre partie que pour le pêcheur;</p> <p>k) la protection en cas de maladie, de lésion ou de décès du pêcheur lié à son service;</p> <p>l) le congé payé annuel ou la formule utilisée pour le calculer, le cas échéant;</p>	<p>Et l'art 169 précise :</p> <p>« Le contrat d'engagement maritime doit, en outre, mentionner expressément :</p> <p>1° Le service pour lequel le marin s'engage et la fonction hiérarchique qu'il doit exercer ;</p> <p>2° La date à laquelle les services doivent commencer ;</p> <p>3° Le mode de rémunération convenu entre les parties ;</p> <p>4° Le montant des salaires fixes ou la base de détermination des profits ;</p> <p>5° Le lieu et la date de la signature du contrat. »</p> <p>Cette protection est obligatoire.</p> <p>Il est mentionné dans le contrat d'engagement.</p>
--	---	---

	<p>m) les prestations en matière de protection de la santé et de sécurité sociale qui doivent être assurées au pêcheur par l'employeur, l'armateur à la pêche ou autre partie à l'accord d'engagement du pêcheur, selon le cas;</p> <p>n) le droit du pêcheur à un rapatriement;</p> <p>o) la référence à la convention collective, le cas échéant;</p> <p>p) les périodes minimales de repos conformément à la législation nationale ou autres mesures;</p> <p>q) toutes autres mentions que la législation nationale peut exiger.</p>	<p>C'est la responsabilité de l'armateur.</p> <p>Il n'y a pas de conventions collectives dans la pêche.</p>
<p><b>Annexe III</b></p> <p><b>Logement à bord des navires de pêche</b></p> <p><b>Dispositions générales</b></p>	<p>Définitions des termes navires neufs et navires existants.</p> <p>Les dispositions de ce annexe s'appliquent à tous les nouveaux navires de pêche pontés, sauf exclusions autorisées aux termes de l'article 3 de la convention. Possibilité, après consultation, d'appliquer ces prescriptions aux navires existants, dès lors que et dans la mesure où elle décide que cela est raisonnable et réalisable.</p> <p>possibilité, après consultation, d'autoriser des dérogations aux dispositions de cet annexe pour des navires de pêche ne restant normalement en mer que</p>	<p>L'art 33 du CCM considère qu'est navire « tout bâtiment ainsi que tout engin flottant, ..... quel que soit son tonnage, effectuant une navigation quelconque dans les eaux maritimes, soit par ses propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire.... »</p>

pour des durées inférieures à 24 heures si les pêcheurs ne vivent pas à bord du navire lorsqu'il est au port. Dans le cas de tels navires, l'autorité compétente doit veiller à ce que les pêcheurs concernés aient à leur disposition des installations adéquates pour leurs repos, alimentation et hygiène.

Communication de toute dérogation au Bureau international du Travail.

Les prescriptions valables pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres peuvent s'appliquer aux navires d'une longueur comprise entre 15 et 24 mètres si l'autorité compétente décide, après consultation, que cela est raisonnable et réalisable.

Les pêcheurs travaillant à bord de navires nourrices dépourvus de logements et d'installations sanitaires appropriés pourront utiliser ceux du navire mère.

Les Membres peuvent étendre les dispositions de la présente annexe relatives au bruit et aux vibrations, à la ventilation, au chauffage et à la climatisation, à l'éclairage aux lieux de travail clos et aux espaces servant à l'entreposage si, après consultation, cette extension est considérée appropriée et n'influe pas négativement sur les conditions de travail ou sur le traitement ou la qualité des captures.

L'utilisation de la jauge brute visée à l'article 5 de la convention est limitée aux paragraphes de la présente annexe spécifiés ci-après: 14, 37, 38, 41, 43, 46, 49, 53, 55, 61, 64, 65 et 67. A ces fins, lorsque l'autorité compétente, après consultation, décide d'utiliser la

	<p>jauge brute comme critère de mesure:</p> <p>a) une jauge brute de 75 sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 15 mètres, ou à une longueur hors tout (LHT) de 16,5 mètres;</p> <p>b) une jauge brute de 300 sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 24 mètres, ou à une longueur hors tout (LHT) de 26,5 mètres;</p> <p>c) une jauge brute de 950 sera considérée comme équivalente à une longueur (L) de 45 mètres, ou à une longueur hors tout (LHT) de 50 mètres.</p> <p>L'annexe III fixe un certain nombre de règles en matière de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planification et contrôle ;</li> <li>- Conception et construction ;</li> <li>- Isolation ;</li> <li>- Bruits et vibrations ;</li> <li>- Ventilation ;</li> <li>- Chauffage et climatisation ;</li> <li>- Éclairage ;</li> <li>- Postes de couchage ;</li> <li>- Nombre de personnes par poste de couchage ;</li> <li>- Réfectoires ;</li> <li>- Baignoires ou douches, toilettes et lavabos ;</li> <li>- Buanderies ;</li> <li>- Installations pour les pêcheurs malades ou blessés ;</li> <li>- Literie, vaisselle et couverts ; ;</li> <li>- Installations de loisirs ;</li> <li>- Installations de communications ;</li> </ul>	<p>Dans sa volonté de mise à niveau des navires de pêche, le département des pêches maritimes est entrain d'élaborer un cahier de charges qui définit les actions à entreprendre par l'armateur en vue d'améliorer les conditions de vie à bord.</p> <p>Ces actions concernent les locaux d'habitat, les couchettes, l'éclairage et aération et les cuisines et vivres.</p>
--	--	---

	<ul style="list-style-type: none"><li>- Cuisine et cambuse ;</li><li>- Nourriture et eau potable</li></ul>	
--	--	--

Source : Département des pêches maritimes