



MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
Ecole Technique de Formation et d'Instruction Maritimes de  
Mostaganem

*Cours de*  
**REGLEMENTATION MARITIME**  
Par :  
**A. NEMILI**

**MATELOT FILIERE MACHINE**  
2020/2021

## **Bibliographie :**

René RODIERE et Emmanuel DE PONTAVICE : **Droit maritime**

Edition Dalloz Paris 1986

Philippe BOISSON : **Politiques et Droit de la sécurité maritime**

Edition Bureau Veritas Paris 1998

**SOLAS Convention** Consolidated edition

Edition OMI , Londres

**Code Maritime Algérien**

Edition El Malakia Alger 2000

Ordonnance n° 73-12 du 03 Avril 1973 portant création du **Service National de Garde-Côtes**

**Décret exécutif n° 05-102** du 15 Safar 1426 correspondant au 26 mars 2005 fixant le régime spécifique des relations de travail des personnels navigants des navires de transports maritimes, de commerce ou de pêche.

**Décret exécutif n°96-350** du 19 Octobre 1996 relatif à l'administration maritime locale

**Décret présidentiel n°96-437** du 01 Décembre 1996 portant création des corps d'Administrateurs des Affaires maritimes, d'Inspecteurs de la navigation et du travail maritime et d'Agents Garde-Côtes

**Arrêté du 15 Juillet 1982** portant création de la Commission Centrale de Sécurité

**Arrêté du 15 Juillet 1982** relatif aux Commissions Locales d'Inspection pour la navigation et le travail maritime

## GENERALITES SUR LA REGLEMENTATION MARITIME

### Introduction

De part les caractéristiques du domaine auquel elle s'intéresse, la réglementation maritime a un caractère essentiellement international. Les nombreuses conventions internationales ont été élaborées suite à de grandes catastrophes ayant entraîné des pertes humaines et provoqué de grands dommages à l'environnement.

La grande partie de ces conventions sont issues de l'OMI, d'autres sont élaborées par d'autres organismes internationaux (par exemple l'OIT, les sociétés de classification...).

Pour qu'une convention internationale ratifiée par un Etat puisse être applicable à cet Etat, il faut promulguer une loi nationale stipulant l'entrée en vigueur de la convention en question. Cette loi fera ensuite l'objet d'un décret d'application, d'un arrêté et d'un règlement annexé à l'arrêté.

## L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE



### Objectifs :

L'OMI vise à instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation relative aux questions techniques intéressant la navigation commerciale, principalement pour ce qui relève de la sécurité, de l'efficacité de la navigation et de la prévention de la pollution. Elle réunit l'information et provoque les débats nécessaires pour résoudre les problèmes techniques ou législatifs.

L'OMI est née le 17 Mars 1958 en tant qu'OMCI, elle est devenue OMI le 22 Mai 1982.

### Structure de l'OMI :

L'OMI est gouvernée par une **Assemblée** se réunissant tous les deux ans. Elle élit les membres du Conseil et du Comité de la Sécurité Maritime. Elle reçoit les rapports des divers organes de l'institution et décide des suites qu'elle doit donner. Elle vote le budget de l'organisation et détermine la politique financière et les programmes des travaux.

Le **Conseil** comprend 40 Etats membres élus par l'Assemblée. Il règle les affaires courantes. Il se réunit deux fois par an pour faire le point sur l'état des travaux de l'organisation et de ses comités et sous-comités. C'est lui qui conseille l'Assemblée quant à la politique financière à suivre et elle lui soumet son budget. C'est aussi lui qui élit le S.G, plus haut fonctionnaire de l'organisation.

Cinq Comités sont chargés des tâches à caractère technique :

**A) Le Comité de la Sécurité Maritime :**

Il se réunit, au minimum, une fois par an et en d'autres occasions si au moins cinq membres du comité le désirent.

C'est le principal organe technique de l'OMI. Il a vocation à examiner toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'organisation. De ce fait, il a été nécessaire de le diviser en plusieurs sous-comités spécialisés : construction et équipements des navires, navigation, règles de barre et de route, engins de sauvetage, communications radio-maritimes, lutte contre l'incendie, franc-bord, marchandises dangereuses, produits chimiques, formation des équipages et tenue du quart, sécurité des navires de pêche. Il soumet au Conseil les propositions de règlements de sécurité ou d'amendements qu'il a élaboré, ainsi que des directives et recommandations.

**B) Le Comité Juridique :**

Créé en juin 1967 suite à la catastrophe du Torrey Canyon, il traite des problèmes législatifs.

Il soumet au Conseil les projets de conventions internationales ou d'amendements de conventions existantes élaborées par lui.

**C) Le Comité pour la Protection du Milieu Marin :**

Créé en novembre 1973, il s'occupe des questions relatives à la prévention de la pollution des mers par les navires. Il soumet au Conseil les propositions de règlements sur la prévention de la pollution ainsi que des recommandations et directives.

**D) Le Comité de la Coopération Technique :**

Son rôle est d'examiner toutes les questions relatives à l'exécution des projets de coopération technique. Il se réunit au moins une fois par an et soumet au Conseil ses recommandations ainsi qu'un rapport de ses activités à chaque session ordinaire du Conseil.

**E) Le Comité de Simplification des Formalités :**

Crée en 1969, il a pour tâche de supprimer les formalités et paperasserie inutiles dans le domaine de la navigation internationale.

**Le Secrétariat :**

Le Secrétariat de l'OMI comprend le Secrétaire Général et un personnel technique et administratif en fonction au siège de l'organisation à Londres.

Le Secrétariat assure l'administration de l'organisation.

**Les Conventions de l'OMI :**

Les Conventions et Protocoles sont des instruments juridiques qui ont force obligatoire. Ils énoncent des normes que chaque signataire s'engage à introduire dans sa réglementation internationale.

Depuis sa création, l'OMI a adopté plusieurs conventions relatives à la sécurité maritime et à la pollution.

- a) Sécurité maritime : Les principales conventions sont : la convention SOLAS sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, la convention LL sur les lignes de charge, la convention COLREG sur la prévention des abordages, la convention CSC sur la sécurité des conteneurs, la convention STCW sur la formation des gens de mer, la convention SAR sur la recherche et le sauvetage.
- b) Pollution : les principales sont les conventions OILPOL et MARPOL et les conventions donnant des pouvoirs à l'État en cas d'incidents au large de ses côtes (intervention).

Les conventions ne sont pas les seuls instruments dont dispose l'OMI qui a eu recours à l'adoption de plusieurs Codes, Recueils de règles, Directives, Recommandations et Résolutions.

## L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL



Créée en 1919, l'OIT a pour objectif d'apporter une contribution à la paix sociale en améliorant les conditions des travailleurs et instaurer un régime de travail plus humain.

L'OIT est la seule organisation à disposer d'une composition tripartite c'est à dire formée des représentants des Etats, des employeurs et des travailleurs.

### Structure de l'OIT :

L'OIT comporte trois organes principaux :

#### a) La Conférence Générale :

Se réunit en principe une fois par an. Sa tâche principale est la préparation des conventions et des recommandations.

#### b) Le Conseil d'Administration :

Se réunit trois fois par an. Il contrôle le travail de l'organisation et adopte le budget.

#### c) Le Bureau International du Travail :

Constitue le secrétariat permanent de l'organisation. Son rôle est la préparation des travaux de la Conférence et du Conseil, la collecte et la publication d'informations et les consultations demandées par les gouvernements ou les organisations professionnelles.

### Compétences maritimes :

Les marins font partie d'une section spéciale au sein de l'OIT. Il est traité du logement des équipages, des effectifs, de l'alimentation et du bien-être à bord des navires et à terre. Elle est placée sous l'égide de la **Commission Paritaire Maritime**, qui est à l'origine de toutes les conventions internationales de l'OIT ayant trait au travail des gens de mer. C'est un organisme consultatif qui prépare le travail normatif de l'OIT.

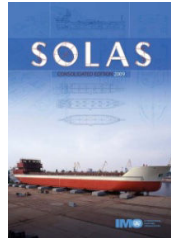
Parmi les principales conventions à caractère maritime de l'OIT, on peut citer :

- La Convention n° 7 sur l'âge minimum des marins (1920)
- La Convention n° 8 sur l'indemnité de chômage (1920)
- La Convention n° 9 sur le placement des marins (1920)

- La Convention n° 16 sur l'examen médical des gens de mer (1921).
- La Convention n° 16 sur l'examen médical des jeunes gens (1921),
- La Convention n° 22 sur le contrat d'engagement des marins, 1926
- La Convention n° 23 sur le rapatriement des marins, 1926
- La Convention n° 55 sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936
- La Convention n° 68 sur l'alimentation et le service de table (1946),
- La Convention n° 69 sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire (1946)
- La Convention n° 70 sur la sécurité sociale des gens de mer, (1946)
- La Convention n° 71 sur les pensions des gens de mer (1946)
- La Convention n° 72 des congés payés des marins (1946)
- Convention n° 87 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948
- La Convention n° 92 sur le logement des équipages (révisée), 1949
- La Convention n° 93 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949
- La Convention n° 130 sur les soins médicaux et les indemnités de Maladie (1969)
  
- La Convention n° 133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires) (1970)
- La Convention n° 134 sur la prévention des accidents (gens de mer) (1970)
- La Convention n° 138 sur l'âge minimum (1973)
- La Convention n° 147 sur la marine marchande (normes minima), 1976
- La Convention n° 163 sur le bien-être des gens de mer, 1987
- La Convention n° 166 sur le rapatriement des marins (révisée), 1987
- La Convention n° 179 sur le recrutement et le placement des gens de mer, 1996
- La Convention n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996
- La Convention du travail maritime « Maritime Labour Convention » ou MLC 2006

## LES PRINCIPALES CONVENTIONS MARITIMES INTERNATIONALES

### Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)



Adoption : 1er novembre 1974; entrée en vigueur : 25 mai 1980

La Convention SOLAS est généralement considérée comme le plus important de tous les instruments internationaux ayant trait à la sécurité des navires de commerce. La première version a été adoptée en 1914, en réponse au naufrage du Titanic, la deuxième en 1929, la troisième en 1948 et la quatrième en 1960. La version de 1974 inclut la procédure d'acceptation tacite, qui prévoit qu'un amendement entrera en vigueur à une date spécifiée à moins que, avant cette date, des objections à l'amendement ne soient reçues d'un nombre convenu de Parties.

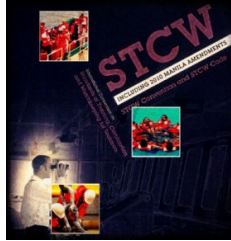
La Convention de 1974 a été mise à jour et modifiée à plusieurs reprises. Elle a connu plus de 158 amendements. La Convention en vigueur aujourd'hui est parfois dénommée la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée.

#### Dispositions techniques

La Convention SOLAS a pour principal objectif de spécifier des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires, compatibles avec leur sécurité. C'est aux États du pavillon qu'il incombe de veiller à ce que les navires battant leur pavillon en respectent les prescriptions, et un certain nombre de certificats sont délivrés pour en attester. Les dispositions relatives au contrôle permettent en outre aux Gouvernements contractants d'inspecter les navires d'autres États contractants s'il y a de bonnes raisons de penser que le navire et son équipement ne correspondent pas pour l'essentiel aux prescriptions de la Convention : cette procédure est connue sous le nom de contrôle des navires par l'État du port. La Convention SOLAS actuellement en vigueur inclut des articles qui énoncent les obligations générales, la procédure d'amendement et d'autres dispositions, suivis d'une annexe divisée en 12 chapitres.



## Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW)



Adoption : 7 juillet 1978; entrée en vigueur : 28 avril 1984; révision complète en 1995 et 2010

La convention STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), adoptée en 1978, révisée en 1985, en 1997 et en 2010, détermine les normes de formation des gens de mer, la délivrance des brevets de veille et leur surveillance. Elle est entrée en vigueur pour la première fois le 28 avril 1984. Le but de cette convention est de réglementer à l'échelle internationale les qualifications du personnel navigant.

Dans le passé, les normes de formation des officiers et des matelots, de délivrance des brevets et de veille étaient établies par chaque gouvernement, le plus souvent sans tenir compte des pratiques dans d'autres pays. De ce fait, les normes et procédures variaient amplement, même si le transport maritime est le plus international de tous les secteurs.

La Convention prescrit des normes minimales relatives à la formation des gens de mers, la délivrance des brevets et la veille que les pays sont tenus de respecter ou dépasser.

Les **amendements de 1995**, adoptés par une conférence, ont constitué une révision complète de la Convention, face à un besoin reconnu de mettre la Convention à jour et de répondre aux détracteurs qui avaient signalé la présence de nombreuses expressions vagues comme "à la satisfaction de l'Administration", qui donnaient lieu à des interprétations différentes.

Les **amendements de 1995** sont entrés en vigueur le 1er février 1997. Parmi les grandes nouveautés figuraient la division de l'annexe technique en règles, par chapitre comme c'était le cas avant, et un nouveau Code STCW, dans lequel de nombreuses règles techniques ont été transférées. La partie A du Code est obligatoire, tandis que la partie B contient des recommandations.

### Le Code STCW

Les règles qui figurent dans la Convention sont reprises dans certaines parties du Code STCW. Généralement parlant, la Convention énonce des prescriptions de base qui sont ensuite développées et expliquées dans le Code. La partie A du Code est obligatoire. Les normes de compétence minimale auxquelles le personnel en mer doit

satisfaisante sont définies dans une série de tableaux. La partie B contient des recommandations destinées à aider les Parties à mettre en œuvre la Convention. Les mesures proposées ne sont pas obligatoires et les exemples donnés visent uniquement à illustrer la façon dont certaines dispositions de la Convention peuvent être respectées. Toutefois, les recommandations en général représentent une approche qui a été harmonisée lors de discussions tenues au sein de l'OMI et d'une consultation engagée avec d'autres organisations internationales.

#### **Les Amendements de Manille de 2010 :**

Les **Amendements de Manille de 2010 à la Convention et au Code STCW**, adoptés le 25 juin 2010, ont marqué une révision complète de la Convention et du Code STCW.

Ils sont entrés en vigueur le 1er janvier 2012.

#### **La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL : MARINE POLLUTION)**



La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) est la principale convention internationale traitant de la prévention de la pollution du milieu marin, que les causes soient liées à l'exploitation ou à des accidents.

La Convention MARPOL a été adoptée le 2 novembre 1973 à l'OMI. Le Protocole de 1978 a été adopté à la suite d'une série d'accidents de navires-citernes survenus en 1976 et 1977. Comme la Convention MARPOL de 1973 n'était pas encore entrée en vigueur, le Protocole MARPOL de 1978 a intégré la convention mère. L'instrument qui en résulte est entré en vigueur le 2 octobre 1983. En 1997, un Protocole modifiant la Convention a été adopté, et une nouvelle Annexe VI, qui est entrée en vigueur le 19 mai 2005, a été ajoutée. La Convention MARPOL a été mise à jour par des amendements au fil des années.

La Convention comprend des règles visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires - tant accidentelle que découlant d'opérations de routine - et comporte actuellement six Annexes techniques. La plupart de ces annexes établissent des zones spéciales dans lesquelles les rejets d'exploitation sont strictement réglementés.

**Annexe I - Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures**  
(entrée en vigueur le 2 octobre 1983)

Cette annexe porte sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures liée à l'exploitation ainsi qu'aux rejets accidentels.

**Annexe II - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac**  
(entrée en vigueur le 2 octobre 1983)

Cette annexe précise les critères applicables aux rejets et décrit les mesures de prévention de la pollution par des substances liquides nocives transportées en vrac; quelque 250 substances ont été évaluées et portées sur la liste annexée à la Convention; leurs résidus doivent être déchargés uniquement dans des installations de réception, jusqu'à ce que certaines concentrations et conditions (qui varient selon la catégorie des substances) soient atteintes.

Dans tous les cas, aucun rejet de résidus contenant des substances nocives n'est autorisé à moins de 12 milles marins de la terre la plus proche.

**Annexe III - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis**  
(entrée en vigueur le 1er juillet 1992)

Cette annexe contient des prescriptions générales relatives à l'établissement de normes précises en matière d'emballage, de marquage, d'étiquetage, de documents, d'arrimage, de limites quantitatives, d'exceptions et de notifications.

Aux fins de cette annexe, on entend par "substances nuisibles" les substances qui sont identifiées comme polluants marins dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), ou encore qui satisfont aux critères énoncés dans son appendice.

**Annexe IV - Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires**  
(entrée en vigueur le 27 septembre 2003)

Cette annexe contient des prescriptions visant à prévenir la pollution des mers par les eaux usées; le rejet des eaux usées dans la mer est interdit, sauf lorsque le navire utilise une installation approuvée de traitement des eaux usées ou rejette les eaux usées, après broyage et désinfection à l'aide d'un dispositif approuvé, à une distance de plus de trois milles marins de la terre la plus proche; les eaux usées non broyées et non

désinfectées doivent être rejetées à une distance de plus de 12 milles marins de la terre la plus proche.

#### **Annexe V - Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires**

(entrée en vigueur le 31 décembre 1988)

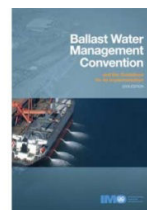
Cette annexe traite des différents types d'ordures et précise à quelle distance de la terre et selon quelles modalités ces ordures peuvent être évacuées; la disposition la plus importante de l'Annexe est l'interdiction totale de jeter à la mer des matières plastiques, sous quelque forme que ce soit.

#### **Annexe VI - Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires**

(entrée en vigueur le 19 mai 2005)

Cette annexe fixe des limites aux émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote provenant des gaz d'échappement des navires et interdit les émissions délibérées de substances qui appauvrissent la couche d'ozone; dans certaines zones désignées de contrôle des émissions, les normes de contrôle des SO<sub>x</sub>, des NO<sub>x</sub> et des particules sont plus rigoureuses. Un chapitre adopté en 2011 traite des mesures techniques et opérationnelles obligatoires relatives au rendement énergétique visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires.

#### **La Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention WBM 2004)**



Entrée en vigueur le 08/09/2017

La Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, où BWB (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments) régit le renouvellement, le traitement et le rejet des eaux de ballast utilisées par les navires. Elle a été initiée suite à la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement en 1992 à Rio de Janeiro et a été adoptée en février 2004.

Le but est de limiter le déplacement d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents

pathogènes via les eaux de ballast des navires. L'introduction de tels organismes dans de nouveaux milieux a été identifiée par les Nations unies comme l'une des quatre grandes menaces pour les océans, avec la pollution maritime d'origine terrestre, la surexploitation des ressources vivantes et la destruction de l'habitat marin.

Les navires de commerce sont souvent contraints de s'alourdir artificiellement pour conserver un enfoncement et une stabilité suffisants. Ils remplissent ou vident des capacités dédiées à cet usage, les citernes à ballast. Ces échanges d'eau de mer représentent de 3 à 12 milliards de tonnes par an, transportées parfois sur de grande distance et déchargées, avec les organismes qu'elles contiennent (algues, coquillages, méduses, larves, bactéries, virus...), dans un nouvel environnement.

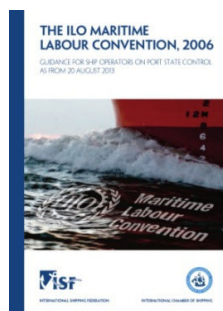
S'ils survivent au voyage et aux nouvelles conditions extérieures, ces organismes peuvent devenir des espèces invasives (espèces qui se naturalisent du fait de l'homme dans une région où elle n'existait pas avant).

La convention prévoyait une période pendant laquelle la gestion des eaux de ballast pouvait être réalisée par renouvellement du ballast en cours de voyage, puis, de 2014 à 2016, l'obligation progressive pour les navires, de s'équiper d'équipements de traitement garantissant l'innocuité des eaux rejetées.

Le traitement des eaux de ballast pose également des difficultés liées à la quantité d'eau à traiter (parfois plusieurs milliers de m<sup>3</sup>) et à la variété des organismes à éliminer.

Les équipements existants utilisent des techniques de filtration, de traitement par rayonnement ultraviolet, de traitement chimique ou de méthodes de désoxygénation.

### La Convention du travail maritime :



Entrée en vigueur le 20 août 2013.

La Convention du travail maritime (« Maritime Labour Convention » ou MLC 2006) a été adoptée le 23 février 2006 par la Conférence internationale du travail. Elle réunit la quasi-totalité des conventions et recommandations du travail maritime (68 instruments), en un seul et même texte.

### Objectifs :

- Garantir aux gens de mer des conditions de vie et de travail décentes,

- une meilleure information sur leurs droits et
- des moyens renforcés pour leur respect.

Cette Convention s'applique à tous les navires affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue, elle ne s'applique pas aux navires de guerre, ni aux navires travaillant exclusivement dans les eaux intérieures ou abritées.

### **Champ d'application :**

Le champ d'application de la convention vise l'ensemble des gens de mer, c'est à dire toute personne employée ou travaillant à bord de navires, à quelque titre que ce soit.

Par ailleurs, la Convention élargit la notion d'armateur à la personne « responsable de l'exploitation du navire », c'est à dire le propriétaire ou toute autre personne et/ou entité à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire (gérant, agent, affréteur coque nue...).

L'innovation majeure de la MLC 2006 tient à la mise en place d'une certification sociale à laquelle seront assujettis les navires visés par ses dispositions, jaugeant plus de 500 tonneaux et effectuant des voyages internationaux. C'est dans ce cadre, qu'elle renforcera le dispositif dit de « contrôle par l'Etat du port ».

Concrètement, les armements maritimes, sociétés de placement et de recrutement des gens de mer et, plus généralement, l'ensemble des acteurs assujettis à cette norme devront, dans une démarche similaire à celle mise en œuvre dans le cadre du Code ISM, imaginer, élaborer et mettre en place les procédures internes justifiant du respect de cette Convention.

### **Le contenu**

La Convention comprend 5 titres :

Les quatre premiers concernent les différents domaines du droit social maritime.

Dans ces quatre titres il faut distinguer :

- les articles et règles qui énoncent les droits et principes fondamentaux et les obligations fondamentales des membres (modifiables par la seule Conférence Générale de l'O.I.T.) ;
- le code qui indique comment les règles doivent être appliquées. Il comporte une partie A (normes obligatoires) et une partie B (principes directeurs facultatifs que les signataires envisagent de mettre en application). Ce code peut être amendé plus facilement.

Ces quatre titres concernent :

### **1 - les conditions minimales requises pour le travail à bord d'un navire**

- âge minimum de 16 ans,
- certificat médical d'aptitude,
- certificat de capacité professionnelle,
- accès gratuit et transparent à un organisme de recrutement.

### **2 - les conditions d'emploi**

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

### **3 - les conditions de logement, loisirs et alimentation**

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

### **4 - la protection de la santé, les soins médicaux le bien-être, la protection sociale**

- protéger la santé des marins et assurer un accès rapide aux soins médicaux à bord et à terre,
- assurer la protection des marins contre les conséquences financières d'un accident, d'une maladie ou d'un décès en relation avec leur emploi,
- assurer la santé et la sécurité au travail des marins et la prévention des accidents,
- assurer l'accès à des structures de bien-être à terre et promouvoir leur installation,
- faire bénéficier les gens de mer de la sécurité sociale.

## REGLEMENTATION MARITIME NATIONALE

### Les principaux textes :

En Algérie, la réglementation maritime est essentiellement contenue dans le Code Maritime Algérien (Ordonnance n° 76-80 du 23 Octobre 1976 modifié et complété par la loi n° 98-05 du 25 juin 1998 portant code maritime).

Il est subdivisé en trois parties :

I : la navigation et des gens de mer (Art. 1 à Art. 567)

II : l'exploitation commerciale du navire (Art. 568 à Art.872)

III : l'exploitation portuaire (Art. 888 à Art. 956)

Les autres principaux textes sont :

- Ordonnance n° 73-12 du 03 Avril 1973 portant création du Service National des Garde-côtes modifiée et complétée par le Décret n°95-164 du 14 Juin 1995,
- Loi 83-580 du 22/10/83 sur les rapports de déversements
- Décret 88-228 du 05/11/88 portant sur l'immersion de substances susceptibles de polluer la mer
- Décret 98-232 du 18/07/98 portant création du Haut Conseil de la Mer
- Décret exécutif 94-279 du 17/09/94 portant organisation de la lutte contre les pollutions marines et l'institution de plans d'urgence.
- Décret 95-290 du 30/09/1995 portant sur la création d'un centre national et des centres régionaux des opérations de surveillance et de sauvetage en mer
- Décret exécutif n° 96-350 du 19/10/96 relatif à l'administration maritime locale
- Décret n°96-437 du 01/12/96 portant sur la création des corps d'administrateurs des affaires maritimes , d'inspecteurs de la navigation et du travail maritimes et d'agents garde-côtes
- Décret présidentiel n° 98-232 du 18/07/98 relatif à la création du haut conseil de la mer.
- Arrêté interministériel du 21/04/97 fixant les limites géographiques , les sièges et l'organigramme des circonscriptions, des stations principales et des stations maritimes
- Arrêté interministériel du 10/10/98 portant la définition des principes généraux devant régir l'élaboration du plan Tel Bahr

L'Algérie a aussi ratifié un nombre important de conventions internationales relatives à la pollution marine :



- Convention Internationale pour la prévention de la pollution des mers par les hydrocarbures (OILPOL 54)
- Convention Internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires (MARPOL)
- Convention internationale relative à l'intervention en haute mer en cas de pollution accidentelle par les hydrocarbures
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC)
- Convention internationale d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FUND)
- Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (Barcelone 1976)
- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974 et du protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, fait à Londres le 17 février 1978 ;
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978, telle qu'amendée en 1995 ;