



## PROCEDURES D'IDENTIFICATION DES MARINS

L'Etat se doit en effet de contrôler l'accès à cette profession pour des motifs de police (contrôles aux frontières), d'ordre public (santé, hygiène, moralité à bord), de sécurité (qualification professionnelle des personnes responsables de l'expédition maritime), de respect de la législation sociale.

L'accès, l'exercice et la sortie de la profession de marin demeurent donc réglementés par la loi portant code de la marine marchande et des textes pris pour son application

Le contrôle de l'exercice de la profession de marin conformément aux lois et règlements est assuré par la direction de la marine marchande en concertation avec la direction régionale maritime .

Il convient de pouvoir à tout moment :

Vérifier que les conditions d'exercice de la profession sont réunies par un candidat marin ou un marin ;

Connaître l'activité professionnelle d'un marin à un moment donné ou retracer son activité passée, et ce grâce à un numéro d'identification propre à chaque marin,

Etablir les droits d'un marin au regard de certains avantages (couverture sociale, retraite, distinctions honorifiques, concours...).

Pour assurer la conservation des différentes informations nécessaires pour l'entrée dans la profession de marin et l'exercice de cette profession, l'Administration maritime dispose de divers documents ou outils que sont :

- le rôle d'équipage,
- le livret professionnel maritime,
- le fichier central des marins.

On aurait pu concevoir un système de gestion des marins où tous les renseignements concernant un marin auraient été reportés sur le seul livret professionnel maritime détenu par le marin. Mais les risques de perte, de vol, de falsification étant trop importants, d'autres moyens ont été mis en place :

Le rôle d'équipage, qui sert notamment à l'enregistrement des services embarqués du marin.

La matricule des gens de mer est tenue sous trois formes :

- **le registre au niveau de la direction régionale maritime de Dakhlet Nouadhibou:** et on y écrit tous les renseignements le concernant.

Ce système présentait plusieurs inconvénients : manipulation de lourds registres, risque d'erreurs lors de la recopie des renseignements...etc.

- **La fichier matriculaire tenue à la direction de la marine marchande. Là encore, la masse des renseignements** contenus sur les fiches n'étaient exploitables que manuellement, donc très lentement et avec un grand risque d'erreurs.

C'est la raison pour laquelle l'informatisation a été introduite .

- **Le Fichier central mis en place à partir de 2003 sur ordinateur afin d'identifier sur le plan national les marins et l'enregistrement de leurs services.**

## PROCEDURE REQUISE POUR L'IDENTIFICATION d'UN MARIN

La loi 95 009 portant code de la marine marchande définit en effet ce qu'est un marin :

***"Exerce la profession de marin toute personne engagée par un armateur ou embarquée pour son propre compte en vue d'occuper à bord d'un navire français un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire."***

Il précise que les services des marins sont constatés par l'inscription au rôle d'équipage et éventuellement, en dehors des périodes d'embarquement, par l'établissement de certificats de service.

Il énumère enfin, dans son article 4, les 3 principales conditions requises pour accéder à la profession de marin.

## **LES SIX CONDITIONS POUR L'ACCES A LA PROFESSION DE MARIN.**

### **LA CONDITION DE NATIONALITE**

La loi portant code de la marine marchande stipule qu' « aucun navire ne sera réputé Mauritanien si l'équipage n'est pas à 100% Mauritanien sauf dérogation qui ne peut dépasser 20% .

La présentation d'un certificat de nationalité est donc obligatoire.

En exigeant du marin la réunion de certaines conditions d'aptitude physique, l'Etat ne fait qu'assumer ses obligations générales d'ordre public (salubrité, hygiène, sécurité).

Il protège la communauté que constitue l'équipage contre le marin malade (contagion) ou diminué (mise en cause de la sécurité et surcharge de travail à répartir entre les autres marins).

Il protège aussi le marin en lui assurant une stricte prévention médicale.

L'exigence d'une aptitude physique minimale.

Les normes à respecter sont définies par un arrêté relatif aux conditions d'aptitude physique à la profession de marin à bord des navires de commerce, de pêche .

Ces normes sont constatées à l'occasion d'une visite médicale passée devant le Médecin des Gens de Mer, à l'entrée dans la profession et en cours de carrière.

### **LA VISITE MEDICALE D'ENTREE DANS LA PROFESSION.**

Le premier embarquement, l'entrée dans un établissement scolaire maritime, l'inscription aux différents examens de la Marine marchande sont liés à la constatation de l'aptitude physique.

D'une manière générale, toute affection aiguë ou chronique susceptible d'entraîner un risque certain pour le sujet, les autres membres de l'équipage ou les passagers, ou de le mettre dans l'impossibilité d'accomplir normalement ses fonctions à bord, est cause d'inaptitude partielle ou totale, temporaire ou définitive à la navigation.

Sont ainsi énumérés par l'arrêté, les affections, troubles et maladies incompatibles avec la navigation.

Le candidat marin doit, en outre, présenter certaines normes minimales d'acuité visuelle et auditive.

Les normes I permettent l'accès à toutes les fonctions et à toutes les spécialités,

Les normes II permettent l'accès à toutes les fonctions et toutes les spécialités à l'exception du commandement et de la veille.

Le candidat marin doit enfin être à jour des vaccinations obligatoires :

Ces normes minima d'aptitude physique et notamment les normes d'aptitude visuelle posent régulièrement problème.

### **LES VISITES MEDICALES EN COURS DE CARRIERE.**

En cours de carrière, le marin va être amené à subir un certain nombre de contrôles médicaux.

Certains font partie du suivi normal du marin, d'autres sont plus occasionnels.

#### **2.2.2 Les conséquences des visites médicales et les voies de recours offertes au marin.**

Conséquences des visites médicales :

Qu'elles soient passées en début ou en cours de carrière, les visites médicales aboutissent :

Soit à une décision d'aptitude à toutes fonctions et toutes navigations,

Soit à une décision d'aptitude partielle rendant certaines fonctions inaccessibles au marin,

Soit à une décision d'inaptitude temporaire, la date à laquelle le marin devra se présenter pour un second contrôle étant alors précisée,

Soit à une décision d'inaptitude totale.

Ces décisions doivent, dans tous les cas, être motivées.

Les décisions d'aptitude totale ou partielle font l'objet d'une apostille sur le livret professionnel du marin, apostille qui permet son inscription au rôle d'équipage.

Il convient de noter que les normes à respecter sont un peu plus souples en cours de carrière qu'à l'entrée dans la profession.

### **LES VOIES DE RECOURS OFFERTES AU MARIN :**

La décision prise par le médecin des gens de mer est de première importance puisqu'elle peut interdire ou interrompre une carrière.

Longtemps cependant, les voies de recours réellement offertes au marin ont été peu satisfaisantes.

les recours peuvent être formés par les marins contre toute décision portant sur l'aptitude physique prise à l'entrée dans la profession ou en cours de carrière.

L'appel est porté par le marin devant la commission dans un délai de 30 jours à compter de la date de la décision attaquée. Le marin doit se présenter en personne.

Après examen du marin qui est assisté d'un médecin choisi par lui, et après recueil de tous les avis nécessaires, la commission rédige des conclusions sur l'aptitude physique qu'elle adresse au directeur régional maritime.

### **Les dérogations en matière médicale :**

Les textes ne prévoient qu'un seul cas de dérogation administrative donnée en matière médicale: il s'agit de l'autorisation donnée, à titre exceptionnelle et pour un temps limité, à un marin d'embarquer alors qu'il n'est pas à jour de sa visite annuelle.

Elle doit être utilisée avec beaucoup de discernement, le passé médical du marin et le genre de navigation qu'il effectue devant intervenir dans la décision.

Dans tous les cas, une visite médicale devra être subie au premier port touché où cette visite sera possible.

### **2.3. LA CONDITION DE FORMATION PROFESSIONNELLE.**

L'exigence de formation professionnelle prévoit que les conditions de formation professionnelle que doit satisfaire un marin pour pouvoir être embarqué sont fixées par arrêté du ministre chargé de la Marine marchande.

Cette exigence est très ancienne en ce qui concerne les fonctions d'officier. Elle s'étend de plus en plus aux fonctions subalternes.

Conformément à la convention STCW, la réglementation fait le distinguo entre les fonctions de direction opérationnel et d'appui.

Les fonctions principales au niveau d'appui sont celles de matelot ou ouvrier mécanicien et exige un niveau de formation professionnel maritime minimal .

Au terme de la réglementation en vigueur , l'exigence de formation professionnelle concerne tous les marins, sur tous navires.

Dérogations à la condition de formation professionnelle.

Dans le cadre de l'assainissement de la main d'œuvre ,les titulaires de livrets maritimes sans qualifications maritimes régulièrement recensés et ayant réussis à l'évaluation sont reconnus comme ayant rempli la condition de qualification professionnelle lorsqu'ils figurent sur une liste arrêtée par le ministre chargé de la marine marchande.