

CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE DES PERSONNELS NAVIGANTS D'EXECUTION DU 30 NOVEMBRE 1950

(Modifiée par les protocoles d'accord du 25 mai 1961 et du 12 juin 1967)

La présente Convention Collective s'applique à toutes les entreprises de navigation à l'exception de celles n'ayant que des navires de commerce de moins de 250 tonneaux de jauge brute.

Une convention particulière fixera la situation des équipages des remorqueurs et engins portuaires.

Droit Syndical et Liberté d'Opinion

Article Premier

Conformément aux dispositions de la loi du 21 mars 1884, les employeurs reconnaissent à leurs équipages la liberté d'opinion ainsi que le droit d'adhérer librement à un syndicat professionnel constitué en vertu du Livre III du Code du travail.

Les employeurs s'engagent à ne pas prendre en considération le fait d'appartenir ou de ne pas appartenir à un syndicat pour arrêter leurs décisions en ce qui concerne l'embauchage, la conduite et la répartition du travail, les mesures de discipline ou de congédiement.

Dans le cas où un marin semblerait avoir été congédié en violation du droit syndical ci-dessus rappelé, les deux parties contractantes s'emploieront à établir les faits et à apporter au cas litigieux une solution équitable. Cette intervention ne fera pas obstacle au droit pour la partie lésée d'obtenir judiciairement réparation du préjudice subi.

Les armateurs garantissent aux marins le libre-exercice du droit syndical. L'exercice de ce droit ne doit pas avoir pour conséquence des actes contraires aux lois.

Tout marin stabilisé ayant obtenu de son entreprise un congé sans solde pour l'exercice d'un mandat syndical sera réintégré dans cette entreprise à l'expiration de ce mandat dès qu'une vacance se produira.

Délégués du Personnel

Article 2

Sur tout navire dont l'effectif comporte plus de dix hommes d'équipage, il est institué des délégués du personnel, titulaires et suppléants.

Les délégués ont pour rôle de transmettre au capitaine toutes les réclamations individuelles ou collectives relatives aux conditions de travail, notamment à la réglementation du travail, à l'hygiène, à la sécurité et à la nourriture.

Ils peuvent également saisir le Service de l'Inspection de la Navigation et du Travail Maritime de toutes plaintes ou observations relatives à l'application à bord des prestations légales ou réglementaires ; l'Inspecteur de la Navigation et du Travail Maritime peut se faire accompagner dans ses visites par le délégué compétent.

Tout membre de l'équipage conserve la faculté de présenter lui-même ses réclamations soit au capitaine, soit à l'Administrateur de l'Inscription Maritime.

Activités des Délégués

Article 3

Les délégués sont reçus par le capitaine ou son représentant au moins une fois par mois et, en cas d'urgence, sur leur demande.

Ils sont reçus par catégorie ou, le cas échéant, par service ou spécialité professionnelle ; toutefois, lorsque les réclamations intéressent plusieurs catégories, services ou spécialités, les délégués intéressés sont reçus simultanément.

Les délégués titulaires assistent seuls aux réceptions collectives ; le délégué suppléant peut accompagner le titulaire lorsque celui-ci est reçu individuellement, il le remplace en cas d'absence ou d'empêchement.

Sauf circonstances exceptionnelles, les délégués remettent au capitaine, deux jours avant la date où ils doivent être reçus, une note écrite exposant sommairement l'objet de la réclamation ; copie de cette note est transcrite par le capitaine sur un registre où il mentionne, dans un délai n'excédant pas trois jours, la réponse à cette note. Ce registre est tenu à la disposition de l'Inspecteur de la Navigation et du Travail Maritime ; il est tenu également, pendant un jour ouvrable par quinzaine au moins en dehors des heures de travail, à la disposition des hommes de l'équipage qui désirent en prendre connaissance.

Les réclamations qui n'auraient pas encore reçu de solution en cours de voyage doivent être examinées au port français de retour.

Exercice des Fonctions de Délégués

Article 4

Le capitaine est tenu de laisser aux délégués titulaires, dans la limite d'une durée qui, sauf circonstances exceptionnelles, ne peut excéder quinze heures par mois, le temps nécessaire à l'exercice de leurs fonctions ; ce temps est payé aux délégués comme temps de travail.

Nombre de Délégués

Article 5

Les membres de l'équipage sont répartis en trois catégories : pont, machine et ADSG. Le nombre des délégués est fixé comme il suit pour chacune des catégories définies ci-dessus :

- De cinq à dix marins : un délégué ;
- De onze à vingt-cinq marins : un délégué et un délégué suppléant ;
- Au-dessus de vingt-cinq : deux délégués et deux délégués suppléants.

Conditions d'Electorat et d'Eligibilité

Article 6

a. Electorat

Sont électeurs les inscrits maritimes et agents du service général de nationalité française des deux sexes, âgés au moins de dix-huit ans accomplis et n'ayant encouru aucune des condamnations prévues aux articles 15 et 16 du décret organique du 2 février 1852 et réunissant six mois de navigation commerciale dans l'entreprise.

b. Eligibilité

Sont éligibles les électeurs âgés de vingt-cinq -ans accomplis au moins, sachant lire et écrire et réunissant trois années de navigation commerciale, dont six mois dans l'entreprise.

Ne peuvent être délégués :

1- Les salariés tenant commerce de détail de quelque nature que ce soit, soit par eux-mêmes, soit par leur conjoint.

2- Les ascendants et descendants, les frères et les alliés au même degré de l'armateur et du capitaine.

Dans le cas où les conditions d'ancienneté dans l'entreprise auraient pour effet de réduire à moins d'un quart de l'effectif le nombre des électeurs ou des éligibles, il serait fait application de l'article 8 de la loi du 16 avril 1946, relatif aux délégués du personnel des entreprises.

Opérations Electorales

Article 7

a. Généralités

L'élection a lieu au scrutin secret et sous enveloppe au port français de retour habituel du navire. Il est procédé à des votes séparés pour les délégués titulaires et pour les délégués suppléants.

L'élection des délégués titulaires et des délégués suppléants a lieu chaque année, dans le mois qui précède l'expiration normale des fonctions de délégués.

La date et les heures d'ouverture et de fermeture du scrutin fixées, pour chaque collège électoral, par le capitaine, après consultation des délégués sortants, seront annoncés quinze jours au moins à l'avance par un avis affiché, en même temps que la liste électorale, aux emplacements habituels réservés pour les communications ou tout autre moyen habituellement employé à bord pour les communications à l'équipage.
Le scrutin a lieu à bord, en dehors des heures de travail.

b. Etablissement de la liste électorale

Le capitaine doit établir la liste électorale d'après le rôle de l'équipage et la signe ou la fait signer par la personne à laquelle il a délégué ses pouvoirs à cet effet.

c. Liste des éligibles

Pendant la période comprise entre l'affichage de la liste électorale et le scrutin, un emplacement est réservé pour l'affichage, par les soins du capitaine, d'un état portant les nom, prénoms, âge et durée des services des candidats ainsi que l'indication du Syndicat professionnel auquel ils appartiennent, et s'ils sont présentés par un Syndicat.

Il sera laissé la liberté entière aux organisations syndicales représentatives pour la présentation de leur liste de candidats.

d. Constitution du Bureau électoral

Le Bureau électoral de chaque collège est composé des deux électeurs les plus âgés et de l'électeur le plus jeune présents au moment de l'ouverture du scrutin. La présidence appartient au plus âgé.

Pendant la durée de toutes les opérations et notamment lors de l'émargement des électeurs et du dépouillement du scrutin, un des membres de l'équipage, désigné par le capitaine, est adjoint au bureau avec voix consultative.

Les délégués titulaires et suppléants sont élus au scrutin de liste ou représentation proportionnelle, conformément aux dispositions de la loi du 7 juillet 1947.

e. Election des délégués suppléants

Le vote pour l'élection du délégué suppléant a lieu immédiatement après celui du délégué titulaire.

f. Opérations de vote

Chaque bulletin doit, à peine de nullité, comprendre le nom d'un ou de plusieurs candidats s'il y a lieu et ne porter aucune autre indication ou signe de reconnaissance.

Le vote a lieu, à peine de nullité, sous enveloppe d'un type uniforme et ne comportant aucun signe de reconnaissance.

Les enveloppes ainsi que les bulletins sont fournis par le capitaine, qui peut, outre les bulletins en blanc, fournir des bulletins portant les noms des candidats.

Avant de voter, l'électeur doit passer par un compartiment d'isolement où sont déposés des bulletins et des enveloppes et où il devra choisir ou remplir son bulletin et le mettre sous enveloppe.

Le capitaine ou son représentant, ainsi que les représentants du syndicat, ont toujours accès dans le local du vote.

g. Dépouillement

Le dépouillement des votes a lieu immédiatement après la fin du scrutin ; après le dépouillement du scrutin, le Président du bureau de vote proclame le résultat.

Est élu le candidat qui a obtenu la majorité relative des voix, quel que soit le nombre des votants.

En cas d'égalité des suffrages, le plus âgé des candidats est proclamé élu.

Le Président du Bureau dresse le procès-verbal des opérations qui doit être signé par lui-même et tous les membres du bureau.

L'original est remis au capitaine, une copie est affichée à l'emplacement réservé aux communications, d'autres sont remises aux candidats proclamés.

Durée et Cessation de Fonctions de Délégué

Article 8

a. Durée et fin de fonctions

Les délégués sont élus pour un an. Ils sont rééligibles.

Les fonctions de délégués prennent fin par le décès, la démission du délégué ou son débarquement.

Le délégué qui vient à perdre les conditions requises pour l'éligibilité est déchu de plein droit de ses fonctions.

b. Remplacement en cas de décès, démission, déchéance des fonctions ou résiliation du contrat de travail du délégué

Il est pourvu, dans le délai d'un mois, au remplacement du délégué décédé, démissionnaire, débarqué ou déchu de ses fonctions.

Le nouvel élu est nommé pour le temps restant à courir jusqu'au temps qui était assigné aux fonctions de celui qu'il remplace.

Toutefois, dans les trois mois qui précèdent l'expiration normale des fonctions des délégués, il n'est procédé à aucune élection, sauf dans le cas où un Collège électoral n'a plus ni délégué titulaire, ni délégué suppléant.

Embauchage et Licenciement

Article 9

L'embauchage a lieu suivant les conditions fixées à l'article 6 du Code du Travail Maritime. Les parties signataires s'emploieront à faciliter le fonctionnement des bureaux paritaires maritimes dans les ports où ils existent.

a. Dans le cas d'engagement au voyage

Tout le personnel porté au rôle d'équipage est engagé pour le voyage avec solde mensuelle.

Le voyage est réputé commencé le jour de la revue d'armement et terminé après que le navire a été amarré en toute sécurité à son poste définitif, dans le port fixé par le rôle d'équipage.

Dans le cas où le voyage se termine hors de France, en Europe, si le navire en entreprenant son nouveau voyage, doit toucher un port métropolitain avant de quitter les eaux européennes, l'équipage doit ramener le navire dans ce port métropolitain ; dans ce cas, toutefois, la durée totale du voyage ne devra pas dépasser celle qui aurait été fixée lors de l'établissement du rôle d'équipage.

Le voyage est autant que possible déterminé à l'avance, sans que cette détermination, portée au rôle d'équipage, fasse obstacle aux relèves nécessitées par l'exploitation du navire ; la durée du voyage ne doit pas cependant excéder un délai déterminé au-delà duquel les membres de l'équipage peuvent exiger leur débarquement immédiat.

b. Engagement pour une durée indéterminée

En cas d'engagement pour une durée indéterminée, tout le personnel porté au rôle d'équipage doit être engagé pour une durée indéterminée avec solde mensuelle ; lorsque l'engagement ne

couvre pas la totalité du mois, la solde est payée proportionnellement au nombre de jours d'embarquement.

L'équipage s'engage à suivre le navire dans toutes ses destinations, les conditions de rémunération étant celles afférentes au voyage effectivement réalisé.

Article 10

Le délai de préavis pour résiliation du contrat d'engagement maritime est fixé à vingt-quatre heures.

Conduite

Article 11

Le personnel embarqué ne renoncera à la conduite que dans le cas de débarquement volontaire.

Naufrage, Innavigabilité et Prise

Article 12

Les salaires de chômage consécutif au naufrage, à l'innavigabilité ou à la prise du navire seront réglés conformément à la loi du 15 février 1929.

Les fournitures d'effets limitées aux vêtements strictement nécessaires suivant les régions et la durée du voyage pour permettre aux hommes d'effectuer leur retour dans leur foyer seront assurées aux frais de l'armateur.

Salaires

Article 13

Les salaires, suppléments de fonction, heures supplémentaires, allocations spéciales, indemnité de nourriture, indemnité de logement et frais de route, sont fixés conformément aux lois et règlements en vigueur et portés sur une annexe (Se référer aux barèmes en vigueur du CCAF).

Article 14

Toutes les heures supplémentaires, effectuées par le personnel pont, machine et ADSG sont payables. Elles ne peuvent être compensées que par accord mutuel.

Repos hebdomadaire

Article 15

Les repos qui n'auraient pas été donnés à leur échéance normale ne pourront être remplacés que dans les ports d'attache, tête de ligne ou de retour habituels.

Les repos qui n'auraient pu être remplacés seront ajoutés aux congés payés.

Paiement des salaires

Article 16

La liquidation des salaires sera effectuée :

a. en fin de voyage pour les équipages des navires armés au long-cours autant que possible dans les quarante-huit heures et au plus tard dans les soixante-douze heures après l'arrivée au port, non compris les jours fériés. Toutefois, les équipages des navires effectuant des rotations dont la durée est inférieure à un mois, par accord réciproque, pourront être réglés suivant les règles adoptées pour le cabotage ;

b. en fin de mois, et dans le premier port français suivant la fin du mois, pour les équipages pratiquant le cabotage.

Avances pendant le Voyage des Navires armés au Long Cours

Article 17

Le personnel peut, à sa demande, percevoir mensuellement un acompte sur solde qui ne peut excéder les trois quarts des salaires nets acquis.

Congés payés

Article 18

La durée du congé payé au personnel navigant est fixée à deux jours par mois d'embarquement (une journée pour quinze jours, une demi-journée pour sept jours).

L'Ordonnance 82-267 du 25 mars 1982 a fixé la durée du congé payé du Personnel navigant à trois jours par mois de service, au titre du Code du Travail Maritime.

Le régime de congé applicable au Personnel d'exécution est celui fixé par le Protocole d'Accord du 10 février 1975, modifié par le Protocole d'Accord du 28 Mai 1982.

Les périodes de maladie ou d'accident durant lesquelles des soins sont donnés à bord sans débarquement et les périodes de soins consécutives à un accident survenu à bord en cours d'embarquement donnent droit au congé, conformément aux règlements en vigueur.

Le congé est pris en une ou deux fois dans l'année. Les membres du personnel qui débarquent avant d'avoir acquis douze jours de congé reçoivent un bon de congé leur permettant de cumuler ces journées de congé avec celles qu'ils acquièrent au cours du ou des embarquements suivants.

Les salaires de congé sont égaux aux salaires d'embarquement portés au rôle auxquels s'ajoute l'indemnité journalière de nourriture. Les congés sont pris annuellement et au plus tard à partir de la fin du onzième mois du début de la période ouvrant droit au congé en cours. Pour la navigation au tramping, cette limite peut être reportée à la fin du quatorzième mois.

Composition de l'équipage

Article 19

Lors de la revue d'armement ou à chaque changement dans la composition réglementaire de l'équipage, cette composition qui doit être conforme aux décisions figurant sur le registre des procès-verbaux de visite est portée à la connaissance de l'équipage ; le capitaine établit et fait afficher dans les locaux réservés au personnel les tableaux de service pour le personnel du pont, de la machine et du service général.

Définition de la journée normale de travail

Article 20

Le travail est organisé à raison de huit heures par jour. La journée s'entend de 6 heures au lendemain 6 heures.

Personnel pont et machine :

1- A la mer : entre 18 heures et 6 heures sur les cargos, entre 18 heures et 4 heures sur les paquebots, il ne sera pas effectué de travail d'entretien sans paiement d'allocations spéciales; toutefois, à bord des grands paquebots, on continuera le lavage et le nettoyage de nuit suivant les anciens errements ;

2- Au port : la journée normale sera organisée de telle sorte qu'elle ne commence pas avant 6 heures et ne se termine pas après 18 heures sans pouvoir compter plus de dix heures consécutives, y compris les deux heures du repas de midi ; ce repas aura lieu entre 11 heures et 14 heures, celui du soir à la fin de la journée de travail.

Quand il ne pourra pas être accordé deux heures pour le repas de midi au personnel non de quart, une allocation spéciale sera payée pour chaque heure accordée en moins.

Le travail effectué avant le commencement ou après la fin de la journée, organisée comme il a été prévu au premier alinéa du paragraphe 2 ci-dessus, sera, chaque fois que l'intéressé aura

accompli huit heures de travail au cours de la journée normale, rémunéré en heures supplémentaires. Entre 20 heures et 6 heures du matin, les heures supplémentaires seront rémunérées au taux de l'heure de travail auquel s'ajoutera une allocation spéciale. Pour les marins n'ayant pas effectué huit heures de travail au cours de la journée normale, l'allocation spéciale sera due pour toute heure effectuée entre 20 heures et 6 heures du matin, et les heures supplémentaires seront payées seulement à partir du moment où le marin aura effectué huit heures de travail.

Agents du service général :

1- A la mer : la journée normale de travail s'entend de 6 heures à 22 heures. De 22 heures à 6 heures, les agents du service général ne peuvent assurer que le service de garde : tout autre travail effectué par eux dans ces limites donne lieu à paiement d'allocations spéciales.

La définition de la journée normale donnée ci-dessus n'est pas applicable aux agents du service général dont le service s'exerce normalement de nuit, en dehors de 6 heures à 22 heures;

2- Au port : lorsque l'équipage n'est pas nourri à bord, la journée normale de travail et la rétribution des heures supplémentaires sont pour les agents du service général les mêmes que pour le personnel pont et machine (§ 2 de cet article).

Lorsque l'équipage est nourri à bord, la journée normale de travail des agents du service général s'entend de 6 h 30 à 20 heures ; entre 20 heures et 6 h 30 tout travail donne lieu au paiement d'heures supplémentaires auxquelles s'ajoute une allocation spéciale, selon les principes fixés au troisième alinéa du paragraphe 2 de cet article.

A bord des navires à passagers, le service dans les ports d'escale, lorsqu'il y a des passagers à bord, est établi sur les mêmes bases que le service à la mer.

Garde de nuit au port

Article 21

Le service de garde de nuit peut être assuré soit par du personnel de terre, soit par du personnel du bord. Dans ce dernier cas, cette garde sera assurée de la façon suivante :

- Premier quart : de 18 heures à 24 heures.
- Deuxième quart : de 0 heure à 6 heures.

Six heures de garde de nuit seront considérées comme équivalant à huit heures de travail pour l'application du présent article.

Chacun des hommes ayant effectué le service de garde ci-dessus aura droit soit avant, soit après, à vingt-quatre heures de repos.

Service de sécurité au port

Article 22

Si un service permanent de sécurité est organisé, il peut être assuré par 1 ou plusieurs hommes, suivant l'importance des navires. Ce service peut être réglé sur une base de vingt-quatre ou de douze heures consécutives ; il donne droit alors à quarante-huit heures ou à vingt-quatre heures de repos, selon le cas. Le personnel de sécurité assure le service de rondes, de veilles et de l'entretien du matériel de sécurité.

Les travaux d'entretien du matériel de sécurité effectués en dehors des heures normales de travail définies à l'article 20 ci-dessus donnent lieu au paiement d'allocations spéciales.

Service de la petite chaudière et des appareils auxiliaires

Article 23

Le service de la petite chaudière ou toute chaudière en tenant lieu est considéré comme discontinu dans le cas où, en fait, on laisse tomber les feux pour une durée d'au moins huit heures, étant entendu que le chauffeur n'a plus la responsabilité de la chaudière pendant cette interruption et qu'il dispose librement de son temps.

Le service est continu lorsque le chauffeur est appelé, au cours de la nuit ou toute la nuit, à assurer le fonctionnement de la chaudière.

Lorsque la petite chaudière ou toute chaudière est maintenue en service continu, le service de celle-ci est assuré, suivant l'importance du navire, par un ou plusieurs hommes pendant vingt-quatre heures de service avec quarante-huit heures de repos.

Ce service peut être fixé à douze heures de service avec vingt-quatre heures de repos.

Pour une garde de vingt-quatre heures, il est alloué à chaque homme y participant, une somme forfaitaire égale à quatre heures supplémentaires. Pour une garde de douze heures, une somme égale à deux heures supplémentaires.

Les dispositions ci-dessus sont appliquées au personnel assurant le quart aux appareils auxiliaires¹.

Lorsqu'en raison du départ du navire, le personnel assurant le quart à la petite chaudière ou aux appareils auxiliaires ne peut bénéficier du repos lui revenant, ce repos lui sera compensé au port suivant.

¹ Ce paragraphe ne concerne qu'une question de rémunération, il ne saurait être invoqué quant à l'effectif du personnel affecté au service défini à cet article.

Si, en raison du désarmement du navire ou du débarquement des intéressés, ce temps de repos ne peut être assuré, il y a lieu d'appliquer le décret du 31 mars 1925.

Passage du service à la mer au service au port ou inversement

Article 24

Le passage du service à la mer au service au mouillage a lieu, tant pour le pont que pour la machine, lorsque le capitaine, considérant la traversée comme terminée et le navire comme parvenu à son poste d'arrivée définitif, estime que toutes les mesures non susceptibles d'être ajournées sans inconvénient, concernant tant la sécurité du navire que la conservation des chaudières ou des appareils moteurs, ont été prises pour le séjour dans le port.

Ce passage doit avoir lieu, sauf cas de force majeure, au plus tard dans les vingt-quatre heures après le premier amarrage.

Le passage du service au port ou au mouillage au service à la mer s'effectue :

- a.** en ce qui concerne le personnel du pont et le personnel de la machine sur les bateaux à moteurs, au plus tôt à la prise du quart précédant l'appareillage ;
- b.** en ce qui concerne le personnel des machines au plus tôt au moment où l'ordre est donné de pousser les feux pour les navires chauffant au charbon ou au moment d'allumer pour les chaudières au mazout.

Travaux non exigibles du personnel

Article 25

Sauf les cas prévus à l'article 18 du Code du Travail Maritime, le marin n'est pas tenu d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé.

Il n'est pas tenu de travailler dans les ateliers hors du bord au mouillage et dans les ports ; le personnel des machines doit participer au démontage, au montage et à l'entretien des organes de la machine et cela sans allocation spéciale.

Le piquage interne des chaudières n'est pas dû par le personnel de la machine.
Ce paragraphe ne concerne qu'une question de rémunération, il ne saurait être invoqué quant à l'effectif du personnel affecté au service défini à cet article.

Allocations spéciales

Article 26

Les marins sont tenus de travailler sans rémunération spéciale à tous les travaux rentrant dans les attributions de la catégorie du personnel à laquelle ils appartiennent.

Les travaux spéciaux suivants donneront lieu au paiement d'allocations spéciales (une allocation par heure de travail). Toutefois, ces allocations ne sont pas acquises dans des cas de force majeure et dans ceux où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu et dont le capitaine est seul juge :

- L'arrimage des marchandises dans les cales et sur le pont ;
- L'enlèvement du fumier sur les navires aménagés pour le transport du bétail, sauf dans le cas où une rétribution est payée directement aux marins par le chargeur ;
- Embarquement du charbon destiné à la propulsion ; manipulation de ce charbon par le personnel du pont ;
- Embarquement et débarquement des marchandises, dépêches et bagages, conduite des treuils et grues pendant les opérations de chargement et de déchargement ;
- Embarquement et manutention des vivres destinés aux passagers à bord des paquebots, à l'exclusion de la mise en place dans les glacières, magasins d'approvisionnement et cambuses destinés à les recevoir²;
- Nettoyage interne dans les tanks (citernes) à bord des pétroliers, des navires citernes à vin, et tous travaux effectués dans les tanks (citernes ou caisses à combustibles) lorsque ces nettoyages sont effectués à l'intérieur ;
- Nettoyage et travaux dans les collecteurs d'échappement des moteurs nécessitant des pénétrations à l'intérieur ;
- Nettoyage et travaux nécessitant la pénétration à l'intérieur des ballasts à combustibles et à eau ;
- Les grands ramonages effectués à la brosse comportant l'ouverture des boîtes à fumée et le vidage et le nettoyage des fosses ;
- Les travaux de carénage en dessous de l'exposant de charge ;
- La manœuvre des palans de garde au cours des embarquements et des débarquements des marchandises.

² L'embarquement des vivres destinés à l'équipage est dû par le personnel pont et AD SG. Les premiers sont chargés de faire les palanquées et de les déposer sur le pont à l'aide des treuils, à défaut de grues, les seconds de les prendre sur le pont, de les porter et de les ranger dans les magasins et cambuses destinés à les recevoir. Le charbon des cuisines est monté sur le pont par les soutiers et transporté aux cuisines par les aides de cuisine. Sur les navires où il n'existe pas d'aide de cuisine, il est transporté de la porte de la chaufferie à la cuisine par les matelots du quart de 3 à 7 heures du matin. A bord des navires à moteur ou à chauffe au mazout, l'approvisionnement des cuisines en charbon est assuré par l'aide ou les aides de cuisine.

Dispositions générales

Article 27

Sauf le cas de force majeure, le personnel n'est pas tenu d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle pour laquelle il est engagé.

Le chauffeur, pendant son quart, ne doit pas être distrait de son service de la chaufferie si ce n'est pour les besoins urgents de la machine.

Sur rade, lorsque l'équipage fera le service au mouillage, un moyen de communication avec la terre sera, dans la mesure du possible et du raisonnable, mis gratuitement, chaque jour, à la disposition de l'équipage pour qu'il puisse descendre à terre et rentrer à bord.

La fourniture de l'outillage nécessaire au maître d'équipage, charpentier, premier chauffeur, ouvrier, graisseur, cuisinier, etc..., est assurée par les armateurs.

Registre et carnet journalier de travail horaire

Article 28

Conformément à l'article 28 du décret du 31 mars 1925, le registre de travail du bord est visé chaque semaine par les délégués des trois services (pont, machine, AD SG).

En outre, le capitaine tient un carnet journalier de travail pour chaque homme de l'équipage.

Les cas d'espèce donnant lieu à difficultés seront réglés localement dans les ports de France ou d'Algérie par l'Administrateur de l'Inscription Maritime, après avis de l'Inspecteur de la Navigation.

Logement d'équipage

Article 29

Les logements de l'équipage sont sains et disposent de moyens d'aération suffisants.

Les locaux d'équipage seront convenablement chauffés ou ventilés suivant la température.

A bord de tous les navires neufs, les locaux comprennent : réfectoires, salles de douches avec eau douce chaude et froide, des W.C. séparés des logements d'habitation, une penderie par service pour le linge de travail. Chaque homme disposera d'une armoire ou d'une penderie. Des dispositions seront prises à bord pour permettre le lavage et le séchage du linge.

Les locaux du personnel seront repeints ou lessivés chaque fois que la nécessité s'en fera sentir.

Le nettoyage en grand des locaux est assuré une fois par semaine par l'équipage, pendant les heures de travail.

Lorsque l'équipage sera mis dans l'impossibilité de loger à bord ou dans des conditions équivalentes, il lui sera alloué une indemnité de logement fixée au tableau annexe (se référer aux barèmes CCAF en vigueur).

Matériel de couchage, de toilette, de plat et tenue

Article 30

Les couchettes sont pourvues, soit d'un sommier métallique et d'un matelas en laine ou kapok, soit d'un matelas muni de ressorts, ainsi que d'un traversin en laine ou kapok ou d'un oreiller avec sa taie.

Les couchettes sont fournies en draps (deux) et en couvertures (deux et plus s'il y a lieu).

Un matériel de plat complet est fourni à l'équipage. Il comporte notamment des assiettes en faïence ou en matière plastique et des verres. Les draps sont changés tous les quinze jours. Les matelas et couvertures sont changés chaque année et à l'embarquement de chaque nouvel occupant.

Sur tous les navires, il sera fourni les torchons nécessaires à l'essuyage de la vaisselle. Il sera également fourni, par homme, une serviette éponge de toilette d'un modèle courant qui sera changée chaque semaine et des tabliers et des serviettes au personnel de l'hôtel et du restaurant. Ce linge sera changé périodiquement.

Ce matériel est fourni à chaque homme contre reçu, et doit être rendu par lui en bon état.

Des tenues spéciales seront fournies aux membres de l'équipage appelés à effectuer des travaux dans les citernes, tanks, ballasts et carters de moteurs.

Les Compagnies fourniront une tenue aux membres du personnel auxquels elles en imposent le port.

Si, lors de la remise du matériel énuméré ci-dessus, il est constaté des détériorations volontaires ou dues à une négligence caractérisée ou des manquants, des déductions faites sur les salaires seront opérées en se basant sur les prix du matériel arrêtés par la Compagnie.

Nourriture

Article 31

La nourriture est de bonne qualité et abondante ; le menu est composé de la façon suivante :
Petit déjeuner : café, lait, pain, beurre ou, selon l'usage, café, casse-croûte.

Il sera attribué à chaque homme une boîte de lait sucré concentré tous les dix jours.

Déjeuner : un hors-d'œuvre ; un plat (poisson ou entrée) ; un plat de viande garni ; un fromage ou un dessert ou un fruit.

Dîner : potage; un plat de légumes (ou une entrée ne comportant pas de viande) ; un plat de viande garni ; une salade ou un fromage ou un dessert ou un fruit.

Le personnel est nourri à bord le jour du départ et le jour de l'arrivée. Pendant le reste du séjour au port d'armement le personnel se nourrit à terre au moyen d'une indemnité de nourriture qui lui est payée tous les samedis à terme échu.

Une demi-indemnité journalière de nourriture sera allouée lorsque les hommes n'auront pris à bord, le jour du départ ou de l'arrivée, qu'un seul des principaux repas.

L'absence illégale entraîne la perte de l'indemnité de nourriture.

Dans les ports, le temps consacré aux repas ne sera pas normalement inférieur à deux heures.

A la mer, il sera alloué journallement : pour le personnel pont et AD SG, 75 cl de vin et, pour le personnel de la machine devant les feux, 1,25 litre de vin.

En ce qui concerne la délivrance des vivres supplémentaires, les dispositions de l'article 10 de l'arrêté du 20 juillet 1910, modifié le 6 mai 1938, seront appliquées aussi bien en service à la mer qu'en service au port lorsque les hommes se trouveront dans les conditions requises par cet arrêté.

L'arrêté du 19 novembre 1986 relatif à l'alimentation à bord des navires a abrogé l'arrêté du 20 juillet 1910 et fixé la ration alimentaire servie à bord des navires autres que de grande pêche et de pêche au large à 3200 calories par jour environ réparties en trois ou quatre repas.

Frais de transport des marins

Article 32

Lorsque les marins ont à la fois leur domicile familial et leur résidence habituelle en dehors du port d'embarquement, ils seront remboursés de leurs frais de chemin de fer, aller et retour, quand ils auront accompli un service ininterrompu de dix mois dans l'entreprise.

Ceux qui seront débarqués à la convenance de l'entreprise pour être remplacés par des marins stabilisés, ainsi que les marins débarqués par suite de blessures au service du navire ou de maladie contractée en cours de navigation, seront remboursés, quelle que soit la durée de leur embarquement, des frais de chemin de fer des voyages aller et retour.

Pour les marins ayant à la fois leur domicile familial et leur résidence en Corse, le billet de passage par mer sera également remboursé dans les conditions définies ci-dessus. Ces frais seront réglés après débarquement des intéressés et sur justification.

Le remboursement des frais de transport est assuré aux marins débarquant après les temps de bord fixés par le protocole d'Accord du 14 mai 1973 sur la durée des embarquements.

Décès

Article 33

L'entreprise s'engage à transporter ou à faire transporter en France, sauf empêchement majeur, le corps de tous les marins décédés en cours de voyage et participera pour 50 % aux frais de transport du corps, du lieu du débarquement au lieu d'inhumation.

Maintien des avantages acquis

Article 34

Les avantages acquis dans chaque entreprise maritime au moment de la signature de la présente Convention seront intégralement maintenus aux équipages des navires de l'entreprise.

Mise en vigueur et dénonciation

Article 35

La présente convention, applicable du 30 novembre 1950, est établie pour une durée d'un an, renouvelable par tacite reconduction année par année, sauf préavis de deux mois.

Règlement des litiges

Article 36

Les litiges auxquels donnerait lieu l'interprétation ou l'application de la présente Convention collective devront faire l'objet d'un examen entre le Comité Central des Armateurs de France et les Organisations syndicales signataires. Au cas où ils n'auraient pas pu être résolus par ce moyen, ils seraient réglés suivant les lois et règlements en vigueur.

Fait à Paris, le **30 novembre 1950**

LE COMITE CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE

LA FEDERATION NATIONALE DES SYNDICATS MARITIMES

LE SYNDICAT NATIONAL DES INSCRITS MARITIMES CFTC

Protocole d'accord du 12 juin 1964

Les Parties considérant :

L'intérêt d'une réforme de l'organisation actuelle du travail à bord qui peut améliorer, d'une part, les conditions de travail de l'équipage, d'autre part, l'exploitation des navires de commerce français et qui, de ce fait, semble favorable à l'avenir du pavillon français,

Ont conclu le présent accord en vue d'améliorer l'organisation du travail à bord et la structure des salaires, telles qu'elles résultent, l'une et l'autre, notamment des conventions collectives, avenants, accord conclus jusqu'à ce jour et des usages propres aux entreprises.

IL A ETE CONVENU EN CONSEQUENCE CE QUI SUIT :

I - Les parties reconnaissent qu'il est possible de mieux utiliser les capacités professionnelles de chaque membre de l'équipage et de mieux répartir, jour par jour, les tâches lui incombant. Elles considèrent que tout effort dans ce sens doit avoir pour effet, d'une part, d'améliorer les conditions de travail et la compétence des marins, d'autre part, de permettre d'atteindre l'objectif que se propose le projet de décret, actuellement à la signature, en ce qu'il modifie l'article 16 du décret du 31 mars 1925, sans que le rendement en souffre, tous objectifs jugés souhaitables et désirés par les parties.

Celles-ci conviennent de rechercher ensemble les moyens d'améliorer cette situation, notamment par les procédés suivants :

- **a.** Les signataires s'engagent à ne pas faire obstacle à l'entraide entre services sur les navires qui seront mis en exploitation à partir de la date du présent accord, à condition qu'ils soient dotés des derniers perfectionnements techniques.

Ces dispositions ne peuvent, en aucun cas, avoir pour effet d'exiger des membres du personnel des travaux qui ne correspondent pas à leurs aptitudes professionnelles :

- **b.** Les modifications à l'organisation du travail, visées par le protocole du 20 novembre 1963, qui ont été mises à l'essai avec succès sur les navires expérimentaux, continueront d'être appliquées et pourront être généralisées en vue d'atteindre les objectifs visés ci-après au paragraphe IV.

II - A la mer comme au port, les heures des repas, ainsi que le nombre des services, seront établis de telle sorte que soient améliorées les conditions de travail et les possibilités de repos du personnel, notamment de celui du service général.

III - Le capitaine peut utiliser, lorsque les circonstances de temps, de navigation et de trafic le permettent, les hommes de quart à assurer le service d'entretien, étant entendu que de nuit, entre le coucher et le lever du soleil, ou chaque fois que la sécurité du navire le requiert, il y ait au moins un homme de veille au bossoir en sus de l'officier de quart.

IV - Les expériences engagées sur un certain nombre de navires ont permis de conclure que les dispositions ci-dessus indiquées permettraient, à travail égal, soit de réduire le travail supplémentaire d'une heure par jour, soit de réaliser une diminution équivalente des accessoires

de salaires, notamment dans le cas où les marins effectuent moins d'une heure supplémentaire par jour.

V - Les organisations syndicales des marins prennent l'engagement d'informer les équipages de ce que le nombre des heures supplémentaires dont ils bénéficient effectivement dans les conditions actuelles de travail, sera réduit à due concurrence du temps supplémentaire de travail incorporé, soit trente heures par mois ou de ce qu'il sera réalisé une diminution équivalente de la valeur des accessoires correspondant aux aménagements figurant aux paragraphes précédents.

VI - Les majorations structurelles résultant de l'intégration dans le salaire de la valeur d'une heure supplémentaire par jour n'entreront pas en jeu pour la détermination des primes de «doublage» ou de «redoublement» qui figurent dans les accords locaux ou particuliers.

VII. - Le CCAF s'engage à ce que les opérations ci-dessus n'entraînent pas, à conditions comparables d'exploitation, de réduction de la rémunération des marins.

Protocole d'accord du 1^{er} août 1968

(modifié par l'avenant du 8 avril 1975)

1 - Le présent protocole a pour objet l'application aux marins du commerce des dispositions de l'ordonnance n°67-581 du 13 juillet 1967 relative à certaines mesures applicables en cas de licenciement.

2 - Les marins non stabilisés qui auront reçu de leur entreprise une notification écrite indiquant qu'elle ne compte plus utiliser leurs services ou qui, au terme d'une période de huit jours à terre à la suite des congés, n'auront pas été convoqués par cette entreprise pour un nouvel embarquement, seront admis, sauf en cas de faute grave notifiée dans les huit premiers jours du congé, au bénéfice des mesures définies ci-dessous lorsqu'ils auront réuni dans l'entreprise sous contrats d'engagement à durée indéterminée, au moins vingt-quatre mois d'ancienneté de services tels que définis au paragraphe 8 ci-après.

3 - Les marins visés ci-dessus auront droit, d'une part à un délai-congé, d'autre part à une indemnité de licenciement.

4 - Le délai-congé visé ci-dessus ne peut être constitué que par :

- les périodes de navigation effectuée entre ports situés soit dans le Bassin méditerranéen, soit de Casablanca à Hambourg, soit dans les îles Britanniques ;
- les séjours dans les ports ainsi définis ;
- les congés acquis au titre de la compensation des repos hebdomadaires non pris à bord comptés forfaitairement pour cinq jours par mois d'embarquement.

Lorsque la notification du licenciement interviendra pendant la période des congés du marin, il sera tenu compte de la même manière de la compensation des repos hebdomadaires pour la période s'étendant entre la date de notification du licenciement et la date de la fin des congés.

5 - Lorsque, à la date d'effet du licenciement, la durée du délai-congé ainsi décomptée sera inférieure à soixante jours, l'intéressé percevra une indemnité de préavis dont le montant sera égal à autant de fois un trentième de la solde mensuelle qu'il y aura de jours manquants par rapport à soixante.

6 - Quelle que soit la durée du délai-congé, les marins navigant au large bénéficieront d'une indemnité minimum de préavis égale au montant de huit jours de solde.

7 - Sous réserve des dispositions du paragraphe XIII du protocole d'accord du 14 mai 1973 concernant le personnel d'exécution navigant au large, l'indemnité de licenciement visée au paragraphe 3 ci-dessus est égale à un dixième de mois de solde par année d'ancienneté de services dans l'entreprise.

8 - Pour la détermination de l'ancienneté de services dans l'entreprise visée aux paragraphes 2, 5 et 7 ci-dessus entrent seules en compte les périodes cumulées des embarquements accomplis dans l'entreprise, les périodes cumulées de congés acquis au titre de ces embarquements, et les périodes cumulées d'attente payées par l'entreprise dans les conditions

prévues aux paragraphes 5 du protocole d'accord du 20 juillet 1962 et 6 du protocole du 26 juillet 1962.

Lorsqu'un marin aura déjà fait l'objet, dans l'entreprise, d'une mesure de licenciement, il ne sera pas tenu compte de l'ancienneté des services acquis dans l'entreprise antérieurement à ce licenciement.

De même, il ne sera pas tenu compte de l'ancienneté de services acquise dans l'entreprise antérieurement à :

- Tout refus, sans motif valable, d'une proposition d'embarquement ;
- Tout débarquement, sans l'accord de l'entreprise ou sans motif valable, avant la fin de la période contractuelle d'embarquement.

9 - Pour l'application des dispositions des paragraphes 5, 6 et 7 ci-dessus, on entend par solde la rémunération mensuelle moyenne, primes de doublage exclues, des trois derniers mois d'embarquement majorée de 40 % du montant de l'avantage représentatif de nourriture.

10 - L'ensemble des dispositions ci-dessus n'est pas applicable aux marins non stabilisés liés expressément par un contrat d'engagement au voyage ou à durée déterminée.

11 - Le licenciement des marins stabilisés dans l'entreprise devra obligatoirement être notifié par écrit.

12 - Les marins stabilisés dans l'entreprise qui seront licenciés bénéficieront, sauf en cas de faute grave, d'un délai-congé ou d'une indemnité de préavis dans les conditions prévues aux paragraphes 4, 5 et 6 ci-dessus, étant entendu toutefois que les périodes de disponibilité seront également prises en considération pour l'attribution du délai-congé.

13 - Pour l'application des dispositions du paragraphe 12, qui complètent celles de l'article 12 de la convention du 19 juillet 1947 relative à la stabilité de l'emploi, l'ancienneté de services à retenir est celle acquise par les intéressés depuis leur entrée dans l'entreprise, étant entendu cependant que les services accomplis antérieurement à la stabilisation seront décomptés suivant les modalités prévues au paragraphe 8 ci-dessus pour les marins non stabilisés dans l'entreprise.

14 - Les dispositions du présent protocole ne sont pas applicables aux marins ayant atteint la limite d'âge.

Protocole d'accord du 6 juin 1969

VI - Chaque entreprise établira une liste nominative des marins stabilisés précisant la fonction de chacun. Cette liste sera communiquée au comité d'entreprise.

Annexe du 4 février 1957 à la convention collective du 30 novembre 1950 : Clauses spéciales aux équipages des navires pétroliers long-courriers

Article Premier

A compter du 1er février 1957, les clauses spéciales suivantes, applicables aux équipages des navires pétroliers long-courriers, sont annexées à la Convention Collective du 30 novembre 1950.

Article 2

L'indemnité spéciale de 10 % pour navigation pétrolière n'entrant ni dans le calcul des heures supplémentaires, ni dans celui des repos hebdomadaires, ni dans celui des salaires de congés et de maladie, il est institué, en compensation, un supplément forfaitaire de 5 %, également calculé sur la solde de base, s'ajoutant à ladite indemnité.

Article 3

Les membres du personnel d'exécution embarqués sur les navires pétroliers long-courriers bénéficieront d'une prime journalière de service à la mer dont le montant mensuel est de 67,50 F pour les marins des catégories 5 et en dessous, et de 90 F pour le personnel classé en 6°, 7° et 8° catégories.

Article 4

Il est, d'autre part, attribué pour tout voyage à destination du Golfe Persique, du 1er mai au 15 octobre, de Suez à Suez, ou dans l'Océan Indien, pendant la navigation effectuée entre le tropique du Capricorne et le golfe Persique et vice-versa, une prime de voyage pénible dont le montant est égal au produit du nombre de jours de voyage dans la zone ci-dessus définie par le taux journalier de 280 F pour les marins et 350 F pour les maîtres.

Article 5

Par dérogation aux stipulations de l'article 10 ci-après, les dispositions visées aux articles 3 et 4 se substituent aux clauses définissant actuellement dans chaque entreprise les avantages accordés au titre des escales courtes et des voyages pénibles ci-dessus définis.

Il est, en outre, expressément convenu :

- Que la compagnie Esso Standard imputera sur la prime spéciale mensuelle qu'elle accorde à l'ensemble de son personnel le montant des avantages fixés aux articles 3 et 4 ;

- Qu'en ce qui concerne la société Mazout-Transports, compte tenu de ses conditions particulières de chargement et de déchargement, la prime d'escale courte instituée à l'article 3, dans les cas où elle sera acquise, sera imputée sur la prime dite « de régularité».

Article 6

Les membres des équipages des navires pétroliers armés au long-cours totalisant au moins quatre mois consécutifs d'embarquement pourront prendre les congés qu'ils ont acquis au cours de cet embarquement à l'occasion de la première escale dans un port situé :

- a. En métropole ou dans les portions de littoral comprises entre Gênes et Port-Vendres d'une part, et Bayonne et Hambourg de l'autre ;
- b. Dans les îles Britanniques ;
- c. Dans le port de Venise.

Ils seront remboursés de leurs frais de voyage dans les conditions prévues à l'article 32 de la Convention Collective nationale.

Article 7

L'équipage pont comportera un homme en supplément par rapport à l'effectif réglementaire prévu aux articles 6 et 11 du décret du 31 mars 1925.

Article 8

Des tenues de travail seront mises par les bords à la disposition de l'équipage à l'occasion des travaux salissants. Le nettoyage en sera assuré aux frais de l'entreprise.

Article 9

Des corvées pour l'embarquement des vivres et approvisionnement seront, dans la mesure des possibilités, mises à la disposition des bords lorsque la durée prévue de l'escale sera inférieure à quarante-huit heures.

Article 10

Sous réserve de la disposition stipulée à l'article 5, les armateurs de navires-citernes affectés au transport de combustibles liquides (long-cours) s'engagent à maintenir les avantages particuliers actuellement pratiqués par entreprise.

Fait à Paris, le **4 février 1957**

LE COMITE CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE

LA FEDERATION NATIONALE DES SYNDICATS MARITIMES

LE SYNDICAT NATIONAL DES INSCRITS MARITIMES CFTC

Protocole d'accord du 5 novembre 1973

I - Le régime des relèves des équipages des navires pétroliers effectuant une navigation au long cours, c'est-à-dire au-delà des limites géographiques fixées par l'article 2 de l'arrêté du 24 avril 1942 modifié par l'arrêté du 29 novembre 1949, est établi comme suit pour ce qui concerne les marins dont l'embarquement sur les navires mentionnés ci-dessus aura débuté postérieurement à la date du 5 septembre 1973.

II - Dès lors que les marins visés ci-dessus réuniront au moins cent jours consécutifs de présence à bord, ils pourront obtenir leur débarquement pour congés à l'occasion de la première escale dans un des ports européens visés au paragraphe VII du protocole d'accord du 17 juin 1968, ainsi que dans un port du golfe Persique, ou du golfe du Mexique, ou de la mer des Antilles, ou de la côte Est des Etats-Unis d'Amérique.

III - Lorsque les conditions de trafic ne permettront pas aux marins concernés de bénéficier des dispositions du paragraphe précédent, ils pourront, dès lors qu'ils réuniront quatre mois consécutifs de présence à bord, obtenir leur débarquement pour congés à l'occasion de la première escale dans un port quelconque.

IV - Dans tous les cas, les marins visés au paragraphe I ci-dessus ne pourront être astreints à accomplir au cours d'un même embarquement plus de trois traversées, aller et retour, entre l'Europe et le Golfe Persique via le cap de Bonne-Espérance.

V - Lorsque le navire devra rejoindre un port pour dégazage ou réparation, l'application des dispositions des paragraphes II et III ci-dessus pourra être différée jusqu'à l'arrivée dans ce port sans que, toutefois, il puisse en résulter un délai supplémentaire de maintien à bord excédant dix jours.

VI - Sur les navires pétroliers, qui, tout en restant armés administrativement au long cours, se trouvent principalement affectés à des trafics de cabotage, c'est-à-dire en deçà des limites géographiques rappelées au paragraphe I ci-dessus, les relèves des équipages sont assurées dans les mêmes conditions que sur les navires armés au cabotage.

Convention collective nationale des personnels navigants d'exécution du 19 juillet 1947 relative à la stabilité de l'emploi

(Modifiée par les protocoles d'accord des 6 juin 1969, 17 février 1970 et 19 mai 1976)

Dispositions générales

Article 1

La présente convention, conclue entre le Comité Central des Armateurs de France et la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes, s'applique à toutes les entreprises de navigation armant ou gérant plus d'un navire, à l'exception de celles ne possédant que des navires de moins de 250 tonneaux et des entreprises de remorquage.

Article 2

Cette Convention a pour objet, dans le cadre de la recommandation du Bureau International du Travail :

- D'assurer la stabilité de l'emploi à un pourcentage de marins défini à l'article 3 ;
- De réglementer les conditions nécessaires pour accéder à cette stabilité ;
- De définir les obligations réciproques des parties en fixant les avantages dont bénéficieront ces marins et les engagements qu'ils devront prendre à l'égard des entreprises ;
- De fixer les clauses qui déterminent la cessation des services.

Article 3

A la date du 1er juillet 1969, toutes les entreprises de navigation intéressées s'engagent à assurer la stabilité de l'emploi par catégorie de personnel à 100 % du total des effectifs embarqués à la date du 1er janvier de chaque année sur les navires armés :

a. Dont elles sont propriétaires ;

b. Dont elles assurent la gérance technique et qui sont d'ores et déjà acceptés comme navires de remplacement ;

c. Qui font l'objet d'un affrètement en coque nue de longue durée. Toutefois, en ce qui concerne les navires en reconversion, ce pourcentage sera calculé sur les effectifs en service à cette date.

Le pourcentage prévu au premier paragraphe est ramené à 60% des effectifs tels qu'ils sont définis ci-dessus pour les entreprises armant ou gérant trois navires et à 50% pour celles qui arment ou gèrent deux navires.

Conditions d'accès à la stabilité de l'emploi

Article 4

Dès la signature de la présente Convention, les marins de toutes spécialités pourront adresser à l'entreprise de navigation de leur choix une demande d'accès à la stabilité de l'emploi, dans le cadre de l'entreprise. A titre transitoire, une priorité sera accordée aux marins bénéficiant du décret du 21 mars 1947.

Article 5

Pour bénéficier de ces avantages, les marins devront :

- Avoir vingt-et-un ans révolus et totaliser deux ans de navigation au commerce ;
- Avoir accompli leurs obligations militaires ;
- Etre reconnu physiquement aptes à la navigation sur l'une quelconque des lignes de l'entreprise ;
- Avoir navigué dans l'entreprise.

A l'appui de cette demande, les marins devront produire :

- Un extrait de leur casier judiciaire ayant moins de trois mois de date ;
- Remplir un questionnaire délivré par les entreprises précisant leur spécialité.

Les candidats du sexe féminin devront joindre une autorisation maritale et les femmes divorcées ou séparées, un extrait du jugement de divorce ou de séparation.

Les dispositions du paragraphe 3 relatives aux candidates de sexe féminin ne sont plus applicables en vertu de l'article 223 du Code civil (capacités juridiques de la femme mariée).

Les marins dont la demande sera agréée par les entreprises en seront avisés par lettre recommandée. Les désignations seront faites au 1er janvier de chaque année.

Avantages consentis par l'entreprise aux marins en emploi stable

Article 6

Tous les marins bénéficiant de la stabilité de l'emploi sont embarqués en priorité sur les navires de l'entreprise dont ils dépendent.

Article 7

En dehors des périodes d'embarquement, de congé ou de maladie, chaque fois que ces marins seront astreints à séjourner à terre entre deux embarquements, ils bénéficieront, après déduction des retenues légales, du salaire contractuel de leur spécialité augmenté de l'indemnité représentative de nourriture et des allocations familiales.

Lorsque ces marins seront appelés à travailler dans des emplois à terre ou sur des navires désarmés, ils percevront la solde brute de leur spécialité, déduction faite des retenues légales, et l'indemnité représentative de leur nourriture, s'ils ne sont pas nourris.

Durant ces périodes, ils cotiseront aux caisses de retraites des marins et de prévoyance. Le tour d'embarquement tiendra compte de la durée du séjour à terre dans toute la mesure du possible.

Obligation des marins

Article 8

Les marins bénéficiant de la stabilité de l'emploi s'engagent :

1- A se tenir dans les vingt-quatre heures, après notification, à la disposition de leur entreprise pour tout embarquement, sauf en cas d'urgence.

2- A accepter de servir sur tous les navires de l'entreprise suivant leur spécialité ou leur grade, au fur et à mesure des besoins de cette entreprise ;

3- A travailler éventuellement à terre ou sur des navires désarmés dans des emplois correspondant à la catégorie professionnelle : pont, machine ou AD SG à laquelle ils appartiennent lorsqu'ils sont en attente entre deux embarquements.

Dans ce cas, ils sont rémunérés suivant les conditions fixées à l'article 7.

4- A ne débarquer qu'avec l'autorisation du capitaine. En cas de désaccord, celui-ci sera soumis à l'administrateur de l'Inscription Maritime ;

5- A prévenir immédiatement la Direction de l'entreprise s'ils tombent malades ou blessés lorsqu'ils sont à terre.

Cessation des services

Article 9

Le bénéfice de la stabilité de l'emploi prend fin par :

- Démission ;
- Limite d'âge ;
- Licenciement ;

- Révocation.

Article 10

La demande de démission doit être agréée par la Direction de l'entreprise. Est considéré comme démissionnaire tout marin bénéficiant de la stabilité de l'emploi qui, bien qu'étant en congé régulier ou instance d'embarquement, prend du service dans une autre entreprise sans autorisation.

Article 11

La limite d'âge est fixée, pour tous les membres du personnel bénéficiant de la stabilité de l'emploi, à cinquante-cinq ans.

Article 12

Les bénéficiaires de la stabilité de l'emploi peuvent être licenciés à toute époque de l'année pour les raisons suivantes :

1- Inaptitude physique sur l'une quelconque des lignes de la Compagnie, constatée par la Commission spéciale de visite, dont la composition est fixée par l'article 1er du décret du 30 septembre 1936. Toutefois, ce licenciement ne sera possible que dans le cas où le nombre des marins qui seraient inaptes pour l'une des lignes de la Compagnie dépasserait le chiffre de 10% de l'effectif des navires en service sur la ligne pour laquelle ils seraient aptes. Il sera procédé annuellement à une contre-visite.

2- Diminution du nombre de navires en service dans l'entreprise.

Dans le cas d'inaptitude physique définitive à la navigation et dans le cas de diminution du nombre des navires en service dans l'entreprise, les intéressés recevront une indemnité de licenciement égale à :

- Une fois la « rémunération brute mensuelle minimale en période d'embarquement » instituée par le paragraphe 4 du protocole d'accord du 17 juin 1968 et le paragraphe 1er du protocole d'accord du 2 décembre 1971, s'ils n'ont pas atteint trois ans de service dans l'entreprise ;
- Deux fois cette même rémunération à partir de trois ans de service dans l'entreprise.
- Deux fois et demie à partir de sept ans et demi ;
- Trois fois et demie à partir de dix ans ;
- Quatre fois à partir de douze ans et demi ;
- Quatre fois et demie à partir de quinze ans ;
- Cinq fois à partir de dix-sept ans et demi ;
- Six fois à partir de vingt ans ;
- Six fois et demie à partir de vingt-deux ans et demi ;
- Sept fois et demie à partir de vingt-cinq ans.

Le Protocole d'Accord du 7 juillet 1972 prévoit que les marins stabilisés déclarés totalement et définitivement inaptes à la navigation recevront, lorsque son montant est supérieur, l'indemnité de fin de carrière instituée par le protocole d'Accord du 20 juillet 1962 (conditions d'attribution fixées en dernier lieu par le Protocole d'Accord du 19 mai 1976) en lieu et place de l'indemnité de licenciement prévue à l'article 12 de la Convention.

Toutefois, les marins stabilisés depuis moins d'une année qui seraient licenciés en raison du retrait d'un navire faisant l'objet d'un affrètement coque nue ne percevront pas d'indemnité. Il sera tenu compte à la fois des notes des intéressés, de l'ancienneté et de la situation de famille pour tout licenciement.

Les rétrogradations pourront également intervenir dans le cas de diminution du nombre de navires en service. Elles seront également prononcées compte tenu de la valeur professionnelle, de l'ancienneté et de la situation de famille des intéressés.

Mesures disciplinaires

Article 13

Tout bénéficiaire de la stabilité de l'emploi qui se rendrait coupable d'une faute de service ou qui refuserait d'embarquer sans raison valable, outre les sanctions prévues par le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine marchande, sera passible des peines suivantes :

- Avertissement ;
- Suspension de service ;
- Rétrogradation ;
- Révocation.

Article 14

L'avertissement et la suspension de service sont prononcés par la Direction de l'entreprise et ne pourront l'être qu'après que le marin ait été entendu dans ses moyens de défense. La suspension de service pourra atteindre une durée de six mois. Le marin qui en fait l'objet ne reçoit pendant cette période aucun salaire.

Article 15

La rétrogradation et la révocation sont prononcées par la Direction de l'entreprise sur l'avis d'une Commission de Discipline qui est composée et qui statue dans les conditions suivantes. La Commission est composée comme suit :

- Le Directeur de l'entreprise ou son délégué, président ;
- Un représentant de la Compagnie ;
- Deux délégués élus du personnel navigant de l'entreprise ;

En cas de désaccord, la voix du Président est prépondérante.

Les délégués du personnel ainsi que les suppléants sont élus pour un an par leurs collègues, au scrutin secret et à la majorité relative. Ils sont rééligibles. En cas d'absence des délégués du personnel ou de leurs suppléants, les deux membres du personnel présents dans le port ayant le plus d'ancienneté dans la stabilité seront appelés à les remplacer.

Dispositions diverses

Article 16

Règlement des litiges

Les litiges auxquels donnerait lieu l'interprétation ou l'application de cette convention devront faire l'objet d'un examen entre le Comité Central des Armateurs de France et la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes.

Au cas où ce litige n'aurait pu être résolu, il serait soumis à l'arbitrage d'un arbitre désigné par les deux parties ou réglé suivant la procédure réglementaire.

Article 17

Durée de la Convention

La présente Convention est établie pour une durée de deux ans et sera renouvelable par tacite reconduction. Elle sera annexée à la Convention Collective en cours de discussion.

Fait à Paris, le **19 juillet 1947**

LE COMITE CENTRAL DES ARMATEURS DE France
LA FEDERATION NATIONALE DES SYNDICATS MARITIMES

Protocole d'accord du 1er juin 1966

IV. A compter du 1er juin 1966, tout marin bénéficiaire de la stabilité de l'emploi ne pourra refuser d'embarquer lorsque, à la date fixée pour un nouvel embarquement, il aura effectivement pris les trois quarts des congés qu'il a acquis au cours du précédent embarquement. Toutefois, la convocation pour embarquement devra comporter dans ce cas, sauf circonstances exceptionnelles, un préavis de huit jours.

La partie des congés qui n'aurait pas ainsi été prise sera ajoutée en durée au congé acquis au titre de l'embarquement consécutif au rappel anticipé du marin. Elle ne pourra pas entrer en compte dans la détermination du temps de congé au terme duquel le marin pourrait à nouveau être rappelé en application des dispositions ci-dessus. Toutefois, tout marin stabilisé disposant d'un reliquat de congé, pourra, à sa demande, bénéficier de la durée totale de ses congés ; il devra adresser cette demande par écrit à son entreprise dans les huit jours suivant son débarquement.

IX. *Les dispositions du premier alinéa du paragraphe IV du protocole d'accord du 1er juin 1966 ne pourront être appliquées aux marins venant d'effectuer un embarquement au long cours que dans la mesure où ceux-ci auront bénéficié d'un congé à terre de trente jours (Protocole d'Accord du 12 juin 1967).*

V. Les marins bénéficiaires de la stabilité de l'emploi qui refuseraient sans motif grave d'embarquer dans les conditions prévues à l'article précédent, seront, entre la fin de leur congé payé et leur nouvel embarquement, mis en disponibilité sans solde.

VI. Les dispositions de la convention sur la stabilité de l'emploi du 19 juillet 1947 qui ne se trouvent pas modifiées par celles contenues dans les paragraphes II à V du présent accord demeurent en vigueur.

Protocole d'accord du 14 mai 1973

XIII. L'indemnité de licenciement fixée au paragraphe 7 du protocole d'accord du 1er août 1968 est, pour ce qui concerne les marins non stabilisés remplissant les conditions d'âge et d'ancienneté de services continus prévues au paragraphe XII ci-dessus, portée aux mêmes taux que l'indemnité prévue au deuxième alinéa de l'article 12 de la convention collective relative à la stabilité de l'emploi du 19 juillet 1947.