



AVERTISSEMENT

*AFIN DE VOUS GARANTIR UNE NAVIGATION OPTIMALE ET DE PROFITER PLEINEMENT DES
FONCTIONNALITES QUI ONT ETE CREEES AU SEIN DU PRESENT DOCUMENT,*

ET

*COMPTE TENU DES DIVERSES CONFIGURATIONS DE VOTRE ENVIRONNEMENT INFORMATIQUE LIEES
NOTAMMENT A VOTRE SYSTEME D'EXPLOITATION ET A LA VERSION DE VOTRE NAVIGATEUR,*

NOUS VOUS ENGAGEONS VIVEMENT A TELECHARGER ET DONC A ENREGISTRER CE DERNIER.

BONNE LECTURE !

ACCORDS COLLECTIFS DE BRANCHE OU D'ENTREPRISE

**GENS DE MER - NAVIRES DE
COMMERCE - PERSONNEL SUBALTERNE**



CONVENTION COLLECTIVE DEVANT S'APPLIQUER AU PERSONNEL SUBALTERNE DE TOUTES LES ENTREPRISES DE NAVIGATION ARMANT DES NAVIRES DE COMMERCE DE PLUS DE 250 TONNEAUX DE JAUGE BRUTE AU GRAND CABOTAGE D'OUTRE-MER

PREAMBULE	5
CHAPITRE I - DISPOSITIONS GENERALES	5
Article 1 : Durée de dénonciation	5
Article 2 : Maintien des avantages acquis	5
Article 3.....	5
CHAPITRE II - DROIT SYNDICAL ET LIBERTE D'OPINION	6
Article 4.....	6
CHAPITRE III - DELEGUES DU PERSONNEL	6
Article 5 : Rôle des délégués.....	6
Article 6 : Activité des délégués	6
Article 7 : Exercice des fonctions de délégués	6
Article 8 : Nombre de délégués	6
Article 9 : Conditions d'électorat et d'éligibilité.....	7
Article 10 : Opérations électorales.....	7
Article 11 : Durée et cessation des fonctions de délégués.....	8
CHAPITRE IV - EMBAUCHE ET LICENCIEMENT	8
Article 12 : Conditions	8
Article 13 : Délai de préavis	8
Article 14 : Rupture du voyage	8
Article 15 : Prime d'assistance à un navire	9
Article 16 : Priorité d'embauchage.....	9
Article 17 : Embauchage de la main d'œuvre étrangère	9
Article 18 : Débauchage.....	9
Article 19 : Suspension du contrat d'engagement.....	9
CHAPITRE V - SALAIRES	10
Article 20.....	10
Article 21.....	10
Article 22 : Paiement des salaires	10
Article 23 : Acompte pendant le voyage	10
CHAPITRE VI - CONGES PAYES	10
Article 24.....	10
CHAPITRE VII - DUREE ET CONDITIONS DE TRAVAIL	10
Article 25 : Définition de la journée normale de travail	10
Article 26 : Service de sécurité au port.....	11
Article 27 : Service de la petite chaudière et des appareils auxiliaires	11
Article 28 : Passage du service à la mer au service au port ou inversement.....	11
Article 29.....	11
Article 30.....	11
Article 31 : Dispositions générales	11
Article 32 : Registre et carnet journalier de travail horaire	12
Article 33.....	12
Article 34 : Heures supplémentaires.....	12
Article 35 : Repos hebdomadaire	12
CHAPITRE VIII - EQUIPAGE	12
Article 36 : Composition de l'équipage	12
Article 37 : Logement de l'équipage	12
Article 38 : Matériel de couchage, de toilette, de plat et tenue.....	12
Article 39 : Nourriture.....	13
Article 40 : Frais de transport des marins et rapatriement	13
Article 41 : Décès.....	13
CHAPITRE IX - MALADIES ET BLESSURES DES MARINS	14
Article 42 : Régime particulier	14
CHAPITRE X - OBLIGATION DU MARIN ENVERS L'ARMATEUR	14
Article 43.....	14
CHAPITRE XI - REGLEMENT DES LITIGES	15
Article 44 : Litige particulier	15
Article 45 : Litige collectif.....	15
AVENANT A LA CONVENTION COLLECTIVE DEVANT S'APPLIQUER AU PERSONNEL SUBALTERNE DE TOUTES LES ENTREPRISES DE NAVIGATION ARMANT DES NAVIRES DE COMMERCE DE PLUS DE 250 TONNEAUX DE JAUGE BRUTE AU GRAND CABOTAGE D'OUTRE-MER DU 3 AVRIL 1959	16
ANNEXE A L'ARTICLE 20 DE LA CONVENTION COLLECTIVE DU PERSONNEL SUBALTERNE (AVENANT DU 3 AVRIL 1959)	17
PRECISIONS SUR L'ACCORD DES SALAIRES DU 25 MAI 1961	18

Arrêtés d'extension	Voir article...	N° JONC	Date JONC	Page(s) JONC	Adresse internet	Observation(s)
-	-	-	-	-	-	Convention collective devant s'appliquer au personnel subalterne de toutes les entreprises de navigation armant des navires de commerce de plus de 250 tonneaux de jauge brute au grand cabotage d'outre-mer du 9 juin 1956
-	-	-	-	-	-	Avenant à la convention collective devant s'appliquer au personnel subalterne de toutes les entreprises de navigation armant des navires de commerce de plus de 250 tonneaux de jauge brute au grand cabotage d'outre-mer du 3 avril 1959
-	-	-	-	-	-	Précisions sur l'accord des salaires du 25 mai 1961

CONVENTION COLLECTIVE DEVANT S'APPLIQUER AU PERSONNEL SUBALTERNE DE TOUTES LES ENTREPRISES DE NAVIGATION ARMANT DES NAVIRES DE COMMERCE DE PLUS DE 250 TONNEAUX DE JAUGE BRUTE AU GRAND CABOTAGE D'OUTRE-MER

PREAMBULE

La présente convention est conclue entre :

- d'une part, le groupement des Armateurs ;
- d'autre part, le Syndicat Autonome Calédonien des Gens de Mer.

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

CHAPITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 : Durée de dénonciation

La présente convention est conclue pour une durée de UN an, renouvelable par tacite reconduction. Elle entrera en vigueur à compter du 1er Mai 1956. La dénonciation de la convention par l'une ou l'autre des parties, devra être assortie d'un préavis de trois mois.

La partie qui dénoncera la convention devra accompagner la lettre de dénonciation d'un nouveau projet d'accord sur les points sujets à révision, afin que les pourparlers puissent commencer sans retard. L'autre partie sera tenue de lui répondre dans un délai de 15 jours. En cas de dénonciation, la présente convention est maintenue en vigueur jusqu'à la signature d'une nouvelle. Toutefois, les dispositions particulières peuvent entrer en vigueur sous forme d'avenants à la convention.

Article 2 : Maintien des avantages acquis

La présente convention ne peut en aucun cas être la cause de restrictions aux avantages de caractère périodique acquis antérieurement dans chaque entreprise maritime.

Article 3

Remplacé par avenant du 3 Avril 1959

Toute modification ultérieure de la législation du travail maritime des territoires d'Outre-Mer, entraînera ipso-facto, la modification des articles qu'elle visera.

Toute demande de modification de taux de rémunération ne sera pas considérée comme comportant la dénonciation de la présente convention.

CHAPITRE II - DROIT SYNDICAL ET LIBERTÉ D'OPINION

Article 4

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 titre II du code du Travail des T.O.M.

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 marins s'engagent à n'exercer aucune pression directe ou indirecte tendant à gêner soit la liberté syndicale soit la liberté du travail.

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 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.

CHAPITRE III - DELEGUES DU PERSONNEL

Article 5 : Rôle des délégués

Sur tout navire dont l'effectif comporte plus de 10 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, qui n'auraient pas été satisfaites.

Ils peuvent également saisir le Service de l'Inscription Maritime ainsi que le Service de l'Inspection du Travail et des Lois sociales de toutes plaintes ou observations relatives à l'application à bord des prescriptions légales ou réglementaires ; Messieurs les Inspecteurs peuvent se faire accompagner dans leurs 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, soit à M. L'Inspecteur du Travail.

Article 6 : Activité des délégués

Les délégués sont reçus par le Capitaine ou son représentant au moins une fois par mois, et en cas d'urgence sur leur demande, par catégorie suivant la nature de l'affaire, simultanément si la réclamation a un caractère général.

Les délégués suppléants peuvent assister en dehors de leur service en qualité d'auditeurs, aux entretiens des délégués titulaires avec le capitaine ou l'armateur.

Les délégués du personnel pourront se faire assister à titre consultatif d'un représentant de leur organisation syndicale.

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.

Cette note et la réponse donnée dans un délai n'excédant pas 3 jours sont affichées aux lieux habituels réservés aux communications.

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

Article 7 : Exercice des fonctions de délégués

Le capitaine est tenu de laisser aux délégués titulaires, dans la limite d'une durée fixée par un arrêté local, le temps nécessaire à l'exercice de leurs fonctions, ce temps est payé aux délégués comme temps de travail.

Article 8 : Nombre de délégués

Les membres de l'équipage sont répartis en deux catégories : Pont et Machine. Les A.D.S.G. seront intégrés dans l'une ou l'autre de ces catégories suivant les accords intervenus au moment des élections des délégués.

Pour tenir compte des mutations susceptibles de se produire éventuellement parmi le personnel de navigation en Nouvelle-Calédonie, et afin de permettre à l'équipage d'avoir à sa disposition la majeure partie de ses délégués, le nombre de ceux-ci pour chacune des catégories définies ci-dessus, est fixée comme suit :

- De 5 à 20 marins : un délégué titulaire ;
- De 11 à 25 marins : deux délégués titulaires et 2 délégués suppléants ;
- Au-dessus de 25 : 3 délégués titulaires et 3 délégués suppléants.

Dans ces deux derniers cas, un des délégués titulaires n'aura pas le bénéfice prévu à l'article 7.

Article 9 : Conditions d'électorat et d'éligibilité

Électorat : sont électeurs les inscrits Maritimes et les citoyens de l'Union Française des deux sexes, âgés au moins de 18 ans accomplis ayant au moins 3 mois de navigation à la condition de ne pas avoir été privés de leurs droits civils et politiques.

Éligibilité : sont éligibles les électeurs définis comme ci-dessus mais âgés de 25 ans accomplis, sachant lire et écrire et réunissant plus d'un an de navigation commerciale dont 6 mois dans l'entreprise.

Ne peuvent être délégués :

- 1) les salariés tenant commerce de détails 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, l'Administrateur de l'Inscription maritime, pourra après avoir consulté les organisations syndicales les plus représentatives, autoriser des dérogations aux conditions d'ancienneté dans l'entreprise.

Article 10 : Opérations électorales

A) Généralités - L'élection a lieu au scrutin secret et sous enveloppe au port d'attache.

L'élection des délégués du personnel a lieu en Janvier, ou dans le premier mois qui suivra la signature de la convention.

La date et les heures d'ouverture et de fermeture du scrutin, fixées par le Capitaine après consultation des délégués sortant, seront annoncées 15 jours au moins à l'avance par un avis affiché, en même temps que la liste électorale, aux emplacements habituels réservés pour les communications.

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 d'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 noms, 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 aux organisations syndicales les plus représentatives de présenter leur liste de candidats ; si le nombre de votants est inférieur à la moitié des inscrits il sera procédé à un second tour de scrutin pour lequel les électeurs pourront voter pour des candidats autres que ceux proposés par les organisations syndicales.

D) Constitution du bureau électoral - Le bureau électoral de chaque collège est composé de 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.

E) Élection des délégués suppléants - Le vote pour l'élection des délégués suppléants a lieu en même temps que le vote des délégués titulaires. L'électeur ne dispose que d'une seule liste sur laquelle figurent les candidats aux postes de titulaires et les candidats aux postes de suppléants, présentés par les organisations syndicales.

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 indication au signe de reconnaissance.

Le vote a lieu, à peine de nullité, sous enveloppe d'un type uniforme et ne comportant pas de signe de reconnaissance. Les enveloppes, ainsi que les bulletins sont fournis par le capitaine qui peut, outre les bulletins en blanc, fournir les 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 des syndicats 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, le Président du bureau de vote proclame le résultat. 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 doit être remise à M. l'Administrateur de l'Inscription Maritime, ainsi qu'à M. l'Inspecteur du travail et des Lois sociales, ainsi qu'à chaque délégué élu. Il sera procédé également à l'affichage des résultats.

Seront élues les listes ayant obtenu le plus grand nombre de voix selon la règle de la représentation proportionnelle, les restes étant attribués à la plus forte moyenne ou les candidats ayant obtenu le plus grand nombre de voix, le bénéfice de l'âge jouant en cas d'égalité des suffrages.

Article 11 : Durée et cessation des fonctions de délégués

A) Durée et fin de fonctions - Les délégués sont élus pour un an. Ils sont rééligibles.

Les fonctions de délégué 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.

La révocation d'un délégué du personnel peut être décidée par le collège qui l'a élu au scrutin secret et à la majorité absolue sur demande adressée à M. L'Administrateur de l'Inscription Maritime et à M. l'Inspecteur du travail et des Lois sociales, par le tiers au moins des électeurs inscrits.

B) Remplacement, démission, déchéance, résiliation du contrat de travail - Il est pourvu dans un délai d'un mois au remplacement du délégué décédé, démissionnaire, débarqué ou échu de ses fonctions ou dont le contrat est résilié. Le nouvel élu est nommé pour le temps restant à courir jusqu'au terme qui était assigné aux fonctions de celui qu'il remplace.

Les délégués ne peuvent être congédiés ou déplacés abusivement pendant la durée de leur mandat, sous réserve des dispositions de l'article 167 du Code du Travail des T.O.M. qui stipule : « Tout licenciement d'un délégué du personnel envisagé par l'employeur ou son représentant, devra être soumis à la décision de M. L'Inspecteur du travail et des Lois sociales et de M. l'Administrateur de l'Inscription Maritime ».

Toutefois, en cas de faute lourde, l'employeur peut prononcer immédiatement la mise à pied provisoire en attendant la décision définitive.

Dans le cas où un armateur ou une Société disposerait de plusieurs navires, il est convenu que le déplacement ou la mutation d'un délégué titulaire d'un navire à l'autre sera évité dans toute la mesure du possible. Ceci afin de permettre au délégué d'exercer pleinement ses fonctions, tel que le prévoit le code du Travail.

CHAPITRE IV - EMBAUCHE ET LICENCIEMENT

Article 12 : Conditions

L'embauchage peut avoir lieu :

1. - par embauchage directe ;
2. - par l'entremise des bureaux paritaires de placement maritime ou par les bureaux de l'office de la main-d'œuvre dès sa création prévue par le code du travail des T.O.M. ;
3. - par l'entremise des Offices de renseignements pour les offres et demandes de travail créés par les Syndicats professionnels.

A) Dans le cas d'engagement au voyage - Tout le personnel porté au rôle d'équipage est engagé pour la durée du 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.

B) Engagement pour une période 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 13 : Délai de préavis

Le délai de préavis pour résiliation du contrat d'engagement maritime est fixé à 24 heures.

Article 14 : Rupture du voyage

a) lorsque par suite d'interdiction de commerce d'arrêt du navire, ou de tout autre cas de force majeure, le voyage ne peut être commencé, la rupture du voyage ne donne droit à aucune indemnité au profit du marin.

Toutefois, le marin payé au moins ou au voyage est rémunéré des journées passées par lui au service du navire.

b) lorsque par suite des circonstances visées au paragraphe ci-dessus, la continuation du voyage commencé devient impossible, le marin payé au voyage reçoit la totalité des salaires stipulés au contrat. Toutefois en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, le marin payé au mois ou au voyage ne reçoit ses salaires que jusqu'au jour de la cessation de ses services. Quel que soit son acte d'engagement, le marin est payé des journées employées par lui à sauver les débris du

navire, les effets naufragés et la cargaison. En outre, il a droit à une indemnité qui lui sera payée pendant toute la durée du chômage effectif résultant pour lui de la rupture de son contrat d'engagement et au taux du salaire prévu par ce contrat, sans que toutefois, le montant total de l'indemnité puisse être supérieur à deux mois de salaires. Les fournitures d'effets limités aux vêtements strictement nécessaires suivant les régions et la durée au voyage pour permettre aux hommes d'effectuer leur retour dans leur foyer seront assurées aux frais de l'armateur.

c) lorsque le voyage du navire a été rompu par suite des circonstances visées au paragraphe a) ci-dessus, le marin qui n'a pas reçu la totalité des salaires auxquels il aurait droit pour la durée présumée du voyage, en exécution des dispositions du paragraphe b), participe aux indemnités qui peuvent être allouées au navire. Il en est de même dans les contrats de durée indéterminée, lorsque la résiliation du contrat par l'armateur a été motivée par suite d'interdiction de commerce, d'arrêt du navire ou de toute autre circonstance similaire.

Article 15 : Prime d'assistance à un navire

Les marins d'un navire qui a prêté assistance, à l'exception des équipages des bâtiments affectés aux entreprises de sauvetage, ont droit à une part de la rémunération allouée et perçue par le navire assistant, dans les conditions fixées par l'article 6 de la loi du 29 avril 1916.

Article 16 : Priorité d'embauchage

Il est convenu que la priorité d'embauchage est réservée au choix de l'armateur :

- 1° - aux inscrits maritimes ;
- 2° - aux marins non pensionnés ;
- 3° - aux pensionnés.

Article 17 : Embauchage de la main d'œuvre étrangère

Il est convenu qu'il ne sera fait appel à la main-d'œuvre étrangère à l'Union Française que pour autant que l'Office de la main-d'œuvre et les services de l'Inscription Maritime auront constaté l'impossibilité de trouver sur place les ressources nécessaires qualifiées.

La limitation d'embauche de la main-d'œuvre étrangère demeure régie par le texte du décret de 1911.

Article 18 : Débauchage

En cas de crise et de chômage frappant le territoire, les armateurs s'engagent à débaucher en priorité les travailleurs étrangers des catégories professionnelles correspondant à des emplois légitimement sollicités par des ressortissants qualifiés de l'Union Française.

Article 19 : Suspension du contrat d'engagement

Les absences résultant de maladie ou d'accident et notifiées par le marin dans les 24 heures - sauf cas de force majeure ne constituent pas une rupture du contrat d'engagement. La justification par certificat médical est toujours exigible.

De même les absences occasionnées par l'appel ou le rappel sous les drapeaux ne seront pas considérées comme entraînant rupture du contrat d'engagement. Les absences de courte durée dues à des cas de force majeure, tels qu'incendie du domicile, accident de circulation, maladie grave du conjoint ou d'un enfant, n'entraînent pas rupture à la condition que les pièces justificatives soient produites dans un délai de 24 heures. Il en est de même pour les congés payés ou repos compensateurs.

CHAPITRE V - SALAIRES

Article 20

Complété par avenant du 3 Avril 1959

Les salaires, suppléments, et fonction, heures supplémentaires, indemnités de nourriture, indemnité de logement, frais de route, seront fixés conformément aux lois et règlements en vigueur et portés sur une [annexe](#).

A ces soldes s'ajoutent les allocations familiales fixées par les règlements en vigueur.

N.B. : cf. [annexe au présent article 20](#).

Article 21

Le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est engagé et comportant un salaire plus élevé que le sien a droit à une augmentation de salaire calculée d'après la différence existant entre son salaire et le salaire de base afférent à la fonction qu'il a temporairement remplie.

Article 22 : Paiement des salaires

La liquidation des salaires sera effectuée :

- a) dans le port d'armement du navire ;
- b) à la date la plus rapprochée qui suit la fin du mois.

Article 23 : Acompte pendant le voyage

Le personnel percevra, à sa demande un acompte sur solde, pouvant atteindre les 3/4 des salaires nets acquis compte tenu des acomptes perçus en devises selon dotation dont le montant est fixé par la réglementation de l'Office des changes.

CHAPITRE VI - CONGES PAYES

Article 24

Une durée du congé payé au personnel navigant est fixée à deux jours et demi par mois d'embarquement pour les inscrits maritimes et dans la limite prévue par le Code du travail d'Outre-Mer pour les non-inscrits.

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, c'est-à-dire au Code du travail d'Outre-Mer.

Le congé est pris en une ou deux fois dans l'année.

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.

Le règlement des congés peut être effectué le jour du départ en congé sur demande de l'intéressé.

CHAPITRE VII - DUREE ET CONDITIONS DE TRAVAIL

Article 25 : Définition de la journée normale de travail

Le travail est organisé à raison de 8 heures par jour, pendant 6 jours ou 48 heures par semaine.

Le travail sera, chaque fois que l'intéressé aura accompli plus de 8 heures de travail au cours de la journée normale, rémunéré en heures supplémentaires.

Personnel Pont et Machine :

1. - A la mer :

Le service est continu par le système de quart ou bordée et la journée s'étend de 6 heures au lendemain 6 heures.

2. - Au port :

La journée normale sera organisée de telle sorte qu'elle ne commence pas avant six heures et ne se termine pas après 18 heures sans pouvoir compter plus de 10 heures consécutives, y compris les deux heures du repas de midi ; ce repas aura lieu entre 11 heures et 13 heures, celui du soir à la fin de la journée.

Agents du service général :

1. - A la mer

La journée normale de travail s'étend de 6 heures à 22 heures.

2. - Au port

Lorsque l'équipage n'est pas nourri, la journée normale de travail est la même que pour le personnel pont et machine.

Lorsque l'équipage est nourri à bord, la journée normale des agents du service général s'entend de 6h30 à 20 heures.

Article 26 : Service de sécurité au port

Si un service permanent de sécurité est organisé, il peut être assuré par un ou plusieurs hommes, suivant l'importance des navires. Ce service peut être réglé sur une base de 24 ou de 12 heures consécutives. Il donne droit alors à 24 heures ou 48 heures de repos selon le cas. Le personnel de sécurité assurera le service de rondes, de veilles et de l'entretien du matériel de sécurité.

Article 27 : Service de la petite chaudière et des appareils auxiliaires

Le service de la petite chaudière ou toute autre 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 8 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 où 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 24 heures de service avec 48 heures de repos.

Ce service peut être fixé à 12 heures de service avec 24 heures de repos. Pour une garde de 24 heures, il est alloué à chaque homme y participant, une somme forfaitaire égale à 4 heures supplémentaires. Pour une garde de 12 heures, une somme égale à 2 heures supplémentaires.

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

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.

Si, en raison du désarmement du navire ou du débarquement des intéressés ce temps de repos ne peut être assuré, il y a lieu de payer au marin le repos qui lui serait dû.

Article 28 : Passage du service à la mer au service au port ou inversement

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 inconvénients 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 24 heures après le premier amarrage.

Le passage du service au port ou au mouillage au service à la mer s'effectue suivant les ordres et sous la responsabilité des capitaines et chefs mécaniciens.

Tout appareillage au port implique le passage au service à la mer. Le travail dans les ports miniers pour le chargement des minerais quels qu'ils soient est considéré comme service à la mer.

Article 29

Sauf dans les circonstances de force majeure et celles où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, le marin n'est pas tenu d'accomplir un travail incombant à une catégorie de personnel autre que celle pour 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 chaudières et des organes de la machine.

Le piquage interne des chaudières n'est pas dû par le personnel de la machine.

Article 30

Des accords d'établissement fixeront les indemnités à accorder éventuellement pour des travaux spéciaux.

Article 31 : Dispositions générales

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.

Article 32 : Registre et carnet journalier de travail horaire

Le registre de travail du bord est visé chaque semaine par les délégués des trois services : pont, machine, A.D.S.G.

En outre, les hommes d'équipages tiennent leur carnet de travail qu'ils soumettent au capitaine ou à son représentant, chaque fin de semaine. Les cas d'espèces donnant lieu à difficultés seront réglés au port d'armement par l'Administrateur de l'Inscription maritime.

Article 33

Toute heure de travail commandée au-delà des limites fixées en exécution de l'article 25 ne donne pas lieu à rémunération s'il s'agit de circonstance de force majeure ou de circonstances mettant en jeu le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison, circonstances dont le capitaine est seul juge.

Article 34 : Heures supplémentaires

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

La rémunération de chacune des heures supplémentaires faites au-delà de la durée de travail fixée à l'article 25 ci-dessus est égale au 1/208ème du salaire mensuel de base, à l'exclusion de tout supplément ou indemnité, affecté d'une majoration de 50 %.

Un mode forfaitaire de rémunération du travail supplémentaire peut être prévu par convention ou accord collectif.

Article 35 : Repos hebdomadaire

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

Les repos qui n'auraient pu être remplacés seront ajoutés aux congés payés et réglés sur la même base à condition qu'ils soient pris effectivement.

CHAPITRE VIII - ÉQUIPAGE

Article 36 : Composition de l'équipage

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.

Article 37 : Logement de l'équipage

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.

Les locaux du personnel seront lessivés chaque fois que la nécessité s'en fera sentir et repeints tous les 6 mois sauf cas de force majeure. 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, il lui sera alloué une indemnité de logement fixée par accord d'établissement et annexée à la présente convention.

Article 38 : Matériel de couchage, de toilette, de plat et tenue

Complété par avenant du 3 Avril 1959

Les couchettes sont pourvues soit d'un sommier métallique et d'un matelas en laine ou en 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. 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 15 jours, les matelas en kapok ou en laine tous les 18 mois au moins suivant nécessité absolue, les couvertures sont lavées tous les 2 mois et à l'embarquement d'un 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.

Sur les navires pondéreux, il sera fourni une serviette éponge de toilette supplémentaire.

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 imposeront 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 compagnie.

Pour le personnel indigène et asiatique, les moyens de couchage sont ceux en usage dans le pays d'origine.

Article 39 : Nourriture

Complété par avenant du 3 Avril 1959

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 toutes les semaines ;

- Déjeuner : un hors d'œuvre (1 plat de poisson ou entrée), 1 plat de viande garni, 1 fromage ou un dessert ou un fruit ;

- Dîner : potage, 1 plat de légumes (ou une entrée ne comportant pas de viande), 1 plat de viande garni, 1 salade ou 1 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 est nourri ou non à bord au choix de l'armateur. S'il n'est pas nourri à bord, il reçoit une indemnité de nourriture.

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 2 heures.

A la mer, il sera alloué journallement, pour le personnel pont, machine et A.D.S.G., 1 litre de vin par jour ou une indemnité compensatrice.

Pour le personnel indigène et asiatique, la nourriture sera celle du pays d'origine en conformité avec les règlements en vigueur.

En ce qui concerne la délivrance des vivres supplémentaires, les dispositions de l'article 8 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 trouvent dans les conditions requises par cet arrêté.

Article 40 : Frais de transport des marins et rapatriement

Le remboursement des frais de voyage entre la résidence du marin et le port d'embarquement est dû par l'armateur lorsque ce dernier recrute le marin au lieu de sa résidence.

Le remboursement des frais de voyage retour est dû par l'armateur après un embarquement de 6 mois sauf en cas de débarquement disciplinaire ou de débarquement volontaire de la part du marin.

Le marin débarqué hors de Nouvelle-Calédonie doit être rapatrié aux frais du navire. Dans le cas de résiliation de l'engagement par volonté commune des parties, les frais de rapatriement sont réglés par la convention des parties.

Le rapatriement comprend le transport, le logement et la nourriture du marin rapatrié. Il ne comprend pas la fourniture des vêtements. Toutefois le capitaine doit, en cas de nécessité, faire l'avance des frais de vêtements indispensables.

Sont à la charge du marin les frais de rapatriement du marin débarqué doit pour raison disciplinaire, soit à la suite de blessure ou maladie résultant d'un fait intentionnel de l'intéressé.

Article 41 : Décès

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

CHAPITRE IX - MALADIES ET BLESSURES DES MARINS

Article 42 : Régime particulier

1) Pour les inscrits maritimes :

Le marin est payé de ses salaires et soigné aux frais du navire. S'il est blessé au service du navire ou s'il tombe malade pendant le cours de son embarquement, après que le navire a quitté le port ou le marin a été embarqué.

Les dispositions du paragraphe précédent sont applicables au marin qui tombe malade entre la date de son embarquement et la date du départ du navire ou postérieurement à la date de son embarquement et avant tout autre embarquement lorsqu'il est établi que la maladie a été contractée au service du navire.

Le marin blessé est tenu, sauf cas de force majeure, d'en faire la déclaration au capitaine aussitôt qu'il aura quitté le service au cours duquel il aura été blessé. En cas de décès, les frais funéraires sont à la charge du navire.

Les soins à donner au marin cessent d'être dus lorsque le marin est guéri ou lorsque la blessure est consolidée ou lorsque l'état du malade après la crise aiguë, a pris un caractère chronique. En cas de contestation sur le caractère chronique de la maladie, le marin est soumis à la demande de l'une ou de l'autre des parties à l'examen d'une commission tripartite, composée d'un médecin désigné par l'autorité maritime et deux médecins agréés par la même autorité, désignés chaque année, l'un par les organisations professionnelles d'armateurs, l'autre par les organisations professionnelles de marins.

L'armateur ou son représentant, et le médecin traitant du marin peuvent s'ils le désirent, être entendus par la Commission.

Les frais de visite ou d'expertise et les frais résultant du fonctionnement de la Commission sont supportés par l'armateur, si le marin est reconnu avoir besoin de soins, et par le marin dans le cas contraire.

Lorsque le navire se trouve dans son port d'armement ou qu'en cours de voyage il touche à tout autre port, le marin qui a dû cesser son travail pour blessure ou maladie, est laissé à terre et hospitalisé, s'il est débarqué dans un port de Nouvelle-Calédonie, il peut toutefois réclamer le bénéfice des dispositions du paragraphe ci-après, la mise à terre et l'hospitalisation sont prononcées après avis du médecin du bord ou de tout autre médecin désigné par l'autorité maritime déclarant que l'état du malade exige son débarquement.

En cas de débarquement en Nouvelle-Calédonie, ci-après établissement du diagnostic, le marin peut se faire soigner chez lui par un médecin de son choix, si son domicile se trouve au port d'embarquement ou de débarquement ou dans les environs immédiats de ces ports, là où le contrôle de l'armateur sur son traitement peut être exercé.

Le déplacement du marin blessé ou malade devra être autorisé préalablement par l'autorité maritime sur l'avis du médecin désigné par elle.

L'armateur peut, au cours du traitement, désigner un médecin chargé de le renseigner sur l'état du marin.

Pendant tout le temps où il est soigné par le médecin de son choix dans les conditions déterminées par les paragraphes précédents, le marin malade ou blessé reçoit une indemnité journalière de nourriture dont le montant est fixé dans l'[annexe](#). Il est remboursé en outre, sur justification de ses frais médicaux et pharmaceutiques.

Les salaires du marin lui sont payés pendant tout le temps où il a droit aux soins. Les soins comme les salaires cessent d'être dus au plus tard à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter du jour où le marin a été laissé à terre. Toutefois, dans le cas où le marin a été débarqué hors de Nouvelle-Calédonie, les soins sont dus, s'il y a lieu au-delà du délai de 4 mois prévu ci-dessus, et jusqu'au rapatriement. Les soins et les salaires de maladie sont dus pour toutes maladies constatées en cours d'embarquement après que le navire a quitté le port, qu'elle que soit l'origine de cette maladie.

Toutefois, les soins seuls sont dus si la blessure ou la maladie résulte d'un fait intentionnel de l'intéressé.

2) Pour les marins non-inscrits - il sera appliqué le régime prévu par la convention collective de l'industrie.

CHAPITRE X - OBLIGATION DU MARIN ENVERS L'ARMATEUR

Article 43

Le marin est tenu de se rendre sur le navire à bord duquel il doit exécuter son service, au jour et à l'heure qui lui sont indiqués par l'armateur, par son représentant ou par le capitaine.

Le marin doit accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat et par les lois, règlements et usages en vigueur.

Le capitaine détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre s'il n'est pas de service.

Le marin est tenu d'obéir aux ordres de ses supérieurs concernant le service du navire, et d'avoir soin du navire et de la cargaison. Il doit être sobre, respectueux envers ses supérieurs et s'abstenir de toutes paroles grossières à l'égard de toute personne à bord.

Le marin est tenu de travailler au sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison.

MAJ 28/04/2026

Le marin est tenu d'accomplir, en dehors des heures de service, le travail de mise en état de propreté de son poste d'équipage, des annexes de ce poste, de ses objets de couchage et des ustensiles de plat, sans que ce travail puisse donner lieu à rémunération.

En l'absence d'une clause du contrat l'y autorisant, le marin ne peut sous aucun prétexte charger dans le navire aucune marchandise ou animaux vivants pour son propre compte sans la permission de l'armateur ou de son représentant.

En cas d'infraction aux dispositions du paragraphe précédent, le marin contrevenant est tenu de payer le fret au plus haut prix stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour le même voyage et les marchandises de même espèce que celles qui ont été indûment chargées sur le navire sans préjudice des dommages-intérêts.

En outre, le capitaine a le droit de jeter à la mer les marchandises indûment chargées si elles sont de nature à mettre en péril le navire ou la cargaison, ou à faire encourir des amendes ou confiscations pour infractions, soit aux lois douanières soit aux lois ou aux règlements sanitaires.

CHAPITRE XI - REGLEMENT DES LITIGES

Article 44 : Litige particulier

Tout litige particulier survenant à un marin sera présenté à M. l'Administrateur de l'Inscription maritime qui s'efforcera dans toute la mesure du possible, d'obtenir un accord de conciliation entre les deux parties en litige.

Dans le cas où aucun accord ne pourrait s'établir, le litige sera présenté au Tribunal du Travail, dans les formes prévues au Code du Travail des T.O.M. et par arrêté du chef du Territoire.

Article 45 : Litige collectif

En cas de litige collectif, les marins se conformeront à la règle établie en la matière tant par le texte du Code du Travail des T.O.M. que par le décret n° 55/567 du 20 Mai 1955, paru au journal officiel de la Nouvelle-Calédonie du 13/20 Juin 1955.

Fait à Nouméa, le 9 Juin 1956

Représentants des employeurs :

- Groupement des armateurs
MM. HAGEN - DESSERT- LACAY - LEGRAS DE BECHADE,
représentant M. SAVOIE.

Représentants des salariés :

- Syndicat autonome calédonien des gens de mer
MM. MILLOT - HEISTER - RENAULT - BENOIT - LA NOE.

AVENANT A LA CONVENTION COLLECTIVE DEVANT S'APPLIQUER AU PERSONNEL SUBALTERNE DE TOUTES LES ENTREPRISES DE NAVIGATION ARMANT DES NAVIRES DE COMMERCE DE PLUS DE 250 TONNEAUX DE JAUGE BRUTE AU GRAND CABOTAGE D'OUTRE-MER DU 3 AVRIL 1959

Article 3 (nouvelle rédaction)

Toute modification ultérieure de la législation du travail maritime des territoires d'Outre-Mer, entraînera ipso-facto, la modification des articles qu'elle visera.

Toute demande de modification de taux de rémunération ne sera pas considérée comme comportant la dénonciation de la présente convention.

Article 20

Ajouter in fine : « À ces soldes s'ajoutent les allocations familiales fixées par les règlements en vigueur. ».

Article 38

Ajouter au 5^e alinéa : « Sur les navires pondéreux, il sera fourni une serviette éponge de toilette supplémentaire ».

Article 39

Ajouter in fine : « En ce qui concerne la délivrance des vivres supplémentaires, les dispositions de l'article 8 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 trouvent dans les conditions requises par cet arrêté ».

Les dispositions du présent avenant entreront en vigueur à la date du 1er Mai 1959.

Fait à Nouméa, le 3 avril 1959

Représentants des employeurs :

- Groupement des armateurs
- Officiers non syndiqués

Représentants des salariés :

- Syndicat autonome calédonien

ANNEXE A L'ARTICLE 20 DE LA CONVENTION COLLECTIVE DU PERSONNEL SUBALTERNE (AVENANT DU 3 AVRIL 1959)

FIXATION DES SOLDES

La solde mensuel comprend la solde, la prime d'ancienneté compagnie et l'indemnité de cherté de vie.

1 - Solde

Maître d'équipage	7.620
Maître magasinier	7.550
Matelot de plus de 18 ans	7.480
Matelot de moins de 18 ans	4.620
Graisseeur	7.620
Chauffeur	7.390
Cuisinier, maître d'hôtel, cambusier	7.620
Garçon, aide cuisinier	7.275

Cette solde correspond à l'indice 100 du coût de la vie telle qu'il est défini en Nouvelle-Calédonie.

2 - Prime d'ancienneté compagnie

1% de la solde pour deux années de service.

3 - Indemnité de cherté de vie

L'indemnité de cherté de vie s'applique à l'ensemble $S = \text{solde de base} + \text{prime d'ancienneté}$, elle est calculée chaque mois d'après l'indice établi par la Commission de l'indice du coût de la vie, arrondie à l'unité la plus proche N et d'après la formule :

$$S \times \frac{N - 100}{100}$$

Le total 1, 2 et 3 constitue le solde mensuel qui est versé pendant les périodes d'embarquement, de congé, de maladie, à charge de l'armateur de service à bord des navires désarmés ou en gardiennage, de disponibilité payée.

Toutes les autres situations dans lesquelles peut se trouver le marin sont rétribuées par accord mutuel.

L'indemnité de nourriture est fixée :

- à 130 Frs pour les Européens ;
- à 90 Frs pour les non Européens.

Il s'y ajoute une indemnité de vin de 20 francs qui est donnée aux inscrits Maritimes de plus de 18 ans.

L'indemnité de nourriture est versée chaque fois que le marin n'est pas nourri à bord pendant l'embarquement, les périodes de congé, de maladie à charge de l'Armateur et de disponibilité payée.

Les heures supplémentaires sont rémunérées de la façon suivante :

- Jusqu'à 120 heures supplémentaires par mois 1/208 : + 50% de la solde mensuelle ;
- Au-dessus de 120 heures supplémentaires par mois 1/208 : + 75% de la solde mensuelle ;
- devient en service au port de 20 heures à 4 heures 2/208 : de la solde mensuelle.

PRECISIONS SUR L'ACCORD DES SALAIRES DU 25 MAI 1961

Définition de la journée normale de travail :

Le travail est organisé à raison de 8 heures par jour. La journée s'entend de 6 heures au lendemain 6 heures.

Personnel pont et machine :

1) - à la mer : entre 18h00 et 6h00 sur les cargos, entre 18h00 et 4h00 sur les paquebots, il ne sera pas effectué de travail d'entretien sans paiement d'allocation spéciale. 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 6h00 et ne se termine pas après 18h00 sans pouvoir compter plus de 10h00 consécutives y compris les deux heures du repas de midi ; ce repas aura lieu entre 11h00 et 14h00 celui du soir à la fin de la journée de travail.

Quand il ne pourra pas être accordé 2 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 1er alinéa du n° 2 ci-dessus, sera chaque fois que l'intéressé aura accompli 8 h 00 de travail au cours de la journée normale, rémunéré en heures supplémentaires.

Entre 20h00 et 6h00 du matin, les heures supplémentaires seront rémunérées au taux de l'heure de travail auquel s'ajoutera une allocation spéciale.

La seule modification apportée à cet article est que l'allocation spéciale de nuit qui s'ajoutait à l'heure supplémentaire à partir de 18h00 ne s'ajoutera qu'à partir de 20h00.

TRES IMPORTANT : on remarquera d'autre part que rien n'est changé en service à la mer.