

Décret

Générale

colonial

Décret n° 4-346-1925 Organisation du travail à bord des navires affectés à la navigation maritime.

n° 4-346-1925

Ministère
ACTES DU POUVOIR CENTRAL

Date de publication
31 mars 1925

Numéro JO
n° 346 du 30/09/1925

Date du numéro
30 septembre 1925

VISAS

Le Président de la République française, Sur le rapport du Ministre des travaux publics, Vu la loi du 2 août 1919 fixant à huit heures par jour la durée du travail effectif des personnes de l'un et de l'autre sexe et de tout âge employées sur un navire affecté à la navigation maritime, et notamment les articles 1er et 2 ainsi conçus : Art, 1er, — Dans les entreprises de navigation maritime de quelque nature qu'elles soient, publiques ou privées, même si elles ont un caractère d'enseignement professionnel où de bienfaisance, la durée du travail effectif des navigateurs de l'un et de l'autre sexe et de tout âge, employés à bord d'un navire, ne peut excéder, soit huit heures par jour, soit quarante-huit heures par semaine, soit une limitation équivalente établie sur une période de temps autre que la semaine. » Des règlements d'administration publique déterminent, par genre de navigation et par catégorie de personnel navigant, les délais et conditions d'application du paragraphe précédent, Dans le cas où ils ne sont pas applicables sur toutes les mers, ils spécifient les zones maritimes où ils doivent être appliqués. Et Ces règlements sont pris, soit d'office, soit à la demande d'une ou plusieurs organisations d'armateurs ou de navigateurs, nationales ou régionales intéressées. Dans l'un et l'autre cas, les organisations d'armateurs et de navigateurs intéressées devront être consultées : elles devront donner leur avis dans le délai d'un mois. » Ces règlements sont révisés dans les mêmes formes. » Ils devront se référer aux accords intervenus entre les organisations patronales et ouvrières nationales ou régionales intéressées, dans le cas où de tels accords existeront. » Ils devront être obligatoirement révisés lorsque les délais et conditions qui y seront prévus seront contraires aux stipulations des conventions internationales sur la même matière » Art, 2. — Les règlements d'administration publique prévus à l'article précédent détermineront notamment : » 1° La répartition des heures de travail dans la semaine de quarante-huit heures, afin de permettre le repos de l'après-midi du samedi ou toute autre modalité équivalente; » 2 La répartition des heures de travail dans une période de temps autre que la semaine; » 3 Les délais dans lesquels la durée actuellement pratiquée dans le genre de navigation ou par la catégorie de personnel navigant considéré, sera ramenée, en une ou plusieurs étapes, aux limitations fixées à l'article 1er de la présente loi; » 4° Les dérogations permanentes qu'il y aura lieu d'admettre pour les travaux préparatoires ou complémentaires qui doivent être nécessairement exécutés en dehors de la limite assignée au travail général à bord du navire ou par certaines catégories de navigateurs dont le travail est essentiellement intermittent; » 5° Les dérogations temporaires qu'il y a lieu d'admettre pour permettre aux entreprises de faire face à des surcroûts de travail extraordinaire, à des nécessités d'ordre national ou à des accidents survenus ou imminents; » 6° Les mesures de contrôle des heures de travail et de repos et de la durée du travail effectif, ainsi que la procédure suivant laquelle seront accordées ou utilisées les dérogations »: Vu les décrets du 24 février 1920 et du 5 septembre 1922 portant règlements d'administration publique pour l'application de la loi du 2 août 1919: Vu la loi du 17 avril 1907 concernant la sécurité de la navigation et la réglementation du travail à bord des navires de commerce et notamment l'article 7: Vu les décrets des 20 et 21 septembre 1908 portant règlements d'administration publique pour l'application de la loi du 17 avril 1907

Vu

la lettre en date du 21 juin 1924, par laquelle la fédération nationale des syndicats maritimes a demandé la révision de la réglementation du travail à bord des navires pratiquant la navigation maritime: Vu les observations présentées par les organisations patronales et ouvrières intéressées en réponse à la communication qui leur a été donnée du projet de décret: Vu l'avis du Ministre du travail, de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales en date du 9 février 1925: Le Conseil d'Etat entendu,

TEXTE INTÉGRAL

CHAPITRE 1er. Dispositions générales. Art. 1er. — Les entreprises de navigation maritime devront, pour l'exploitation des navires armés au long cours, au cabotage, au bornage, au pilotage, en pêche, en plaisance ou en circulation, et en vue de l'application de la loi du 27 août 1919 au personnel employé à un titre quelconque, soit pour le service du pont, soit pour le service de la machine, soit pour le service général, soit pour le service de la télégraphie sans fil, à bord des navires affectés à la navigation maritime, choisir l'un des modes ci-après : 1° Limitation du travail effectif à huit heures par Jour, 2° Répartition inégale du travail effectif journalier sur la base de quarante-huit heures par semaine, non compris le jour affecté au repos hebdomadaire: 3 Répartition inégale du travail effectif journalier sur la durée d'un mois et sur la base moyenne de huit heures par jour. En outre, le directeur de l'inscription maritime pourra, en se référant aux accords intervenus entre l'armement et le personnel navigant, autoriser, après avis de l'inspecteur de la navigation, un régime équivalent établi également sur la base moyenne de huit heures par jour et sur une autre période de temps, Art. 2. — Pour l'application de la loi du 2 août 1919, le service à bord se subdivise en « Service à la mer » et en « Service au port ». Pour le service en mer, qui constitue un service permanent, le personnel est réparti en bordées pour le personnel du pont, en quarts pour le personnel de la machine, et en équipes pour le personnel du service général. Ces bordées, quarts et équipes se succèdent, de jour et de nuit, sans interruption, en vue d'assurer la marche, la conduite, l'entretien et la sécurité du navire ainsi que les services de la cargaison et des personnes embarquées, L'organisation du service peut comprendre également des services de jour et de nuit, collectifs et discontinus, ayant pour objet d'assurer l'entretien ou la propreté du navire, la tenue en état des machines, du matériel, des agrès et appareils, l'exécution de certains services spéciaux (ponts et carrés, poste, etc.), ainsi que l'approvisionnement et le service des personnes embarquées. Pour le service au port, tout le personnel est groupé, dans chaque catégorie, dans un service de jour collectif et discontinu, pour l'exécution de tous les travaux commandés par le capitaine., Par exception, le service de veille et le service de garde de nuit, de même que certains services Spéciaux (services de la petite chaudière, des frigorifiques et des dynamos, approvisionnement et service des personnes embarquées, etc.) qui exigent un fonctionnement permanent, sont assurés par des bordées, quarts ou équipes qui se succèdent, de jour et de nuit, sans interruption, Les règles du service à la mer sont applicables, non seulement à la mer et

sur

rade foraine, mais aussi toutes les fois que le navire séjourne moins de vingt-quatre heures sur rade abritée ou dans les ports d'escale. Les règles du service au port sont, par contre, applicables chaque fois que le navire séjourne plus de vingt-quatre heures sur rade abritée ou dans un port d'escale, et dans tous les cas où le navire passe la nuit ou une partie de la nuit au port d'attache, au port tête de ligne ou au port de retour habituel. Toutefois, en cas d'arrivée, de départ ou de passage des navires dans les ports, le service à la mer est conservé, pris ou repris, pendant le temps nécessaire à l'exécution des travaux de sécurité, de mise bas, de tenue en état ou d'allumage des feux, et au fonctionnement du service des personnes embarquées, Art. 3. — Pour l'application de la loi du 2 août 1919 et du présent décret, est considéré comme temps de travail effectif, le temps pendant lequel le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine, hors des locaux qui lui servent d'habitation à bord. Par contre, est considéré comme temps de repos, le temps pendant lequel le personnel embarqué est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation à bord. Toutefois, dans la modalité du service au port et dans les ports d'attache, les ports tête de ligne en France et les ports de retour habituel, chaque heure de présence à bord, à la disposition du capitaine, est considérée comme heure de travail effectif, Art. 4. — L'organisation du service à bord incombe au capitaine du navire et il lui appartient, notamment, de fixer l'heure à laquelle commence la journée de travail. Le tableau réglant l'organisation du travail, tant à la mer que dans le port, dans les limites fixées par l'article 1er et suivant les modalités prévues par cet article, est dressé par le capitaine, visé par l'inspecteur de la navigation, consigné sur le journal de bord et affiché dans les postes d'équipage. Les modifications apportées à ce tableau en cours de voyage sont consignées sur le journal de bord et affichées dans les postes d'équipage: le capitaine doit en rendre compte, dès le retour, à l'inspecteur de

la navigation. Art. 5. — Tout le personnel embarqué doit, à la mer, et à raison des nécessités du service dont le capitaine est seul juge, accomplir le travail qui lui est commandé, quelle qu'en soit la durée.

CHAPITRE II. Dispositions particulières. SECTION 1. Navires affectés à la navigation de commerce proprement dite : long cours, cabotage et bornage; vapeurs et voiliers. A. — Service à la mer, Art. 6. — Dans le service à la mer, sur les navires de toutes catégories, et sous réserve des exceptions visées au paragraphe 2 du présent article et aux articles 9 et 10 ci-après, le service du personnel du pont est organisé à trois bordées de navigation au moins. Sur tous les navires à voiles, ainsi que sur les navires à vapeur ou à propulsion mécanique, dits « cargos », armés au long cours ou au cabotage international, le service du personnel du pont peut, à titre temporaire et jusqu'à ce que soit intervenue une convention internationale entre la France et les grandes nations maritimes relativement à la réglementation du service à la mer dans la marine marchande, être organisé à deux bordées de navigation. Dans ce cas, toute heure supplémentaire de travail commandée au-delà des limites fixées par l'article 1er donne lieu soit à compensation, soit à rémunération dans les conditions prévues à l'article 26 ci-après. Art. 7. — À bord des navires à vapeur ou à propulsion mécanique, quel que soit leur genre de navigation ou la puissance de leurs machines, et sous réserve des exceptions prévues aux articles 9 et 10 ci-après, le service du personnel de la machine est organisé à trois quarts. Art. 8. — À bord des navires de toutes catégories, le travail des agents du service général est organisé de telle façon que chaque membre de ce personnel soit toujours assuré de huit heures de repos ininterrompu, avec, en plus, quatre heures pour les repas et la toilette. Chaque chef de service, après accord avec le commissaire, règle le travail de ses subordonnés suivant les nécessités du voyage à accomplir, sous réserve des prescriptions du paragraphe 1 du présent article. : En aucun cas, la garde de nuit à la mer ne doit être faite par le personnel ayant accompli la totalité des huit heures de travail effectif dans la journée précédente. Art 9. — Sur les cargos à vapeur ou à propulsion mécanique armés à la navigation de cabotage, le service peut être organisé à raison de deux bordées de navigation sur le pont et de deux quarts dans la machine, lorsque les bâtiments n'effectuent que des séjours à la mer d'une durée normale de moins de vingt-quatre heures. Art. 10. — À bord des navires à vapeur ou à propulsion mécanique de toutes catégories, le service peut être organisé à raison d'une seule bordée de navigation sur le pont et d'un seul quart dans la machine à la condition de se conformer, pour chaque période de vingt-quatre heures, aux trois conditions suivantes: 1° La durée totale du travail effectif ne dépasse pas huit heures; 2° Le service ne comporte pas plus de six heures de travail consécutif sur le pont et plus de cinq heures de travail consécutif dans la machine; 3° Le personnel bénéficie d'un repos ininterrompu de six heures au moins, Art. 11. — À bord des navires de toutes catégories, autres que ceux visés aux articles 9 et 10, et sous réserve des dérogations prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, chaque bordée de navigation doit comprendre trois hommes, toutefois, l'inspecteur de la navigation peut prescrire la constitution des bordées de navigation à plus de trois hommes, lorsque la sécurité de la navigation rend cette mesure indispensable en raison des tonnages et dimensions des navires, de la nature de leur armement, des durées ou longueurs des traversées, des temps de travail supplémentaire à exiger du personnel, des conditions climatiques ou de toutes autres circonstances similaires. Par contre, sur les navires à voiles et sur les cargos à vapeur ou à propulsion mécanique armés au long cours ou au cabotage international, pour lesquels le service du personnel du pont aura été organisé à trois quarts, l'inspecteur de la navigation peut, lorsque cette mesure n'est pas susceptible d'entraîner un inconvénient pour la sécurité de la navigation, autoriser la constitution des bordées de navigation à moins de trois hommes, en raison des tonnages et dimensions des navires, de la nature de leur armement, de la brièveté des traversées, de la présence à bord d'engins ou d'installations mécaniques facilitant le travail du personnel, ou de toutes autres circonstances similaires. Dans le cas où l'application des dispositions des deux paragraphes précédents donnerait lieu à des réclamations de la part de l'armateur ou du capitaine, il est statué sur ces réclamations par la commission de contre-visite prévue à l'article 8 de la loi du 17 avril 1907. La décision de ladite commission peut faire l'objet d'un pourvoi devant le Ministre chargé de la marine marchande, qui statue, après avis de la commission supérieure instituée par l'article 19 de ladite loi, dans les conditions prévues aux articles 18 et 20. Il est statué, dans les mêmes formes, lorsque des réclamations relatives à l'application de ces deux paragraphes sont présentées par écrit par trois hommes au moins du personnel du pont et adressées en temps utile pour que le départ du navire ne soit pas retardé. Les pourvois devant le Ministre ne sont pas suspensifs de la décision prise par la commission de contre-visite. Art. 12. — Les paquebots et paquebots mixtes à vapeur ou à propulsion mécanique, qui effectuent des séjours à la mer d'une durée normale de plus de douze heures, et ceux qui n'effectuent que des séjours à la mer d'une durée normale de moins de douze heures, mais dont les voyages comportent normalement plus de soixante heures de service à la mer par semaine (arrivées et départs compris) ainsi que les cargos à vapeur ou à propulsion mécanique qui effectuent des séjours à la mer d'une durée normale de plus de vingt-quatre heures, doivent avoir à bord, pour le service du pont, en sus du capitaine, au moins un officier par bordée de navigation. Toutefois, les cargos à vapeur ou à propulsion mécanique qui effectuent des séjours à la mer d'une durée normale de plus de dix jours et où le service est organisé à deux bordées de navigation, doivent avoir à bord, pour le service

du pont, en sus du capitaine et du second, au moins un officier par bordée de navigation. Les paquebots et paquebots mixtes à vapeur où à propulsion mécanique qui n'effectuent que des séjours à la mer d'une durée normale de moins de douze heures et dont les voyages comportent normalement moins de soixante heures de service à la mer par semaine (arrivées et départs compris), ainsi que les cargos à vapeur où à propulsion mécanique, qui n'effectuent que des séjours à la mer d'une durée normale de moins de vingt-quatre heures, doivent avoir à bord, pour le service du pont, y compris le capitaine, au moins un officier par bordée de navigation. Lorsque les services supplémentaires du commissariat, de la poste, de la télégraphie sans fil, des rondes aux embarcations et aux locaux d'équipage ou de passagers et autres services similaires, occuperont plus de deux heures par jour les officiers de pont astreints à faire le quart sur la passerelle, il devra y avoir à bord, pour le service du pont, un officier en sus des officiers prévus aux paragraphes 4 et 2 du présent article. Dans aucun cas, les dispositions précédentes ne peuvent avoir pour effet d'imposer l'embarquement, pour le service du pont, y compris le capitaine, de plus de cinq officiers, s'il s'agit des navires visés au paragraphe 1e du présent article, ou de plus de quatre officiers, s'il s'agit des navires visés au paragraphe 2.

Art. 13. — Les navires à A jauge brute supérieure ou égale à 700 tonneaux, qui sont armés pour une destination de long cours au delà des caps Horn ou de Bonne-Espérance, doivent avoir à bord, pour le service du pont, en sus du capitaine et du second, au moins un officier par bordée de navigation. Les navires à voiles d'une jauge brute supérieure ou égale à 700 tonneaux, qui sont armés pour une destination soit de long cours en deçà des caps Horn ou de Bonne-Espérance, soit au cabotage, doivent avoir à bord, pour le service du pont, en sus du capitaine, au moins un officier par bordée de navigation. Les navires à voiles armés au long cours qui ont une jauge brute inférieure à 700 tonneaux et ceux armés au cabotage qui ont une jauge brute supérieure ou égale à 200 tonneaux et inférieure à 709 tonneaux, doivent avoir à bord, pour le service du pont, y compris le capitaine, au moins un officier par bordée de navigation. Les navires à voiles armés au cabotage qui ont une jauge brute inférieure à 209 tonneaux sont dispensés d'avoir à bord, pour le service du pont, aucun officier autre que le capitaine.

Art. 14. — Chaque quart du personnel des machines doit comprendre au moins un homme par trois fourneaux, sauf les exceptions à cette règle déterminées par l'article 18 du décret du 20 septembre 1908, portant règlement d'administration publique sur le travail à bord des navires de commerce. L'armateur où le capitaine est tenu de faire connaître aux marins qui vont s'engager et de déclarer, lors de la confection du rôle d'équipage, à la suite des conditions d'engagement, le nombre de fourneaux devant être mis en service dans la chaufferie et, s'il y a lieu, les éléments prévus au règlement d'administration publique ci-dessus mentionné et servant de base au calcul de l'effectif. Le chauffeur, pendant son quart, ne doit pas être distrait du service de la chauffe si ce n'est pour les besoins urgents de la machine. Si l'effectif du personnel de la machine ne comporte pas des hommes embarqués spécialement pour la tenue en état des machines, ce travail est assuré, en dehors de ses heures de quart, par le personnel des machines composant le quart du matin à raison d'une heure de travail. A chaque quart, le personnel des machines, de concert avec celui du pont, assure l'enlèvement des esbarils.

Art. 15. — Sur les navires à vapeur où à propulsion mécanique dont les machines motrices et les machines auxiliaires ont une puissance totale supérieure ou égale à 2.000 chevaux, quel que soit leur genre de navigation, chaque quart du personnel de la machine est commandé par un officier mécanicien breveté, le chef mécanicien non compris. Il en sera de même sur les navires dont les machines motrices et les machines auxiliaires ont une puissance totale inférieure à 2.000 chevaux, qui n'effectuent que des séjours à la mer d'une durée normale de moins de douze heures, mais dont les voyages comportent normalement plus de soixante heures de service à la mer par semaine (arrivées et départs compris). Sur tous les navires autres que ceux visés aux deux paragraphes précédents, chaque quart du personnel de la machine est commandé par un officier mécanicien breveté, le chef mécanicien compris.

Art. 16. — Sur les navires de toutes catégories, sont admises les dérogations ci-après :

- 1° A l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières, lorsque le personnel du pont, qui n'est pas de quart, est appelé, selon que le capitaine le juge utile, à seconder la bordée de quart pour les appareillages ou mouillages, sans limitation de temps ;
- 2° En mer, sur les navires à voiles, lorsque le personnel du pont qui n'est pas de quart est appelé, en partie ou en totalité, chaque fois que le capitaine le juge nécessaire, pour aider la bordée de quart dans les manœuvres : sans limitation de temps ;
- 3° En service à la mer, pour assurer l'exécution : des travaux supplémentaires rendus nécessaires pour la marche, la conduite ou l'entretien du bâtiment, la sécurité de la navigation ainsi que les services de la cargaison et des personnes embarquées : 120 heures au maximum par période d'un mois. Ne sont pas compris dans les limites prévues pour les dérogations visées au paragraphe précédent les travaux supplémentaires accomplis pendant le temps affecté normalement au repos hebdomadaire. Les travaux supplémentaires ne peuvent, en aucun cas, avoir pour effet de porter la durée totale du travail effectif à plus de douze heures par jour. Toutefois, ne sont pas comprises dans ce maximum les dérogations prévues aux alinéas 1er et 2 du paragraphe 1 du présent article et à l'article 2 ci-après.

Art. 17. — Sur les navires qui deviennent être munis soit d'une station radiotélégraphique émettrice et réceptrice, soit d'un simple poste récepteur, et où il est embarqué un ou plusieurs opérateurs ou écouteurs radiotélégraphistes, chaque opérateur ou écouteur n'est tenu qu'à huit heures de travail effectif, hormis les

dérogations prévues à l'article 25 ci-après. Les dispositions du paragraphe précédent sont applicables aux radiotélégraphistes qui sont embarqués sur les navires de commerce en dehors des obligations imposées aux armateurs et capitaines par la réglementation en vigueur. B. — Service au port. Art. 18. — Dans le service au port, sauf circonstances de force majeure ou nécessités du service, dont le capitaine est seul juge, et sous réserve des dérogations portées à l'article 19 ci-après, la durée du travail effectif à exiger de chaque homme du personnel du pont, de la machine ou du service général ne peut excéder huit heures par jour, service de veille ou service de garde de nuit compris. Aucun membre du personnel ne peut être astreint à un service de veille ou à un service de garde de nuit, s'il a accompli huit heures de travail effectif au cours de la journée précédente. Le service des hommes de l'équipage qui sont affectés à l'exécution des services spéciaux demandant un fonctionnement permanent et ininterrompu (service de la petite chaudière, des frigorifiques et des dynamos, approvisionnements et service des personnes embarquées, etc.), est réglé suivant les conditions du contrat d'engagement et, à défaut, selon les usages du port d'armement du navire et sur la base moyenne de huit heures de travail effectif par jour. Art. 19. La durée du travail journalier peut être prolongée au-delà de huit heures pour assurer l'exécution, dans des circonstances exceptionnelles, soit du service de veille ou du service de garde de nuit, soit de travaux supplémentaires de jour ou de nuit, en vue de l'accélération des opérations commerciales ou de l'exécution des travaux de réparation exigeant le concours de certaines spécialités de l'équipage, soit de travaux de nuit dont la nature et les conditions de rémunération sont expressément spécifiées au contrat d'engagement. Ces dérogations ne peuvent avoir pour effet de porter la durée totale du travail effectif journalier à plus de dix heures pour les travaux de jour et à plus de neuf heures pour les travaux de nuit. Les circonstances exceptionnelles indiquées au paragraphe précédent doivent être mentionnées par le capitaine sur le journal du bord. Ces mentions sont visées par un représentant du personnel intéressé désigné comme il est dit à l'article 29 ci-après et par l'inspecteur de la navigation.

SECTION II, Remorqueurs, chalands, bâtiments et engins employés aux travaux maritimes. A. — Remorqueurs. Art. 20. — A bord des remorqueurs de haute mer et des remorqueurs côtiers, le service est organisé conformément aux prescriptions des articles 6 à 19 ci-dessus, relatifs aux bâtiments affectés à la navigation de commerce proprement dits. A bord des remorqueurs qui ne sortent pas des ports et rades ou de la partie maritime des fleuves et rivières, le service est organisé, par dérogation aux prescriptions des articles 6 à 19, selon les règles ci-après : 1° Chaque heure de présence à bord, à la disposition du capitaine, est considérée comme heure de travail effectif. Toutefois, chaque repos ininterrompu de deux heures sera déduit de la durée du travail effectif; 2° Le service du personnel du pont sera organisé à deux bordées de navigation et le service du personnel de la machine à deux quarts. Toutefois, il pourra n'y avoir à bord qu'une seule bordée de navigation ou qu'un seul quart lorsque le service pourra être organisé de manière à satisfaire aux trois conditions indiquées à l'article 10 du présent décret : 3° Il devra y avoir à bord, pour le service du pont ou pour le service de la machine, par bordée de navigation ou par quart, y compris le capitaine et le premier chef mécanicien, au moins un officier du pont ou de la machine; 4° La durée normale du travail effectif ne peut excéder quarante-huit heures par semaine. Toutefois, la durée totale du travail effectif pendant la semaine peut, par voie de dérogation, être portée à soixante-douze heures, sans que, dans aucun cas, la durée totale du travail effectif journalier puisse dépasser douze heures, exception faite des cas de dérogation prévus à l'article 25 ci-après. Ne sont pas compris dans les limites prévues pour ces dérogations, les travaux supplémentaires accomplis pendant le temps affecté normalement au repos hebdomadaire. Les modalités particulières pour l'application, suivant les ports, des dispositions des alinéas 1°, 2°, 3° et 4 du paragraphe 2 du présent article seront fixées par des accords entre les armateurs et les organisations professionnelles locales des personnels, ou, à défaut de tels accords, par le directeur de l'inscription maritime, après audition des intéressés et avis de l'inspecteur de la navigation. B. — Chalands. Art. 21. — A bord des chalands de mer remorqués non munis d'un moyen de propulsion propre, le service est organisé, par dérogation aux prescriptions des articles 6 à 19 ci-dessus, relatifs aux bâtiments affectés à la navigation de commerce proprement dite, selon les règles ci-après : 1° Le service du personnel sera organisé à deux bordées de navigation. Toutefois, il pourra n'y avoir à bord qu'une seule bordée lorsque le service pourra être organisé de manière à satisfaire aux conditions indiquées à l'article 10 du présent décret; 2° Ceux de ces bâtiments qui effectuent des séjours à la mer d'une durée normale de plus de trente-six heures devront avoir à bord, pour le service du pont, y compris le capitaine, au moins un officier et deux hommes par bordée. Ceux qui n'effectuent que des séjours à la mer d'une durée normale de moins de trente-six heures devront avoir à bord, pour le service du pont, y compris le capitaine, au moins un officier et un homme par bordée; 3° Pour les mêmes navires, il sera admis, par période d'un mois, à titre de dérogations : soixante heures sur les chalands effectuant des séjours à la mer d'une durée normale de plus de trente-six heures, et quatre-vingt-dix heures sur ceux n'effectuant que des séjours à la mer d'une durée normale de moins de trente-six heures, sans que, dans aucun cas, la durée du travail effectif journalier puisse dépasser douze heures, exception faite des cas de dérogation prévus à l'article 25 ci-après. Ne sont pas compris dans les limites de soixante heures et de quatre-vingt-dix heures fixées plus haut les travaux supplémentaires accomplis pendant le temps affecté normalement au repos hebdomadaire. A bord des chalands remorqués

qui ne sortent pas des ports et rades ou de la partie maritime des fleuves et rivières, le service est organisé conformément aux prescriptions des paragraphes 2 (alinéas 1°, 2 et 4) et 3 de l'article 20 du présent décret. C. — Bâtiments et engins employés aux travaux maritimes (services en régie, services à l'entreprise). Art. 22. — Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 20 du présent décret sont applicables aux bâtiments et engins employés aux travaux maritimes. SECTION II Vavires de pilotage, navires de plaisance, navires munis d'un permis de circulation. Art. 23. — À bord des navires de pilotage et de plaisance, le service est organisé conformément aux prescriptions des articles 6 à 19 ci-dessus et suivant l'assimilation de ces bâtiments, selon leur tonnage et la nature de leur navigation, aux bâtiments affectés à la navigation de commerce proprement dite. A bord des bâtiments munis d'un permis de circulation, le service est organisé conformément aux prescriptions des paragraphes 2 (alinéas 1°, 2 et 4) et 3 de l'article 20 du présent décret.

CHAPITRE III Dispositions communes. Art. 24. — Sur tous les navires, le travail effectif à exiger des hommes de quart comprend, pendant les heures de jour, soit de quatre heures à dix-huit heures, outre le service de la conduite et de la sécurisation du navire, les travaux d'entretien. De dix-huit heures à quatre heures, les hommes de quart ne peuvent être employés qu'à un travail relatif à la conduite ou à la sécurité du navire, à la manipulation et au brassage des tentes et au lavage des ponts à passagers et à émigrants. Toutefois, lorsqu'un navire arrive dans un port d'escale vers 18 heures pour y effectuer un séjour de moins de vingt-quatre heures, les officiers, les caliers, les pointeurs et tous autres membres du personnel préposés au service de la cargaison peuvent être employés par le capitaine aux opérations commerciales. Art. 25. — A bord de tous les navires et quelles que soient les catégories de personnel, des dérogations peuvent être admises sans limitation de temps : 1° Dans les cas de sauvetage du navire de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison et dans le cas de brume, échouage, incendie ou dans toute autre circonstance intéressant la sécurité du navire et dont le capitaine est seul juge; 2° Dans le cas où un homme malade ou blessé, ayant été débarqué en cours de navigation, ne peut être remplacé immédiatement par l'embarquement d'un autre marin; 3° Dans les cas de sauvetage du navire, service ou autre cas causant, à la mer, une insuffisance de personnel. Art. 26. Pour tous les personnels, officiers et autres, sauf les circonstances où le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison est en jeu, circonstances dont le capitaine est seul juge, toute heure supplémentaire de travail commandée au-delà des limites fixées à l'article 1er doit être compensée, soit au cours du voyage, en mer ou dans un port d'escale, soit à l'issue du voyage, par un repos effectif équivalent, calculé à raison de vingt-quatre heures de repos par huit heures de travail supplémentaire. Toute heure supplémentaire qui n'aura pu être compensée, soit avant le débarquement du marin, soit avant le désarmement ou le dépôt administratif du rôle d'équipage, soit dans le délai d'un mois pour les armements au cabotage, soit avant la réexpédition pour un nouveau voyage pour les armements au long cours, donne droit à une allocation supplémentaire dont le montant est réglé par les contrats et usages. Art. 27. — Toute fois que, par suite des dérogations inscrites dans le présent règlement, le repos hebdomadaire n'a pu être donné au jour fixé par le capitaine, il doit être remplacé par un repos de vingt-quatre heures complètes à partir de l'heure normale de la prise du travail journalier et accordé, soit au cours du voyage dans un port d'escale, soit à l'issue du voyage, au retour du navire dans son port d'attache, port tête de ligne ou port de relour habituel. Tout repos hebdomadaire qui a pu être remplacé, soit avant le débarquement du marin, soit avant le désarmement ou le dépôt administratif du rôle d'équipage, soit dans le délai d'un mois pour les armements au cabotage, soit avant la réexpédition pour un nouveau voyage pour les armements au long cours, donne droit à la rémunération. Pour l'exécution des paragraphes 1° et 2 du présent article, le marin qui n'est pas nourri par l'armement, a droit, sauf convention contraire inscrite au contrat d'engagement, à l'allocation d'une indemnité représentative dont le montant est fixé par les contrats et usages. Art. 28. — Sur chaque navire, le capitaine tient obligatoirement un registre capté et paraphé par l'administrateur de l'inscription maritime, sur lequel il relate les circonstances qui l'ont amené à prolonger la durée du travail journalier au-delà de huit heures. Lorsque ces heures de travail peuvent, suivant le mode d'organisation du travail appliqué en vertu de l'article 1 du présent décret, donner lieu à compensation ou à rémunération, les noms, prénoms et qualités des bénéficiaires sont inscrits sur le registre. Ces mentions sont visées par un représentant du personnel du pont, du personnel de la machine ou du personnel des agents du service général, suivant le cas. Un extrait du registre est affiché dans les postes d'équipage tous les samedis et demeure affiché jusqu'au samedi suivant. Le capitaine tient, en outre, un carnet journalier de travail horaire pour chaque homme de l'équipage. Le registre des heures supplémentaires est visé par l'inspecteur de la navigation à chaque visite de partance et toutes les fois qu'il le juge utile. 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. Art. 29. — Les représentants du personnel du pont, du personnel de la machine et du personnel des agents du service général sont pris, chaque semaine, dans chacune des trois catégories, par roulement et suivant l'ordre du rôle d'équipage, le premier étant tiré au sort. Ce tirage au sort est effectué par le capitaine, le jour du départ du navire, en présence d'un délégué du personnel du pont, d'un délégué

du personnel de la machine et d'un délégué du personnel du service général. Les personnes embarquées âgées de moins de 18 ans ne peuvent être appelées à représenter le personnel

CHAPITRE IV Dispositions transitoires. Art. 30. — Il n'est rien innové par le présent règlement en ce qui concerne : 1° Les navires qui, antérieurement à la promulgation de la loi du 2 août 1919, ne comptaient, pour le service du pont, que deux hommes à la bordée de navigation et pour lesquels cette organisation a été maintenue dans les formes qui étaient prévues par le paragraphe 2 de l'article 3 du décret du 24 février 1920; 2° Les navires où fonctionnait, pour le service des machines, le service à deux quarts au moment de la promulgation de la loi du 2 août 1919, et pour lesquels ce service a été maintenu dans les formes qu'étaient prévues par le paragraphe 1 de l'article 4 du décret du 24 février 1920. Art. 31. Les navires en service antérieurement à la publication du décret du 24 février 1920 continueront à bénéficier des dérogations qui leur ont été accordées, en exécution de l'article 23 dudit décret. Art. 32. — Les cargos à vapeur ou à propulsion mécanique pratiquant exclusivement la navigation de cabotage réservé sur lesquels le service du personnel du pont est organisé à trois bordées de navigation, en exécution des dispositions du paragraphe 1er de l'article 6 ci-dessus et qui, antérieurement à la publication du présent décret, comptaient deux ou trois hommes à la bordée, sont autorisés à constituer leurs bordées de navigation à deux hommes l'une, par dérogation aux prescriptions du paragraphe 1er de l'

article 11

Art. 33. Les cargos à vapeur ou à propulsion mécanique armés au cabotage, d'une jauge brute inférieure ou égale à 1.209 tonneaux, n'effectuant que des séjours à la mer d'une durée normale de moins de vingt-quatre heures, sur lesquels le service du personnel peut être organisé à deux bordées de navigation, en exécution des dispositions de l'article 9 ci-dessus et qui, antérieurement à la promulgation du présent décret, ne comptaient que deux hommes à la bordée, sont autorisés à maintenir cette organisation. Les mêmes navires qui, antérieurement à la promulgation du présent décret, comptaient trois hommes à la bordée sont autorisés à organiser le service du personnel du pont en trois bordées de deux hommes l'une. Art. 34. — Les paquebots à passagers, les paquebots mixtes et les cargos à vapeur ou à propulsion mécanique pratiquant exclusivement la navigation de cabotage réservé qui se trouveront en service au moment de la promulgation du présent décret et sur lesquels l'organisation à trois quarts du service du personnel du pont, ou la limitation à huit heures par jour de travail effectif normal du personnel du service général, ne pourraient être appliquées sans une modification importante des locaux affectés à l'équipage, pourront être autorisés à conserver, pour ces deux personnels, leur organisation antérieure. Une commission arbitrale et paritaire décidera quels sont les bâtiments visés au paragraphe 1er du présent article sur lesquels les modifications à apporter aux locaux affectés à l'équipage seront suffisamment importantes pour justifier les dérogations prévues ci-dessus. Cette commission sera nommée par le directeur de l'inscription maritime. Elle sera composée : d'un inspecteur de la navigation, président, et 1er de trois membres représentant l'armement; 2 de trois membres représentant les différentes catégories de personnel intéressées, respectivement désignés sur les propositions des organisations professionnelles de chaque port. Il pourra être fait appel de la décision de cette commission devant le Ministre chargé de la marine marchande, qui statuera en dernier ressort. Art. 35. En ce qui concerne les bâtiments dès maintenant en service, le présent règlement sera applicable dix jours après sa publication. Le délai d'application sera de six mois au maximum, à compter de la même date, pour les navires actuellement en construction, afin de permettre d'exécuter tous les aménagements que comporte l'application des prescriptions de la nouvelle réglementation. Art. 36. — Sont abrogés les décrets des 24 février 1920 et 5 septembre 1922, sauf en ce qui concerne les dispositions desdits décrets relatives à l'organisation du travail à bord des navires de pêche. Toutefois, la limite minima de puissance de machine fixée par l'article 10 du décret du 5 septembre 1922, à partir de laquelle le second mécanicien chef de quart sur un navire de pêche doit être breveté, est portée de 500 à 700 chevaux. Art. 37. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel et inséré au Bulletin des lois.

Gaston DOUMERGUE. Par le Président de la République : **Le Ministre des travaux publics, Victor PEYTRAL.**