

L O I N° 25 /60

fixant le régime de travail et les conditions
générales d'emploi du personnel navigant à
bord des navires immatriculés dans la Républi-
que du Congo et se livrant à la navigation
portuaire et fluviale mixte, au cabotage na-
tional ou international et à la pêche
industrielle

-0-0-0-0-0-0-0-

TITRE 1 - DUREE ET CONDITIONS DE TRAVAIL

ARTICLE 1er.- Définition :

La présente loi s'applique à toute personne embarquée à bord d'un navire immatriculé dans la République du Congo occupant un emploi sur le pont, dans la machine ou le Service général et qui se livre soit à la navigation portuaire, soit à la navigation fluviale mixte.

En sont exclus tous bâtiments navigant au Long Cours.

Des dispositions spéciales faisant l'objet des Titres III et IV du présent décret s'appliquent aux navires se livrant au cabotage national ou international ainsi qu'à ceux qui pratiquent la pêche industrielle.

ARTICLE 2.- Organisation du Travail :

L'organisation du service à bord de ces navires est fixée par l'armateur ou le Capitaine. Il leur appartient notamment de fixer l'heure à laquelle commence la journée de travail.

Le tableau réglant l'organisation du travail à bord dressé par l'armateur ou le Capitaine, compte tenu des dispositions de la présente loi, doit être visé par le Chef de la Circonscription Maritime et l'Inspecteur de la Navigation. Il doit être affiché soit dans les postes d'équipage, soit dans les postes de pilotage, et communiqué au service compétent de l'Inspection du Travail.

ARTICLE 3.- Visite médicale :

Nul ne peut embarquer à bord d'un navire s'il n'a auparavant

.../...

subi, aux frais de l'armateur, une visite médicale d'aptitude à la navigation. Celle-ci doit être renouvelée tous les ans.

ARTICLE 4.- Durée du Travail :

Compte tenu des usages particuliers de la profession, les entreprises de navigation sont autorisées à pratiquer un horaire hebdomadaire de 48 heures de travail.

Les armateurs pourront choisir un des modes réparation ci-après :

- a) limitation du travail effectif à 8 heures par jour;
- b) réparation inégale des 48 heures hebdomadaires entre les jours ouvrables de la semaine, sans que la durée du travail effectif puisse dépasser 12 heures par jour.

Chaque heure de présence à bord est considérée comme heure de travail effectif. Toutefois, chaque repos ininterrompu égal ou supérieur à 2 heures sera défalqué de cette durée si le marin dispose à bord d'un local lui permettant de se reposer.

ARTICLE 5.- Dérogations à la durée du travail.

1- A bord de tous les navires et quelles que soient les catégories de personnel, des dérogations pourront être admises sans limitation de durée dans le cas de sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison, ainsi que dans les cas de brume, d'échouage, d'incendie ou dans toute autre circonstance mettant en péril le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison. Les heures de travail accomplies à ce titre seront rémunérées au tarif normal.

2- Des dérogations peuvent être accordées par le Chef de la Circonscription maritime après avis de l'Inspecteur de la Navigation, pour porter la durée du travail à 72 heures par semaine, sans que toutefois la durée du travail journalier puisse excéder 12 heures.

Les heures de dérogation ainsi effectuées sont des heures supplémentaires, elles sont rémunérées à ce titre.

Notification de ces dérogations sera, dans chaque cas, effectuée auprès du service de l'Inspection du Travail.

ARTICLE 6.- Obligation des marins.

Le personnel est tenu d'accomplir son service dans les conditions prévues par le contrat d'engagement, les lois, décrets et usages en vigueur. Il n'est pas tenu d'accomplir un travail incombant à une

.../...

catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé. Il doit néanmoins assurer la mise en état de propreté des postes (lavabos, etc...).

ARTICLE 7.- Travaux d'entretien.

Pendant les heures où les bateaux sont en réserve ou en réparation, les équipages peuvent être utilisés à tous travaux d'entretien ou de réparation navale dans les mêmes conditions de travail que le personnel à terre.

ARTICLE 8.- Service de garde.

Le Service de garde de nuit dans les ports du Territoire est assuré par le personnel de terre ou par les membres de l'équipage. Dans ce dernier cas, 12 heures de garde sont alors considérées comme équivalent à 8 heures de travail et doivent être précédées ou suivies d'une période de repos de 24 heures.

ARTICLE 9.- Heures supplémentaires.

Toute heure supplémentaire de travail commencée au-delà des limites prévues à l'article 4 peut :

- a) soit être compensée à raison de 36 heures de repos consécutif pour 8 heures de travail supplémentaire,
- b) soit être payée.

ARTICLE 10.- Repos hebdomadaire.

Un jour de repos hebdomadaire est dû pour six jours de travail consécutifs. Toutefois, sont obligatoires sans aucune compensation de la part de l'armateur, tous travaux nécessités, le jour du repos hebdomadaire, par des opérations de sauvetage ou d'assistance en des circonstances mettant en péril le salut du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison.

Une journée de repos hebdomadaire s'entend de 24 heures de repos consécutif, compté à partir de l'heure normale de la reprise du travail journalier. Tout travail exécuté le jour du repos hebdomadaire, en suspend l'effet, à moins que sa durée n'exécède pas deux heures.

ARTICLE 11.- Congés payés.

Le marin acquiert droit au congé payé à raison d'un minimum de deux jours ouvrables de congé par mois d'embarquement. L'employeur verse au marin pendant toute la durée du congé une allocation égale aux salaires et indemnités qu'aurait perçus le marin s'il avait travaillé pendant cette période. Les congés sont pris au plus tard à partir du dixième mois de la période ouvrant droit au congé en cours.

.../...

ARTICLE 12.- Délégués du personnel.

Dans chaque Compagnie ou Société d'armement portuaire, il est élu des délégués du personnel dans les mêmes conditions et avec les mêmes attributions que celles prévues par la législation du travail terrestre et ses arrêtés d'application.

Tout licenciement d'un délégué du personnel envisagé par l'employeur ou son représentant doit être soumis à la décision du Chef de la Circonscription Maritime du port d'armement du navire.

Toutefois, en cas de faute lourde, l'employeur peut prononcer immédiatement le débarquement disciplinaire du délégué à charge de lui maintenir son salaire et les accessoires constants en attendant la décision définitive.

ARTICLE 13.- Rapatriement.

En cas de débarquement du marin en dehors du port d'embarquement, le rapatriement de celui-ci sera assuré dans les conditions suivantes :

- a) si le marin débarque sur la demande du Capitaine ou de l'Armateur pour cause de maladie ou de fin de contrat, ce dernier est tenu de le rapatrier.
- b) si le marin débarque, soit volontairement, soit disciplinairement, la charge du rapatriement lui incombe.

Toutefois, le rapatriement restera à la charge de l'Armateur si l'intéressé demande son débarquement ou fait l'objet d'un débarquement disciplinaire après dix mois de présence à bord.

ARTICLE 14.- Naufrages.

En cas de naufrage, ayant entraîné la perte des effets et objets personnels appartenant aux membres de l'équipage, il sera versé à ceux-ci par l'Armateur du navire une indemnité forfaitaire égale à un demi mois de salaire. Toutefois, l'indemnisation forfaitaire n'est pas exclusive de l'action en droit commun.

ARTICLE 15.- Jeunes travailleurs.

Les jeunes gens de moins de 18 ans ne peuvent être employés au travail à bord des navires chauffant au charbon en qualité de soudeurs ou de chauffeurs.

.../...

TITRE II - SALAIRES ET INDEMNITES.

ARTICLE 16.- Classification du personnel navigant et salaires correspondants.

Un arrêté conjoint du Ministre du Travail et du Ministre des Travaux Publics et des Transports, fixera la classification et les salaires correspondants applicables aux membres des équipages visés par la présente loi.

ARTICLE 17.- Intérim.

Si un membre de l'équipage est transféré à bord d'un navire d'une catégorie supérieure, il acquiert droit au salaire de la nouvelle catégorie. Si par contre, il est transféré à bord d'un navire d'une catégorie inférieure, il garde le bénéfice des avantages acquis pendant la période d'intérim.

ARTICLE 18.- Heures supplémentaires.

Les heures supplémentaires sont celles effectuées au-delà de la durée légale du travail. Elles sont rémunérées conformément à la réglementation en vigueur pour le travail terrestre dans l'Etat du Port d'armement.

ARTICLE 19.- Indemnité de nourriture.

Sur toutes les unités où l'équipage :

ou est logé à bord,
accomplit plus de 8 heures de travail consécutives,

la nourriture journalière est due à l'équipage. Celle-ci peut être donnée en nature ou payée sur la base forfaitaire de quatre fois le taux horaire fixé pour le salaire minimum interprofessionnel garanti du régime général de la zone la plus élevée de l'Etat du Port d'armement, au choix de l'Armateur.

ARTICLE 20.- Primes d'ancienneté.

Il est attribué aux marins une prime d'ancienneté en fonction de leur durée de service dans la Compagnie. Cette prime est calculée sur le salaire minimum de la catégorie dans laquelle est classé l'intéressé.

.../...

Les taux de la prime sont les suivants :

- 3 %	après	3 ans	d'ancienneté	dans	la	Compagnie
- 6 %	"	6 ans	"	"	"	"
- 9 %	"	9 ans	"	"	"	"
- 12 %	"	12 ans	"	"	"	"
- 15 %	"	15 ans	"	"	"	"

Le montant de la prime ainsi calculée s'ajoute au salaire réel.

ARTICLE 21.- Paiement des salaires et indemnités.

Les salaires et indemnités sont payables à mois échu ou lors du licenciement. Dans ce dernier cas, la situation financière du marin doit être obligatoirement apurée et vérifiée devant le Chef de la Circonscription Maritime.

ARTICLE 22.- Accidents du Travail.

Jusqu'à l'intervention d'une législation spécialisée, les marins victimes d'accidents du travail ou de maladies professionnelles bénéficient de l'application de la législation en vigueur dans la République du Congo pour le travail terrestre.

ARTICLE 23.- Soins médicaux - maladie.

Les marins bénéficient dans ce domaine de la législation en

.../...

vigueur dans la République du Congo pour le travail terrestre.

Toutefois, en cas de maladie, le marin reçoit dans la limite d'une période au moins égale à 3 mois une indemnité égale à sa rémunération, y compris les accessoires constants, pendant la durée de l'indisponibilité.

ARTICLE 24.- Indemnité de licenciement.

En cas de licenciement, et sauf faute lourde imputable au marin sous réserve de l'appréciation de la juridiction compétente, celui-ci peut prétendre à une indemnité calculée comme suit :

- de 2 à 5 ans d'ancienneté 2 mois de salaire
- de 5 à 10 ans d'ancienneté 3 mois de salaire
- au delà de 10 ans d'ancienneté 5 mois de salaire.

ARTICLE 25.- Résiliation de l'engagement maritime.

Compte tenu des usages particuliers à la profession, l'engagement maritime peut être résilié de part et d'autre moyennant l'observation d'un préavis de 24 heures.

TITRE III - DISPOSITIONS PARTICULIERES A LA NAVIGATION AU CABOTAGE NATIONAL OU INTERNATIONAL.

ARTICLE 26.- Durée du Travail.

A bord des navires de commerce se livrant au cabotage entre les ports de l'Etat du Congo ou avec les ports d'autres Etats, la durée du Travail en principe fixée à huit heures par jour, peut être portée à 12 heures après accord de l'Inspecteur de la Navigation, afin de permettre l'organisation du service en deux bordées.

ARTICLE 27.- Classification des équipages - Salaires.

La classification des équipages et leurs salaires à bord des navires se livrant au cabotage national ou international sont réglés par accord entre les armateurs et les organisations professionnelles des personnels intéressés.

Toutefois, les salaires minima garantis et les indemnités diverses attribués à ces marins ne doivent en aucun cas, être inférieurs à ceux des équipages des navires fluviaux.

Des conditions particulières à chaque caboteur peuvent être établies d'un commun accord entre l'armateur et les représentants de l'équipage. Celles-ci après visa du Chef de la Circonscription Maritime du Port d'armement du navire, sont obligatoirement annexées au rôle d'équipage, et communiquées au service de l'Inspection du Travail.

ARTICLE 28.- Repos.

Un repos effectif de vingt-quatre heures doit être accordé pour six jours de travail.

ARTICLE 29.- Congés payés.

La durée du congé est fixée à deux jours et demi ouvrables par mois d'embarquement.

Des accords particuliers visés par le Chef de la Circonscription Maritime du Port d'embarquement du navire, déterminent les conditions dans lesquelles sont pris ces congés; communication en sera faite au service de l'Inspection du Travail.

ARTICLE 30.- Heures supplémentaires.

Il est tenu à bord, un registre des heures supplémentaires visé et paraphé par le Chef de la Circonscription Maritime du Port d'embarquement du navire, sur lequel sont portées les heures supplémentaires acquises par l'équipage. Celles-ci annotées sur le registre par le Commandant du navire, sont visées par le marin intéressé.

TITRE IV - DISPOSITIONS PARTICULIERES A LA NAVIGATION DE PECHE INDUSTRIELLE.

ARTICLE 31.- Durée du Travail.

A bord des navires de la "pêche industrielle" de plus de 10 tonneaux dont les équipages bénéficient d'un "minimum de salaires garantis", la durée du travail, en principe fixée à huit heures par jour, est réglementée selon qu'ils sont sur les lieux de pêche ou "en route" pour s'y rendre ou en revenir.

ARTICLE 32.- Service "en route".

Lorsque la sécurité de la navigation n'étant pas en jeu, une décision de l'Inspecteur de la Navigation établit que l'organisation du service à trois quarts n'est pas possible, la durée du travail effectif peut être prolongée sans pouvoir dépasser douze heures par jour pendant plus de trois jours consécutifs.

ARTICLE 33.- Service "sur les lieux de pêche".

Suivant les besoins de la pêche, il peut être fait usage d'heures supplémentaires sans autre limitation que celle d'accorder au personnel un repos minimum de huit heures par jour, non compris le repas.

Toutefois, si les novices et les mousses sont employés à un travail de nuit, celui-ci pourra se prolonger pendant plus de deux nuits consécutives à la condition de leur assurer un repos total de huit heures sur vingt-quatre et d'autres repos ultérieurs complétant le total de seize heures sur vingt-quatre.

ARTICLE 34.- Repos.

Un repos effectif de vingt-quatre heures doit être accordé après une marée, c'est-à-dire après une sortie de durée au moins égale à six jours.

Des conditions d'engagement particulières visées par le Chef de la Circonscription Maritime du Port d'armement du navire, déterminent les conditions dans lesquelles ces repos de fin de marée doivent être pris.

ARTICLE 35.- Congés payés.

La durée du congé est fixée à deux jours et demi ouvrables par moi d'embarquement.

Des accords particuliers visés par le Chef de la Circonscription Maritime du Port d'embarquement du navire, déterminent les conditions dans lesquelles sont pris ces congés; communication en sera faite au service de l'Inspection du Travail.

ARTICLE 36.- Heures supplémentaires.

Sont dues toutes les heures supplémentaires effectuées au-delà de la durée légale.

Il est tenu à bord, un registre des heures supplémentaires visé et paraphé par le Chef de la Circonscription Maritime du Port d'embarquement du navire, sur lequel sont portées les heures supplémentaires acquises par l'équipage. Celles-ci annotées sur le registre par le Commandant du navire, sont visées par le marin intéressé.

ARTICLE 37.- Dispositions particulières relatives à la classification et aux salaires des équipages des navires de pêche industrielle.

La classification des équipages et leurs salaires à bord des navires de pêche industrielle sont réglés par accord particulier entre les armateurs et les organisations professionnelles des personnels intéressés.

Toutefois, les salaires minima garantis et les indemnités diverses ne doivent, en aucun cas, être inférieurs à ceux pratiqués à bord des navires portuaires ou fluviaux étant entendu qu'une prime de pêche ou une part de poisson pêché s'ajoute à ces salaires minima.

Dans tous les cas, les dispositions adoptées doivent être annexées au rôle d'équipage de chaque navire après visa du Chef de la Circonscription Maritime du port d'armement du navire; elles doivent être portées à la connaissance du service compétent de l'Inspection du Travail

ARTICLE 38.- Les équipages visés à la présente loi sont de droit soumis au Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande.

TITRE VI - DES DIFFERENDS INDIVIDUELS

ARTICLE 39.- Les différends individuels naissant de l'application ou de l'interprétation de la présente loi seront obligatoirement soumis en conciliation au Chef de la Circonscription Maritime du Port d'armement du navire.

En cas de non conciliation, les parties en cause peuvent se pourvoir devant le Tribunal du Travail du ressort du port d'armement du navire.

TITRE VII - DES DIFFERENDS COLLECTIFS.

ARTICLE 40.- Tout différend collectif est immédiatement notifié par les parties en cause au Chef de la Circonscription Maritime du port d'armement. Les parties sont convoquées par le Chef de la Circonscription Maritime qui procède à la conciliation. Elles peuvent se substituer un représentant ayant qualité pour se concilier. Lorsqu'une des parties ne comparait pas, le Chef de la Circonscription Maritime la convoque à nouveau dans un délai qui ne peut excéder 2 jours, sans préjudice de sa condamnation à une amende prononcée en application de l'article 471 paragraphe 15 du Code Pénal par la juridiction compétente sur procès-verbal dressé par le Chef de la Circonscription Maritime.

Les accords de conciliation sont consignés dans un procès-verbal de conciliation signé par les parties qui en reçoivent ampliation. Ils sont obligatoires et deviennent exécutoires au jour du dépôt au Greffe du Tribunal du Port d'armement.

Lorsque la tentative de conciliation n'a pas abouti, la procédure de règlement des différends collectifs est celle instituée par le Code du Travail terrestre.

Le rôle inparti dans cette procédure à l'Inspection du Travail est dévolu au Chef de la Circonscription Maritime du Port d'armement.

TITRE VIII - DATE D'APPLICATION.

ARTICLE 41.- Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur à compter du jour de sa publication au Journal Officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 21 Mai 1960



LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Abbé Fulbert YOULOU.