

REGLEMENTATION DU TRAVAIL A BORD

Décret n° 74- 1001 du 16 novembre 1974, relatif à la réglementation du travail à bord, à la fixation des effectifs minimaux et à la répartition des personnels affectés au service du navire.

(JORT n° 70 du 19 novembre 1974, page 2505)

Nous, Habib Bourguiba, président de la République Tunisienne ,

Vu la loi n° 67- 52 du 7 décembre 1967, portant promulgation du code du travail maritime et notamment les articles 52 et 53 dudit code,

Vu l'avis des ministres des affaires sociales et des transports et des communications,

Décrétons :

TITRE PREMIER DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

Article premier

Le présent décret s'applique à toute personne, inscrite au registre d'équipage des navires de jauge brute égale ou supérieure à trois cents tonneaux, autres que ceux armés à la pêche, à l'exception des capitaines, des pilotes qui ne sont pas membres de l'équipage, des élèves, des médecins et du personnel infirmier ou hospitalier exclusivement employé à des travaux d'infirmerie.

Article 2

Est considéré comme temps de travail, le temps pendant lequel un membre d'équipage est, pour des raisons de service, à la disposition du capitaine, soit à la mer, soit au port.

Est considéré comme temps de repos, le temps pendant lequel un membre d'équipage n'est pas de service et est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation à bord lorsque le navire est en mer ou d'aller à terre lorsque le navire est au port.

Article 3

Le service à bord s'effectue de deux manières suivant la position du navire : le service à la mer et le service au port.

Est considéré comme service à la mer, le service effectué lorsque le navire est en mer, sur rade foraine et chaque fois qu'il séjourne moins de vingt-quatre heures sur rade abritée ou dans les ports d'escale.

Est considéré comme service au port, le service effectué lorsqu'il est prévu que le navire séjourne plus de vingt-quatre heures sur rade abritée ou dans un port d'escale et, dans les cas, lorsque le navire passe la nuit ou une partie de la nuit dans son port d'attache.

Toutefois, pour des raisons de sécurité et pour permettre l'exécution des travaux inhérents à l'appareillage et à l'accostage du navire, ainsi qu'au fonctionnement du service des personnes embarquées, le service à la mer est conservé ou repris chaque fois que le capitaine le juge nécessaire.

TITRE II

DE LA DUREE DU TRAVAIL

Article 4

La journée normale de vingt-quatre heures commence à l'heure de la prise du travail, fixée par le capitaine .

Le travail de jour est celui qui est accompli entre les limites de 5 heures et 20 heures.

Toutefois, les contrats d'engagement maritime, conventions collectives ou autres accords peuvent fixer, pour le travail de jour, des limites plus favorables.

Article 5

A l'exception des navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux et effectuant une traversée inférieure à 24 heures, le service de quart à la mer pour les officiers et les membres d'équipage ne doit pas comporter plus de 5 heures consécutives. Dans ce cas, ils doivent bénéficier d'un repos ininterrompu d'au moins six heures.

Pour les agents du service général, le service à la mer est organisé de telle façon que chaque membre de ce personnel soit toujours assuré de huit heures de repos ininterrompu avec en plus 4 heures pour les repas et la toilette. En aucun cas, le service de nuit à la mer, pour cette catégorie de personnel, ne doit être fait par la personne ayant accompli la totalité des huit heures de travail dans la journée précédente.

Article 6

Le travail supplémentaire au-delà de quarante-huit heures par semaine ne doit pas dépasser les limites fixées par le tableau ci-après :

Genre de navigation	Personnel officier		Personnel subalterne	
	Par mois	Par semaine	Par mois	Par semaine
Long court.....	90 h		90 h	
Cotage international.....	120 h		120 h	
Cotage national.....	120 h		120 h	
Remorqueurs au port		24 h		24 h

Toutefois, le nombre total d'heures de travail effectuées dans un jour ne doit pas excéder douze heures.

Article 7

Sauf circonstance exceptionnelles imprévisibles dont le capitaine est seul juge, la durée du travail effectif à exiger des membres de l'équipage embarqués ne peut excéder huit heures par jour.

Article 8

Des dérogations exceptionnelles et temporaires aux dispositions des articles 5, 6 et 7 du présent décret peuvent être admises dans les conditions énumérées ci-après, et pour lesquelles le capitaine est en droit, en vue d'assurer la sécurité et la bonne marche du navire, ainsi que l'assistance en mer, d'exiger de quelque catégorie de personnel que ce soit un travail sans limitations de temps dans les cas suivants :

a) circonstances exceptionnelles imprévisibles mettant en danger imminent la vie humaine en mer, la sécurité du navire ou de sa cargaison, ainsi que l'assistance de tout navire en danger,

b) insuffisance de personnel de service due à la maladie, blessure ou tout autre empêchement d'un ou plusieurs membres de l'équipage,

c) travaux requis par des formalités usuelles douanières, sanitaires ou de police.

Le temps nécessaire à l'exécution de ces travaux ne dispense pas le marin de son service habituel.

Article 9

Des dérogation permanentes aux dispositions des articles 5, 6 et 7 du présent décret peuvent être admises dans les circonstances suivantes et au cours desquelles le capitaine peut exiger un travail supplémentaire sans limitation de temps :

a) à l'entrée et à la sortie des ports , havres et rivières, lorsque le personnel, qui n'est pas de quart ou de service, est appelé à seconder la bordée du quart pour assurer les manœuvres, appareillages et mouillages du navire,

b) les appels, exercices d'incendie ou d'abandon et exercices similaires pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Le temps nécessaire à l'exécution de ces travaux ne dispense pas le marin de son service habituel.

Article 10

La durée légale du travail pendant le service au port peut être prolongée au-delà de huit heures par jour, pour assurer l'exécution :

a) du service de veille ou du service de garde de nuit.

b) des 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 certains spécialistes de l'équipage.

c) des travaux de nuit dont la nature et les conditions de rémunération sont expressément spécifiées au contrat d'engagement maritime.

Article 11

Tout le personnel d'équipage embarqué doit, en raison des nécessités de service du navire dont le capitaine est seul juge accomplir le travail qui lui est commandé, dans la limite de la durée du temps de travail réglementaire, et qu'elle qu'en soit la durée dans les conditions mentionnées par les articles 8, 9 et 10 du présent décret.

Article 12

Les heures supplémentaires sont compensées par une majoration de salaire.

Le paiement des heures supplémentaires peut être effectué, soit après le décompte des heures de travail supplémentaires effectives, soit au forfait selon l'accord intervenu entre les parties.

Des conventions collectives pourront prévoir, au lieu d'un paiement en espèce, une exemption correspondante de service et de présence à bord ou une compensation de toute autre forme.

Article 13

Toute heure de travail supplémentaire, effectuée de jour au delà de la limite de huit heures de travail par jour et de quarante huit heures de travail par semaine, doit être majorée de soixante quinze pour cent du taux de l'heure de travail normal qui est égal à 1/208 du salaire mensuel.

Cette majoration est portée à 100% pour toute heure de travail supplémentaire effectuée de nuit et les jours fériés, chômés et payés.

Article 14

A l'exception du travail effectué en vue de l'assistance et du sauvetage de la vie humaine en mer, des appels, exercices d'incendie ou d'abandon et exercices similaires pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et des travaux requis pour des formalités usuelles douanières, sanitaires ou de police, toute heure de travail, effectuée en application des articles 8 et 9 du présent décret et en dépassement des limites fixées par l'article 6 ci-dessus, doit être compensée par une rémunération spéciale qui sera au moins égale au taux de l'heure normale majorée de 120%.

Article 15

Des conventions collectives peuvent être établies en vue de déterminer les travaux exigibles de l'équipage ainsi que les tâches dont l'accomplissement ouvre droit, soit à une indemnité supplémentaire, soit à une rémunération spéciale.

TITRE III

DE L'ORGANISATION DU TRAVAIL

Article 16

Le service à la mer constitue un service permanent pendant lequel une partie au moins de l'équipage assure sans interruption, en se relevant de jour comme de nuit, la marche, la conduite et la sécurité du navire, des personnes embarquées et de la cargaison.

Article 17

Pendant le service au port, le personnel est groupé pour assurer un service de jour collectif et discontinu en vue d'exécuter les travaux nécessaires à l'entretien et à l'exploitation commerciale du navire.

Le service au port peut comporter un service permanent réduit pour la garde et la sécurité du navire.

Article 18

Pendant le service de la mer, l'équipage 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.

L'organisation du service au port peut comprendre des services de jour ou de nuit, collectifs et discontinus, ayant pour objet d'assurer l'entretien et la propreté du navire, la tenue en bon état des machines, agrès et apparaux que l'exécution de certains services spéciaux.

Article 19

A bord des navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux et effectuant une traversée d'une durée de moins de vingt-quatre heures, les services du personnel du pont et de la machine peuvent être organisés respectivement en deux bordées pont et en deux quarts machine à la condition de se conformer aux prescriptions des articles 5, 6, 7, 8 et 10 du présent décret.

Toutefois, la durée du service de quart à la mer ne doit pas dépasser 6 heures consécutives.

Article 20

A bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, ou effectuant une traversée d'une durée supérieure à 24 heures, le service du personnel du pont est organisé en trois bordées et le service de la machine en trois quarts.

Article 21

A bord des navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux, chaque bordée pont doit comprendre au moins un homme commandé par un officier chef de quart, et chaque quart à la machine doit comprendre au moins un officier mécanicien inscrits comme tels sur le registre d'équipage.

A bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, chaque bordée pont doit comprendre au moins deux hommes commandés par un officier chef de quart et chaque quart à la machine doit comprendre un nombre suffisant de marins qualifiés commandés par un officier mécanicien, inscrits comme tels sur le registre d'équipage.

A bord des navires pour lesquels il aura été reconnu des caractéristiques techniques poussées, quel que soit leur tonnage, le ministre chargé de la marine marchande peut autoriser la réduction de l'effectif de la machine et notamment la suppression de l'officier de quart. Cette autorisation ne peut être accordée que si l'effectif du navire comprend un nombre suffisant de marins, officiers et subalternes, aptes physiquement et professionnellement à assurer l'entretien et, éventuellement, la remise en bon état de fonctionnement de l'appareil propulsif et des auxiliaires et ainsi que la conduite de la machine et des auxiliaires pendant la durée de la remise en état des dispositifs automatiques en cas d'avarie momentanée.

Article 22

L'autorité maritime peut prescrire l'addition d'un homme supplémentaire par bordée pont en raison des caractéristiques du navire, des traversées et du travail à bord ou lorsque la sécurité de la navigation rend cette mesure indispensable.

Article 23

Le personnel du service général travaille en équipes composées d'un nombre suffisant de personnes afin d'assurer, avec les soins nécessaires et l'hygiène voulue, les services-restaurants à toute les personnes se trouvant à bord, et le service-hôtel à tous les officiers et passagers.

Article 24

Pour les navires réputés à caractéristiques techniques poussées, le ministre chargé de la marine marchande peut, après avis d'une commission spéciale par lui désignée et par dérogation aux dispositions du présent décret, établir des règles spéciales d'organisation du travail sans qu'elles puissent avoir pour effet de modifier la définition du temps de travail effectif et sa durée, ni d'augmenter la durée journalière maximale du travail en service à la mer ou en service au port.

Article 25

Les navires à caractéristiques techniques poussées dans le sens du présent décret, sont ceux dotés de dispositifs de nature à simplifier les conditions techniques de la navigation et de l'exploitation de ces navires.

Article 26

L'organisation des services à bord, établie selon les règles énoncées par le présent décret et les conventions collectives incombe au capitaine.

TITRE IV

DU CONTROLE DE L'ORGANISATION ET DE LA DUREE DU TRAVAIL

Article 27

Le contrôle de l'organisation et de la durée du travail est assuré par l'autorité maritime. Ce contrôle peut être effectué au moment de l'armement du navire ou même avant.

Pour les navires du type classique, le contrôle est lié à celui des effectifs.

Article 28

Sur les navires pour lesquels il aura reconnu des caractéristiques techniques poussées pouvant justifier une réduction des effectifs normaux, notamment la suppression de

l'officier de quart dans la machine, une organisation spéciale du travail est établie par le ministre chargé de la marine marchande. Cette organisation spéciale doit satisfaire aux dispositions des articles 21 et 24 du présent décret.

L'adoption d'une organisation spéciale ou d'un effectif réduit n'est pas définitive. Elle doit être confirmée ou infirmée au plus tard à la fin d'une année d'exploitation, selon les résultats d'une étude appropriée.

Article 29

Un tableau fixant l'organisation du travail, tant en service à la mer qu'en service au port, est dressé par le capitaine, visé par l'autorité maritime, consigné sur le journal de bord et affiché dans les postes d'équipage.

Le capitaine doit rendre compte à l'autorité maritime de tout changement apporté à cette organisation dès l'arrivée de son navire dans un port tunisien.

Article 30

Sur chaque navire auquel s'applique le présent décret, le capitaine tient un registre côté et paraphé par l'autorité maritime sur lequel il relate les circonstances qui l'ont amené à prolonger la durée du travail journalier au-delà de huit heures.

Les noms, prénoms et qualités de bénéficiaires des heures supplémentaires ainsi que le nombre d'heures supplémentaires accomplies sont inscrits sur le registre susvisé.

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 membre d'équipage.

Le registre des heures supplémentaires est visé par l'autorité maritime à chaque visite de partance et toutes les fois qu'elle le juge utile.

Les contestations concernant l'application des dispositions du présent article sont réglées localement dans les ports tunisiens par l'autorité maritime.

Article 31

Le représentant de chaque catégorie de l'équipage visé au 3^{ème} alinéa de l'article 30 ci-dessus est désigné par les membres de sa catégorie embarqués, pour une durée égale au moins à un mois.

TITRE V

DE LA FIXATION DES EFFECTIFS

Article 32

Tout navire auquel s'applique le présent décret doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour :

- a) assurer la sécurité de la vie humaine en mer,
- b) donner effet aux dispositions concernant la durée et l'organisation du travail prévues par le présent décret.
- c) éviter tout surmenage de l'équipage et supprimer ou restreindre autant que possible les heures supplémentaires.

Article 33

L'effectif de tout navire auquel s'applique le présent décret est fixé par l'armateur et soumis à l'approbation de l'autorité maritime qui apprécie sa conformité aux règles relatives à la sécurité de la navigation, à la durée du travail et à l'organisation des services à bord.

Article 34

A bord de tout navire, les transmissions radiotéléphoniques doivent être assurées par un membre de l'équipage, titulaire au moins d'une qualification restreinte de radiotéléphoniste.

A bord de tout navire, l'écoute et les transmissions radiotélégraphiques doivent être assurées par un officier breveté radiotélégraphiste.

Article 35

A bord de tout navire transportant 100 personnes ou plus y compris l'équipage et effectuant soit une traversée de plus de 48 heures soit des traversées successives de 7 jours au total il doit être embarqué un médecin au moins.

Article 36

A bord de tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux et pratiquant une navigation internationale, il doit être embarqué un marin spécialiste de la défense contre le feu et deux matelots qualifiés.

Article 37

Si l'effectif embarqué est inférieur en nombre et en qualifié à celui qui a obtenu le visa et si les conditions réelles d'exploitation du navire ne permettent pas d'assurer le respect des règles mentionnées aux articles 34, 35 et 36 du présent décret, l'autorité maritime retire ou n'accorde pas le visa, sauf dérogation spéciale.

Article 38

Le refus ou le retrait du visa entraîne, outre les sanctions pénales prévues par la législation en vigueur, l'interdiction d'appareillage du navire.

Article 39

Les décisions prises par l'autorité maritime doivent être motivées.

Elles peuvent faire, à toute époque, l'objet d'un recours devant le ministre chargé de la marine marchande, de la part de l'armateur, des représentants de l'équipage du navire en cause, ou des organisations syndicales professionnelles représentatives des armateurs ou des marins.

Le ministre chargé de la marine marchande statue dans les dix jours qui suivent le dépôt de la requête.

Article 40

Les ministres des affaires sociales et des transports et des communications sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République tunisienne.

Fait à Tunis, le 16 novembre 1974.

P/ Le Président de la République tunisienne

Et par délégation

Le Premier ministre

HEDI NOUIRA