

UIM  
Siège Social : 36, Rue de Naples  
75008 PARIS

PROTCOLE D'  
ACCORD D'ENTREPRISE

– PERSONNEL D'EXECUTION embarqué sur les navires vraquiers armés au  
Long Cours de l'UNION INDUSTRIELLE ET MARITIME –

REFONTE du PROTCOLE signé à PARIS le 28 Décembre 1971, en tenant compte  
des compléments et améliorations inclus dans les Avenants :

~ N° 1 du 17 Avril 1973

- N° 2 du 15 Octobre 1974

- N° 3 du 1° Août 1975

- N° 4 du 30 Juillet 1976

ainsi que modifications exposées dans la lettre du 16 Janvier 1978, faisant suite à la Réunion  
Paritaire d'Entreprise du 14 Décembre 1977.

## I - PREAMBULE - DISPOSITIONS GENERALES -

Le présent Accord a pour but de fixer les effectifs, les conditions de travail, les rémunérations et les congés de tout le Personnel Exécution embarqué sur les navires vracquiers armés au Long Cours de l'U.I.M.

Ce Protocole assure à ce personnel un salaire mensuel garanti, identique en toutes positions, une amélioration générale des conditions de vie et de travail des marins à bord et à terre ainsi qu'une meilleure harmonisation entre tous les navires Long-courriers de la flotte U.I.M., qu'ils soient automatisés, semi-automatisés ou classiques.

Le Personnel Exécution est au service du navire et non uniquement à celui d'un service, dans la spécialité pour laquelle il a été embarqué. Il peut donc être affecté aux divers travaux nécessités pour la bonne marche, la maintenance et l'entretien du navire dans toutes ses parties.

## II - EFFECTIFS -

Les effectifs du Personnel Exécution embarqués à bord de tous les navires vracquiers de l'U.I.M. sont définis en annexe et ont obtenu les visas réglementaires des Affaires Maritimes de DUNKERQUE.

## III - PRINCIPES GENERAUX - Répartition du Travail -

La journée normale de travail est de 8 heures, auxquelles peut s'ajouter un certain nombre d'Heures Supplémentaires : cette journée ne devra pas dans les circonstances normales, dépasser 10 heures par jour, sauf cas de manoeuvres, sécurité, événements à caractère exceptionnel pouvant intervenir dans la bonne exploitation du navire. Tous les dépassements à la durée de 8 heures par jour devront être relevés.

### A/- PERSONNEL PONT et MACHINE -

a) Le temps de travail journalier est, à la mer comme au port, compris entre 0 et 24 heures.

Le volume de travail en H/S dépend des circonstances de travail et des caractéristiques du navire, étant entendu qu'elles sont réduites au minimum. Il ne sera pas fait d'H/S, les Dimanches et Jours fériés dans tous les ports, sauf si les opérations commerciales le nécessitent; les franchises d'H/S précédemment prévues à l'Accord sont supprimées.

Chaque marin tient un carnet individuel d'H/S et A/S, pour tenir compte des différents dépassements à l'horaire du service.

b) La propreté des locaux communs est effectuée dans la journée normale de travail

La propreté hebdomadaire des cabines individuelles est effectuée uniquement le Dimanche. Pour cette propreté hebdomadaire, = L'embauche ou le débauchage au travail a lieu alors une 1/2 heure après ou avant l'heure affichée en tenant compte des circonstances de l'exploitation du navire.

c) Le travail peut être organisé par roulement au port, et en particulier lorsque le navire fait escale dans des pays chauds pendant plusieurs jours, en " Journée Continue" ou " Journée bloc " le Dimanche ou 1 Jour de la semaine (6 heures de travail ininterrompues équivalent à 8 heures en 2 vacations) sur proposition du Commandant responsable de la bonne exploitation du navire ou sur demande du personnel et après accord mutuel (Repas froids éventuellement pour le souper, ce jour là si l'accord est général et pour permettre au service Hôtel de participer à cette journée).

d) Déhalage de nuit - Le Personnel Pont et Machine retenu à bord pour un déhalage après 18 h.00 et avant 01 h.00 reçoit une A/S par heure de présence à bord décomptée à partir de la fin du repas du soir et jusqu'à minuit. (Aucune A/S d'attente ne sera attribuée pour un déhalage fixé après 01 h.00 puisque les marins ont la possibilité de profiter de leur soirée.)

Il ne peut y avoir cumul entre l'A/S d'attente et l'A/S prévu à l'Accord d'Entreprise pour un travail effectué en dehors de la Journée normale.

e) Le service de garde à la coupée ne donne jamais lieu à paiement d'A/S, sauf dans le cas où le marin intervient pour le service de la marchandise (fermeture d'une cale par exemple).

f) L'Homme de plat détaché de la Bordée Roulante assure le service de table des réfectoires pendant 2 heures par jour (au début et à la fin des 2 principaux repas). Il est chargé selon les circonstances, de la propreté des réfectoires, des sanitaires et de tous les locaux communs de l'Equipage.

Il participe aux manoeuvres.

g) Les matelots affectés périodiquement à la machine sont appelés par roulement à ce service pour une durée de 7 ou 10 jours selon les instructions du Commandant et du Chef Mécanicien.

#### B/ - PERSONNEL HOTEL -

Les tableaux d'organisation du service du Personnel A.D.S.G. sont établis sur la base de 8 heures de travail par jour, au port comme à la mer. Ils sont affichés dans les locaux de l'Equipage et des Officiers, et doivent être respectés par tous, en particulier pour les services des repas, l'entretien des locaux, la propreté des cabines, les rations .....

A la mer ces horaires ne donnent lieu à aucun dépassement dans les circonstances normales de la vie du navire.

Pendant les séjours au port (du jour de l'arrivée au jour du départ) et compte-tenu des sujétions particulières à leurs fonctions, le personnel A.D.S.G. bénéficiera d'une H/S par jour.

Au port et à la mer, les dépassements éventuels, justifiés sur les carnets individuels de travail, donnent lieu au paiement d'H/S et. Eventuellement d'A/S en dehors de l'horaire réglementaire.

Pour assurer le service de leur Vaisselle, les 4 marins du service Hôtel se partagent mensuellement et au prorata des Journées d'embarquement, un forfait de 30 H/S - Il ne sera plus attribué d'H/S pour ce travail, en sus de ce forfait.

Les H/S de réception sont majorées de 50 %, et comptabilisées à part.

a) - Le Cuisinier et l'A.T.C. boulanger font équipe pour la préparation des repas et leurs distributions, les sorties de cambuse, la fabrication du pain, la propreté et l'entretien de la cuisine et de la cambuse. Dans les ports français, le pain sera approvisionné auprès d'un boulanger de terre, si les conditions le permettent.

b) - Le Maître d'Hôtel effectue le service de table, du salon et l'entretien des locaux du Commandant et des Chefs de service ainsi que la cabine de l'O.R.E.

Il est responsable du linge et du matériel hôtel.

La charge des vivres est assurée par le Cuisinier ou le Maître d'Hôtel, selon les navires et les instructions de l'Armement.

c) - Le Garçon de Carré est chargé du service de table du Carré des Officiers et de l'entretien de leurs locaux. Il aide le Maître d'Hôtel pour la lingerie.

Le Maître d'Hôtel et le Garçon sont dispensés de l'entretien des cabines pendant le séjour des Epouses - Ces séjours ne doivent entraîner aucune perturbation à l'horaire de service de tout le personnel Hôtel.

d) - L'embarquement des vivres, quelque soit les quantités est effectué sans rémunération supplémentaire, con- à l'Article 26 de la Convention Collective Nationale par le P/E Pont et Restaurant.

### C/— NOVICES -

Compte tenu de la formation polyvalente dispensée dans les Ecoles d'Apprentissage Maritime, le novice sera affecté par quinzaine alternativement au service Pont et au service Machine. Il ne doit pas uniquement effectuer des travaux de nettoyage, propreté et entretien, mais doit efficacement participer à certains travaux de démontages ou autres qui sont utiles à leur formation et doivent lui permettre de parfaire leur apprentissage.

De plus, le novice devra effectuer des exercices réguliers à la barre lorsque les circonstances de navigation le permettent.

### D/ -MAITRES MECANICIENS ET MAITRES ELECTRICIENS -

Ces 2 qualifications sont uniquement réservées aux ouvriers exerçant sous ce titre à bord des navires AUT et semi-AUT. Cependant, lorsque l'un d'eux, étant stabilisé, aura effectué sur ces navires et dans ces fonctions une durée d'embarquement de 2 ans - cette durée d'embarquement étant réduite à 1 an si le marin a plus de 10 années d'ancienneté à l'U.I.M. - il deviendra titulaire de ce titre à la Compagnie et en jouira avec les avantages de rémunération qui y sont attachés quelque soit son affectation d'ouvrier.

A compter du 1<sup>o</sup> Janvier 1973, l'ouvrier extérieur et l'Electricien embarqués sur les navires classiques recevront pendant leur embarquement et les congés afférents, les mêmes rémunérations que les Maîtres des navires AUT et semi-AUT.

### E/ - SECONDS-MAITRES -

Sur les navires de l'U.I.M. armés au Long-Cours, il pourra être embarqué des Seconds-Maîtres à la place des marins qualifiés.

Les nominations de Second-Maitres sont faites par l'Armement à titre individuel - la première promotion de 10 Second-Maitres ayant lieu à partir du 1<sup>o</sup> Octobre 1976. Il sera tenu compte de l'ancienneté à la Compagnie (minimum de 10 années) et de l'aptitude professionnelle (marin qualifié) -

Les Second-Maitres reçoivent les salaires d'un graisseur ordinaire (barème de solde de l'U.I.M.) et cotisent à la 6<sup>ème</sup> catégorie E.N.I.M.

### IV - SERVICE A LA MER -

A - PONT - Sur les navires équipés d'un gyro-pilote et de liaisons téléphoniques, dans les circonstances normales de navigation, le quart à la mer est effectué, de jour comme de nuit, par un Officier et un Marin qui ne peut être distrait de la veille.

Sur les autres navires, la bordée de navigation est fixée à 2 hommes sous les ordres de l'Officier de quart, cependant, pendant le jour et en accord avec la circulaire N° 21 de l'Administration et des Gens de Mer du 19 Avril 1968 relative à l'effectif des bordées de navigation, le matelot veilleur, seul sur la passerelle avec l'Officier de quart, pourra assurer la tenue de la barre si nécessaire, sans pour cela faire appel au second matelot de la bordée occupée à l'entretien.

#### B/ - MACHINE -

Suppression du quart "machine" pour le P/E sur les navires AUT et. semi-AUT, ayant reçu le visa des Affaires Maritimes.

#### V - SERVICES DE GARDE ET DE SECURITE AU PORT -

Lorsque ce service est assuré, il serait souhaitable que l'Officier de garde soit assisté par un homme de coupée ou un gardien de terre.

Conformément à l'Article 21 de la Convention Collective, 6 heures de garde sont considérées comme équivalentes à 8 heures de travail et donnent droit soit avant, soit après cette garde, à 24 heures de repos qui devront être prises pendant le séjour du navire au port.

Ces 24 heures de repos s'entendent à partir du moment où le marin quitte le travail jusqu'au moment où il prend la garde ou à partir du moment de la fin de la garde jusqu'à celui où il reprend le travail.

Le marin qui aurait travaillé 8 heures dans la journée et qui effectuerait à la suite un service de garde équivalent à 8 heures de travail, ayant ainsi assumé 16 heures de travail consécutif, a droit à 8 heures supplémentaires.

Si pendant son repos, il est fait appel au concours du marin, le repos est considéré comme interrompu si cette durée de travail est supérieure à 2 heures.

Si cette durée est égale ou inférieure à 2 heures, ce travail est rémunéré en H/S, mais le repos n'est pas interrompu.

Le service de garde peut être confondu avec celui de la surveillance des Opérations Commerciales de nuit, et dans ce cas, à l'appréciation du Commandant, il pourra être adjoint à l'Officier de garde, un Maître ou un Ouvrier ou un Graisseur de qualification machine pour toutes interventions possible dans la bonne marche de ces O.C.

Pour ces interventions au service de la marchandise durant le service de garde au port - et en dehors des heures normales de travail, il sera alloué une allocation spéciale pour une heure d'intervention.

Les repos acquis au titre du service de garde ou du service de sécurité, seront reportés à la suite de ces congés s'ils n'ont pu être donnés avant ou après ce service, et si ce repos a été interrompu.

Conformément à l'article 22 de la Convention Collective, 12 heures de sécurité sont considérées comme équivalentes à 8 heures de travail, et donnent droit soit avant, soit après, à 24 heures de repos qui devront être prises pendant le séjour du navire au port. Le personnel de sécurité assure un service de rondes et veille au matériel de sécurité.

#### VI - INTERVENTIONS DE NUIT & RECUPERATIONS -

Lorsque des marins auront été appelés pour des interventions de nuit, les heures de travail effectuées à ce titre, pourront être récupérées le lendemain pendant les heures normales de la journée de travail. Cette récupération n'est pas systématique, mais peut être faite sur la demande de l'intéressé en tenant compte des besoins du service.

Tenant compte des circonstances de navigation et d'exploitation, le Commandant peut "être appelé soit à doubler le quart pour une durée indéterminée et consistant à compléter à 2 marins la bordée de navigation, soit à appeler la doublure de quart pour une intervention limitée.

Dans le 1er cas - le marin fait partie intégrale de la bordée pour toute la durée de ses quarts.

Dans le 2ème cas - Il est précisé que, si la doublure a été appelée 2 fois dans les 4 heures, ou durant 3 heures consécutives, ces interventions sont considérées équivalentes au quart accompli.

Chaque heure d'intervention qu'elle soit ou non récupérée le lendemain, effectuée en dehors de la journée normale du travail, donne lieu au paiement d'une A/S.

La récupération annule les H/S effectuées à ce titre.

#### VII - ALLOCATIONS SPECIALES -

Les salaires joints à cet accord tiennent compte de la forfaitisation d'un certain nombre d'A/S résultant de la Convention Collective ou des usages.

Seuls les travaux suivants donnent droit à l'attribution d'A/S =

a) Travaux effectués en dehors de la journée normale de travail, c'est à dire au service à la mer entre 18 heures et 06 heures pour les marins qui ne sont pas de quart et au service au port entre 20 heures et 06 heures (manoeuvres et déhalages compris en service au port et à la mer).

Pour les A.D.S.G. : entre 22 heures et 06 heures (à la mer), entre 20 heures et 06 h.30 (au port).

b) manipulations marchandises sèches (choulage) en remplacement de personnel de terre.

c) travaux de réfection entrepris dans les Ballasts Latéraux et Wing-tanks sur les revêtements de ces capacités afin de leur maintenir un bon état en vue d'un prochain chargement.

d) nettoyage de l'entablement du M.P., lorsqu'il est nécessaire d'entrer dans le caisson ou dans le collecteur de balayage.

Le nettoyage de l'entablement des moteurs SULZER s'avérant parfois plus pénible et salissant, chaque opération pourra donner lieu à une attribution complémentaire d'A/S sur proposition du Chef Mécanicien et après approbation de l'Armement.

e) intervention de l'homme de garde pour le service de la marchandise (voir service de garde au port).

f) travail effectué par le personnel de quart machine : le navire étant en service à la mer et au mouillage.

g) toute intervention de nuit qu'elle soit ou non récupérée, c'est à dire en dehors de la journée de travail prévue à l'alinéa a)

h) Rinçage des B/L et W.T. - Dans le cas précis où le Commandant estimé nécessaire un rinçage soigné des ballasts-latéraux et wing-tanks afin de main tenir ces capacités en bon état de propreté et évacuer les boues, même si aucun chargement de grains n'est prévu dans l'immédiat, le Personnel Pont participant à ce travail reçoit 1 A/S par heure passée dans ces compartiments. Ce rinçage doit s'effectuer dans l'horaire normal de la journée de travail.

Il ne peut y avoir cumul entre ces A/S de rinçage et la Prime de lavage soigné des cales prévue aux Instructions de la Compagnie.

i) Maintenance des grues pendant les Opérations Commerciales – Le Personnel du Service Machine participant à l'entretien et à la maintenance des grues pendant les Opérations Commerciales et maintenu à bord pour une éventuelle intervention après l'horaire normal du travail au port (entre 18 h. et 06 h. le lendemain) perçoit 1 A/S par heure d'attente.

Les heures d'intervention en dehors de la journée normale du travail (entre 20 h. et 06 h.) interrompent l'attente et sont numérotées conformément aux barèmes des heures de grues fixés aux Instructions de la Compagnie (note N° 9, F° 9).

Il n'y a pas cumul entre l'A/S d'attente et l'heure d'intervention.

1 A/S PAR HEURE DE TRAVAIL.

Toutes autres A/S sont supprimées et en particulier la mise à terre des lamaneurs au mur d'attente du seaway, l'embarquement des soutes par le personnel de quart et tous les travaux effectués dans le carter du moteur principal.

#### VIII - REMUNERATIONS (Salaires et Primes diverses) -

A/ - Tout le personnel d'exécution qu'il soit stabilisé ou non, bénéficiera de la solde mensuelle garantie pour tous les navires vracquiers armés au Long-Cours de la Compagnie. Cette solde sera payée quelque soit la position ou se trouve le marin au cours de l'année = embarquement, congé, disponibilité, maladie, pour les périodes à la charge de l'Armateur

Elle englobe l'indemnité de nourriture en congé, disponibilité, maladie à la charge de l'Armement, ainsi que les primes de qualification navire, de fonction - primes Atlantique Nord - Primes minéraliers, salissure - blanchissage pour les A.D.S.G. - Indemnité de boissons, ainsi que la prime d'ancienneté.

Les primes d'éloignement prévues aux accords paritaires, seront versées à part, à compter du 148ème jour de présence à bord du navire et seulement lorsque la prolongation de l'embarquement aura été faite à la demande de l'Armement.

Ne seront pas aussi incluses dans ce salaire, toutes les A/S prévues à l'article VII, toutes les H/S.

Ne sont pas également incluses dans ce salaire la prime de chaleur les primes passagers, les primes de fin d'année, les primes de fin de carrière ainsi que les primes occasionnelles?.

B/ - PRIMES DIVERSES (non incluses dans le Salaire Garanti).

a) Primes passagers sont réglées à chacun des A.D.S.G. conformément aux instructions de l'Armement? Cette prime forfaitaire se substituant aux H/S qui ont pu être effectuées pour le service des passagers.

b) Prime de chaleur pour tenir compte de conditions climatiques particulières, il est versé au Personnel d'Exécution du navire, une prime spéciale "Prime de Chaleur" (soit la somme de Frs -15,07 par jour au 1711/1977).

## - ATTRIBUTION

Cette prime est attribuée, lorsque le navire est au port ou sur rade pendant la saison chaude, entre le 1er Mai et le 30 Septembre inclus, et dans la zone d'Opérations Commerciales de la Mer Rouge et dans le Golfe Arabo-Persique limitée

- ( au Nord - Passage à SUEZ
- ( au Sud - Passage au parallèle du Cap Ras Hafun
- ( à l'Est - par le 62° méridien de longitude Est

Cette prime non hiérarchisée, est réajustée lorsqu'il y a modification des barèmes de salaires sur le Plan National.

c) A compter du 1er Juillet 1975, l'ancienneté Compagnie des marins ayant plus de 15 ans d'Entreprise - dont 2 ans à l'U.I.M. - sera le double de celle attribuée sur le Plan National.

d) Les primes de visites des cylindres et G.E sont majorées de 15 %, à compter du 1° Novembre 1974.

e) Les primes de fin d'année du personnel d'exécution de la Compagnie depuis l'année 1975 seront calculées et fixées à 100 %, du salaire mensuel garanti (13ème mois). Cette prime sera versée selon les modalités définies sur le Plan National.

f) Les primes de fin de Carrière sont calculées selon les salaires mensualisés, sans l'indemnité de nourriture. Cette Prime sera versée selon les modalités définies sur le Plan National.

C/ - Si un Marin manque à l'effectif, selon la décision de l'effectif en vigueur - le salaire dû marin manquant (base mensuelle) sera réparti en parts égales entre le personnel du même service qui sera appelé à effectuer son travail ou son quart, à l'exception du novice.

Si du fait de cette absence, le personnel du service du marin manquant était appelé à faire des heures supplémentaires importantes, il sera tenu compte du mode de paiement le plus avantageux.

### ;D/ - MAITRES CUISINIERS - MAITRES DU SERVICE "MACHINE"

a) Les Maîtres-Cuisiniers stabilisés dans l'emploi à l'U.I.M. classés en 8ème catégorie E.N.I.M. et ayant plus de 15 années d'ancienneté d'Entreprise, bénéficient du salaire de "Cuisinier chargé des vivres" pour toutes les positions rénumérées par la Compagnie.

b) Les Maîtres du Service Machine stabilisés dans la fonction (article III D de l'Accord) et ayant effectué 2 années de navigation au long-cours dans leur fonction de Stabilisation, conservent leur salaire au L.C., s'ils sont désignés pour un embarquement sur un navire armé au Cabotage.

c) Les Maîtres d'Hôtel stabilisés à l'Entreprise dans cette fonction depuis plus de 10 ans conservent leurs salaires de Maîtres chargés des vivres quelque soit leur embarquement, qu'ils soient ou non responsables des vivres.

Les composants de ce salaire unique seront réajustés automatiquement en cas de variations des barèmes correspondant sur le Plan National.

#### VIII - CONGES ET TEMPS D'EMBARQUEMENT -

La durée des congés est fixée à 16,75 jours par mois d'embarquement pour le personnel d'exécution de tous les navires vracquiers armés au long-cours de la flotte de la Compagnie.

Lorsque l'Armement sera amené à demander à un marin d'embarquer avant la fin de ses congés (cas exceptionnels, surcroît de malades, impératifs familiaux etc ....), le reliquat des congés sera ajouté aux congés acquis au titre de l'embarquement suivant.

Les marins pourront obtenir sur leur demande, ou se voir imposer par l'Armement, leur débarquement avec frais de voyage payés, dès qu'ils auront acquis les 4,5 mois d'embarquement réglementaires.

Toutefois, les marins ayant acquis 4 mois d'embarquement pourront débarquer dans les ports du "RANGE" Européen défini au paragraphe 1er de l'Article VIII du Protocole d'accord paritaire du I7/6/1968, dans le cas où le voyage suivant conduirait à porter la durée de l'embarquement à plus de 5 mois et demi avant une nouvelle escale dans l'un des ports considérés.

Sur les navires effectuant une navigation au tramping long-courrier, la relève pour congés sera assurée à l'occasion de la 1ère escale, après 6 mois de présence à bord à moins que le navire revienne dans un délai de 1 mois dans l'un des ports du "RANGE EUROPEEN".

Les frais de voyage à l'embarquement et au débarquement sont remboursés sur justifications aux marins selon les usages de la Compagnie.

Les marins du P/E peuvent bénéficier tous les 3 ans d'un congé d'été (45 jours du 1/7 au 30/9 de chaque année) et d'un congé pour les Fêtes de fin d'année (roulement).

La journée de congé supplémentaire accordée au personnel d'exécution pont pour les manoeuvres de la Voie Maritime et cela pour un voyage sur les Grands Lacs, est supprimée, afin de permettre à tout le P/E une égalité complète des congés acquis sur l'un ou l'autre des navires de la Compagnie.

## IX - STABILISATIONS

Le Personnel stabilisé dans la fonction sera porté à 110 %, du personnel embarqué au lieu de 100 %.

Tous les marins ayant plus de 2 ans de Présence dans l'Entreprise, seront, dans les faits, considérés comme stabilisés.

## X - FORMATION PROFESSIONNELLE

La Compagnie, consciente de la nécessité d'améliorer dans la mesure de ses possibilités et ses besoins, la qualification professionnelle de certaines catégories de marins, s'efforcera d'aider les marins qui le désirent et en ont l'aptitude, et qu'elle pourrait par la suite utiliser dans la nouvelle qualification acquise, à suivre les stages de formation professionnelle prévu, pour- les marins et organisés par l'A.G.E.A.M. Pendant ces stages, les marins/rémunérés en accord avec le Protocole/Convention du 25 Mars 1968.

## XI . - MUTUELLE - ASSURANCE DECES - GARANTIE de RESSOURCES—

En accord avec le Protocole C.C.A.F./Syndicats du 17 Juin 1968, une assurance-décès pour tous les marins qui le désirent a été contractée par la Compagnie.

A partir du 1er Janvier 1971, chaque navigant peut adhérer à une Mutuelle de son choix et pourra être remboursé en partie, après envoi d'une attestation d'adhésion à cette Mutuelle mentionnant le numéro d'inscription et le montant de la cotisation annuelle (Comité d'Entreprise).

Ce remboursement sera effectué par le Comité d'Entreprise qui prend, à sa charge une participation de la cotisation annuelle du marin , en tenant compte de la situation de famille de l'intéressé.

A compter du 1<sup>o</sup> Janvier 1973, le Personnel d'Exécution est assuré d'un salaire brut égal à 75 % de son salaire brut mensualisé pendant les périodes de prise en charge par la C.G.P. et dans les conditions définies à l'Accord Paritaire du 29 Novembre 1972.

## XII - SEJOUR DES EPOUSES - VOYAGES ANNUELS -

Les marins stabilisés ou non bénéficient de 10 repas gratuits par mois (en une ou plusieurs escales) pour le séjour de leur Epouse à bord.

Tous les autres membres de la Famille (enfants compris) séjournant à bord, avec l'autorisation du Commandant, devront indemniser la Société du prix des repas, conformément aux Instructions particulières de l'Entreprise.

Les Epouses des marins stabilisés ou ayant plus de deux ans de Compagnie, peuvent bénéficier dans l'année sur le navire où se trouve leur Mari :

- Un embarquement d'une durée limitée à 30 jours, selon les possibilités de l'exploitation, qui pourra être exceptionnellement augmentée si le navire ne retourne pas en Europe avant ce délai.

- Ou 2 embarquements d'une durée totale n'excèdent pas 30 jours (ces 2 voyages ne se succédant pas nécessairement dans le temps).

Avant d'effectuer le voyage, les Epouses devront signer une attestation dégageant la responsabilité de la Compagnie en cas d'accidents. Ce séjour à bord des Epouses durant le voyage sera gratuit, sauf les primes d'assurances obligatoires au rapatriement et aux frais de maladie en cours de voyage.

### XIII - CONFLITS ET CONTESTATIONS - MODALITES D'APPLICATION -

Les divergences d'interprétation des dispositions de ce Protocole seront examinées entre les parties contractantes.

Ce Protocole est signé pour une durée de UN AN, il sera reconduit tacitement ou revu à la demande de l'une ou l'autre des parties contractantes, qui s'engagent à demander cette révision avec un préavis de 30 jours.

PARIS, le 3 FEVRIER 1978

POUR L'UNION INDUSTRIELLE ET MARITIME  
POUR LE DIRECTOIRE  
UN DIRECTEUR

POUR LA FEDERATION NATIONALE  
DES SYNDICATS MARITIMES  
C.G.T.

### Heures supplémentaires.

entre 18.00 et 06.00 service à la mer .

entre 20.00 et 06.00 service au port .

la récupération- annule les heures supplémentaires.

### Allocations spéciales.

entre 18.00 et 06.00 service à la mer.

entre 20.00 et 06.00 service au port.

### Caisson de balayage et collecteur de balayage.

toute heure passée donne droit à une allocation spéciale,

le nettoyage normal à partir de l'extérieur du caisson ne donne droit à aucune allocation spéciale.

### Grues .

une allocation spéciale par heure d'attente entre 18.00 et 06.00

les heures supplémentaires entre 20.00 et 06.00 interrompent l'attente et sont rémunérées au barème des H . S . grues. Il n' y a pas cumul entre l'allocation spéciale d'attente et l'heure supplémentaire.