

Comores

Loi portant statut des marins

Loi n°94-026 du 28 juin 1994

[NB - Loi n°94-026 du 28 juin 1994 portant statut des marins]

Titre 1 - Généralité

Art.1.- Dans le présent statut le terme « marin » désigne toute personne faisant métier de naviguer sur des navires armées pour le transport commercial de passagers, de marchandises ou pour la pêche hauturière (en haute mer).

Art.2.- Les marins sont régis par les présents statuts ainsi que les dispositions de droit commun, notamment celles du Code du travail dans la mesure où ces dispositions ne sont pas contraires aux présents statuts.

Les marins étrangers embarqués, au titre d'accords internationaux, sur des navires battant pavillon comorien, sont régis par ces accords.

Les contrats d'engagement de ces personnes devront exposer les dispositions particulières qui auraient pu être prises par les parties après accord de la direction générale de transports.

Titre 2 - Inscription immatriculation

Art.3.- Ne sont pas régis par le présent statut :

- les pêcheurs artisanaux et leurs employés qui pratiquent la pêche côtière sur les embarcations légères non matriculées ;
- les personnes qui naviguent à des fins non lucratives sur des embarcations ou bateaux de plaisance ;
- les marins étrangers embarqués sur des navires battant pavillon comorien en raison de leurs qualifications particulières sont régis par le présent statut.

Art.4.- Tout marin doit être inscrit et immatriculé au bureau des affaires maritimes (quartier de Moroni Grande Comore, sous quartier de Mutsamudu Anjouan et Fomboni Mohéli).

Les conditions requises pour l'inscription et l'immatriculation seront précisées par arrêté du Ministre chargé des transports.

Art.5.- Le métier de marin peut être exercé par toute personne majeure de sexe masculin ou de sexe féminin, remplissant les conditions requises, dans les différentes spécialités dont la présence à bord des navires est habituelle et imposée par les sujétions de la navigation en mer. Les spécialités accessibles au personnel féminin peuvent être limitées à celles qui sont compatibles avec la force physique nécessaire à certaines fonctions.

Art.6.- Tout marin doit posséder un livret professionnel maritime dans lequel doit figurer son numéro matricule.

Les conditions de délivrance du livret ainsi que toutes les mentions devant y figurer seront précisées par un arrêté du Ministre des transports.

Il doit être mis régulièrement à jour à chaque fois que son titulaire embarque sur un navire ou en débarque.

Art.7.- Un livret de capacité est délivré, après un examen d'aptitude, aux capitaines et à leurs seconds ainsi qu'aux chefs mécaniciens de navire, par le Ministère chargé des transports.

Les autres membres de l'équipage sont recrutés par le capitaine ou par l'armateur mais nécessairement avec l'assentiment du capitaine et sous sa propre responsabilité.

Les brevets délivrés par certains pays étrangers peuvent être reconnus par équivalence.

Art.8.- Quand le navire est en mer, l'équipage assure ses fonctions par roulement comme suit :

Chaque homme effectue 8 heures de quart par 24 heures en deux quarts (4 heures chacun).

Les quarts sont établis comme suit

- 0H à 4H 12 H à 16H
- 4H à 8H 1 3H à 20H
- 8H à 12H 20H à 24H

Ils sont repartis comme suit entre les trois hommes assurant sur 24 heures une seule et même fonction.

- 1^{er} homme 0H à 4H et 12H à 16H
- 2^e homme 4H à 8H et 16H à 20H
- 3^e homme 8H à 12H et 20H à 24H

Chaque jour, chaque homme prend les quarts qui suivent ceux qu'il assurait la veille.

Le roulement des quarts est assuré pendant tout le temps où le bateau navigue, y compris les jours non ouvrables et jours Fériés.

Le service maximum normal que l'on peut exiger d'un marin est de 53 heures par semaine soit 6H/jour sauf si le capitaine juge nécessaire de renforcer le service.

Certains marins ne sont pas affectés au travail par quart. Ils effectuent leurs 8 heures de travail pendant le jour et sont hors quart la nuit.

Art.9.- Service par quart (demi bordé) Le service par quart est un service allégé. L'équipage est divisé en quatre quarts. Chaque homme effectue 3 Heures de quart par jour en deux quarts de 3 heures chacun.

Les quarts sont établis comme suit :

- 0H à 3H 12H à 15H
- 3H à 6H 15H à 18H
- 6H à 9H 18H à 21H
- 9H à 12H 21H à 24H

Les quarts sont repartis et décalés d'un jour sur l'autre comme indiqué plus haut pour les quarts de 4 heures.

Ce régime allégé peut être instauré par le capitaine quand l'effectif et les circonstances le permettent.

Ce service conduit à un horaire de 6H X 7 jours = 42H par semaine.

Art.10.- La durée du travail journalier des marins est fixée par l'accord des parties. Tout travail fourni en dehors de cette durée est considéré comme extra réglementaire comme tel selon le taux fixé par le contrat.

Le capitaine est juge des cas urgents où il est nécessaire d'appeler les marins au travail en dehors des heures normales de service.

Les exercices ou travaux de sécurité, ainsi que les travaux personnels du marin tels que entretien des effets et des logis, peuvent être ordonnés en dehors de mêmes heures de service et ne sont pas considérés comme travail pour le service du navire.

Titre 3 - Droits et obligations

Art.11.- Le marin est tenu de coopérer en tout temps au sauvetage, soit de son propre navire, soit d'un autre navire ainsi que l'assistance de tout bâtiment en danger.

Art.12.- Hormis le cas de force majeure, il ne doit être imposé au marin, les dimanches et jours fériés légaux, aucun travail autre que ce qui est nécessaire à l'hygiène, à la sécurité, à la conduite du navire, au service des personnes embarquées ou aux soins de la cargaison, sans préjudice des dispositions en vigueur.

Lorsque le dimanche n'a pu être consacré au repos hebdomadaire, celui-ci sera accordé un autre jour de la semaine ou compensé suivant les stipulations venues entre les parties.

Art.13.- Le marin est tenu de se rendre à bord du navire pour le service de lequel il s'est engagé au jour fixé par le contrat et à l'heure qui lui sera indiquée par écrit par l'armateur,

Art.14.- Tout retard non justifié apporté par le marin, dans la prise de son service à bord, un jour et à l'heure fixés, pourra être considéré par l'armateur comme une juste cause de résiliation du contrat. Lorsque le marin est absent du bord par suite de force majeure ou d'un cas

fortuit, 2 heures avant l'appareillage du navire, il pourra être remplacé sans avoir droit à aucune indemnité.

En cours de voyage, l'absence du bord sans autorisation du capitaine constitue une juste cause de résiliation, même à l'étranger, si le marin n'est pas à bord au moment de l'appareillage du navire.

Art.15.- Le marin est tenu d'accomplir son service dans les conditions déterminées par le contrat, par la loi ou par les règlements et usages en vigueur.

Il est tenu en tout temps d'obtempérer aux ordres de ses supérieurs hiérarchiques.

Art.16.- Il est interdit au marin de charger sur le navire aucune marchandise pour son propre compte, sauf autorisation expresse du capitaine et de l'armateur.

Le marin qui contrevient à cette disposition est responsable de tous les dommages, amendes ou peines fiscales, subis par le navire. Le capitaine a le plein droit de faire jeter ces marchandises à la mer.

Art.17.- Il est interdit au marin d'embarquer des boissons alcooliques sans autorisation du capitaine.

Il en est de même de toutes les denrées ou objets destinés à l'usage personnel du marin, soumis à des dispositions restrictives de la part des autorités du pays où le navire faisant escale.

Le marin est tenu de déclarer en tout temps au capitaine les quantités exactes des objets de consommation personnelle qui sont en sa possession. Il est responsable de toutes les conséquences dérivant de fausses déclarations à ce sujet.

Art.18.- Le marin doit prendre soin des objets mis à sa position par l'armateur. En cas de destruction ou de détérioration volontaire, il est tenu de dommages intérêts vis-à-vis de l'armateur.

Art.19.- Le capitaine décide du service à adopter en fonction de la situation, notamment de l'état de la mer. Le capitaine peut requérir la totalité du personnel, sauf les femmes, pour embarquer ou débarquer les marchandises.

Au cas où l'horaire de service à bord à l'embarquement ou de débarquement ou des soins à apporter au service, dépasse 8 heures par jour, le capitaine devra accorder au personnel concerné un repos compensateur avant le prochain appareillage.

Art.20.- Le capitaine ou l'officier qui le remplace détermine les conditions dans lesquelles le marin peut descendre à terre.

Art.21.- Le marin absent sans autorisation au moment où il doit prendre son service perd le droit à ses gages pendant la durée de son absence sans préjudice de dommages intérêts qui pourraient être réclamés par l'armateur.

Art.22.- En raison des conditions particulières du travail en mer et de la durée élevée de celui-ci, les marins ont droit à 5 jours de congés forfaitairement calculés par mois d'embarquement

pour l'équipe et 5 jours par mois pour les officiers, ceci dans la cas de la navigation inter îles et le cabotage.

Dans le cas de la navigation au long cours, ces congés seront respectivement de 8 jours et de 9 jours par mois pour l'équipage et les officiers.

Le salaire journalier de congé est égal au salaire journalier de travail.

Art.23.- Tout marin a le droit de prendre un congé payé correspondant à son temps de navigation après une période à bord d'un maximum de 7 mois. L'amateur prendra par conséquent toutes les dispositions nécessaires pour qu'une rotation dans l'équipage soit assurée.

Titre 4 - Salaire, heures supplémentaires et avantages

Art.24.- Le salaire mensuel ainsi que les avantages des marins sont fixés par un arrêté du Ministère chargé des transports.

Art.25.- Les marins sont logés et nourris à bord aux frais de l'armateur mais les mêmes prestations sont à leurs charges si elles sont prises à terre.

Le bord reçoit de l'armateur par jour et par homme embarqué une somme égale 5/100 du salaire minimum de base.

Art.26.- L'armateur est tenu de pourvoir à la nourriture des marins au service de son navire, les vivres non consommés restent sa propriété. La nourriture doit être saine, variée, suffisante et de bonne qualité.

Art.27.- Toute réduction non justifiée de la ration journalière devra être mentionnée au livre de bord.

Toute réduction non justifiée de la ration journalière donne lieu, au profit du marin à une indemnité équivalente à la valeur des vivres non distribués.

Art.28.- L'armateur doit fournir au marin à bord du navire un logis bien aéré, exclusivement réservé à leur usage.

Titre 5 – Rapatriement, maladie, décès

Art.29.- La capitaine doit assurer aux frais de l'armateur le rapatriement du marin du port où il a embarqué, soit au moment du débarquement soit pour cause de maladie.

Au cas où le marin est blessé ou tombe malade à bord ou à terre hors de son port d'embarquement, le capitaine est tenu de lui faire prodiguer tous les soins nécessités par son état, et nécessaire l'hospitaliser, même en territoire étranger.

L'armateur devra en ce cas supporter les frais médicaux hospitaliers et le rapatriement du marin.

Art.30.- En cas de décès du marin à l'étranger pendant son embarquement, l'armateur rapatrie à ses frais le corps, après accord avec les membres de la famille.

Titre 6 - Litige

Art.31.- Le marin qui, dans un port national ou à l'étranger désire formuler une plainte à raison de l'inobservation des prescriptions présent titre, en informera le capitaine, qui sera tenu de lui donner les facilités nécessaires pour se rendre devant les affaires maritimes ou le consul, ceux-ci après avoir entendu les parties et dressé un procès-verbal, statueront.

En cours de voyage, toute plainte d'un ou plusieurs marins est formulée par écrit et remise au capitaine, lequel est tenu de la faire parvenir sans délai aux affaires maritimes ou au consul du premier port où il abordera.

Tout marin tuteur d'une plainte reconnue non fondée est passible de pleines disciplinaires.