

**Convention collective nationale**

IDCC : 3. – **NAVIGATION INTÉRIEURE DE MARCHANDISES**  
**(Ouvriers)**

**(28 octobre 1936)**

(Etendue par arrêté du 19 mars 1938,  
*Journal officiel* du 30 mars 1938)

---

AVENANT N° 1 DU 10 JUILLET 2007

À L'ACCORD DU 2 AVRIL 2001

CONCERNANT LA RÉDUCTION DU TRAVAIL

NOR : ASET0750905M

IDCC : 3

---

Entre :

Le comité des armateurs fluviaux, ci-après dénommée « le CAF »,

D'une part, et

La fédération générale des transports et de l'équipement CFDT ;

La fédération nationale des ports et docks CGT ;

Le syndicat général de la marine fluviale ;

La fédération de l'équipement, de l'environnement, des transports et des services FO ;

La fédération transports CFE-CGC,

D'autre part,

Le CAF et les organisations syndicales de salariés sont ci-après conjointement désignés par « les parties ».

Etant préalablement exposé que :

En application de la loi du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail, les parties ont signé le 2 avril 2001 un accord national (ci-après dénommé « l'accord national ») concernant la réduction du temps de travail, les repos divers, les modes d'organisation du travail, la composition des équipages, le système de rémunération applicables au personnel salarié relevant du régime de flotte exploitée en relèves.

Les dispositions de l'accord national concernent les entreprises et le personnel définis par l'article 1.00 de l'accord du 9 janvier 2001 portant sur diverses dispositions conventionnelles pour les entreprises de fret par voie de navigation intérieure répertoriées sous le code NAF C 612 ZB.

L'accord national modernisait les dispositions conventionnelles, tout en précisant les garanties collectives au profit des salariés et en leur facilitant l'accès à un temps de travail librement choisi.

L'accord national réduisait le temps passé au travail, tout en laissant aux entreprises, dans le souci de favoriser leur activité, et donc l'emploi, la possibilité de faire face aux fluctuations de la demande et de mieux utiliser les équipements, avec un personnel stable.

Depuis la loi du 19 janvier 2000, les pouvoirs publics sont intervenus au travers de différentes lois, notamment celle du 31 mars 2005, pour assouplir et apporter des aménagements à la durée du temps de travail qui dans son principe reste fixée à 35 heures.

Les parties, soucieuses de maintenir la compétitivité des entreprises de la branche, notamment par rapport aux armements étrangers, et conscientes des difficultés rencontrées lors du passage aux 35 heures, ont souhaité intégrer certaines des possibilités offertes par les nouvelles dispositions légales dans le présent avenant qui, à effet du 1<sup>er</sup> août 2007, apporte au protocole les modifications nécessaires, les autres dispositions demeurant inchangées.

Vu la loi n° 98-461 du 13 juin 1998 d'orientation et d'incitation relative à la réduction du temps de travail, notamment son article 3 ;

Vu le décret n° 98-496 du 22 juin 1998 relatif au repos quotidien et modifiant le code du travail ;

Vu le décret n° 98-497 du 22 juin 1998 relatif aux pénalités concernant l'application des articles L. 212-4-3 et L. 220-1 du code du travail et modifiant ce code ;

Vu les circulaires ministérielles en date des 24 juin 1998 et 15 février 1999 relatives à la réduction du temps de travail ;

Vu la loi n° 2000-37 du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail ;

Vu le décret n° 2000-81 du 31 janvier 2000 relatif au contrôle de la durée du travail et modifiant le code du travail (troisième partie : décrets) ;

Vu le décret n° 2000-82 du 31 janvier 2000 relatif à la fixation du contingent d'heures supplémentaires prévu à l'article L. 212-6 du code du travail ;

Vu le décret n° 2000-147 du 23 février 2000 relatif au contrôle de l'exécution des engagements auxquels est subordonnée l'aide prévue à l'article 3 de la loi n° 98-461 du 13 juin 1998 modifiée d'orientation relative à la réduction du temps de travail ;

Vu la circulaire ministérielle n° 2000-3 du 3 mars 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail ;

Vu le décret n° 98-148 du 3 mars 1998 modifiant l'article R. 221-20 du code du travail relatif au repos hebdomadaire du personnel des entreprises de navigation intérieure ;

Vu l'accord interprofessionnel sur la sécurité de l'emploi du 10 février 1969 et ses avenants ;

Vu le contrat collectif de la navigation intérieure et ses annexes du 28 octobre 1936 ;

Vu l'accord sur la mensualisation du personnel navigant en date du 21 décembre 1979 ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 dite « d'Orientation des transports intérieurs » ;

Vu le décret n° 83-1111 du 19 décembre 1983 déterminant les modalités d'application des dispositions du code du travail relatives à la durée du travail dans les entreprises de transport par voie de navigation intérieure et au personnel navigant de la batellerie fluviale ;

Vu la loi n° 2004-391 du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle tout au long de la vie et au dialogue social ;

Vu la loi n° 2004-626 du 30 juin 2004 relative à la solidarité pour l'autonomie des personnes âgées et des personnes handicapées ;

Vu la loi n° 2005-32 du 18 janvier 2005 de programmation pour la cohésion sociale ;

Vu la loi n° 2005-296 du 31 mars 2005 portant réforme de l'organisation du temps de travail dans l'entreprise ;

Vu la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises ;

Vu le décret n° 2007-14 du 4 janvier 2007 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport par voie de navigation intérieure,

il a été convenu et arrêté ce qui suit :

A compter du 1<sup>er</sup> août 2007, les parties conviennent de modifier ainsi qu'il suit les termes de certains paragraphes de l'accord national en date du 2 avril 2001 :

#### Article 1.00

##### *Champ d'application*

Pas de modification.

#### Article 2.00

##### *Réduction de la durée du travail*

Modifié comme suit :

Il est ajouté un nouvel alinéa 2.

« Cette durée est annualisée sur la base moyenne de 1 607 heures par an pour chaque salarié engagé à temps plein sur toute la période, heures supplémentaires non comprises. »

L'alinéa 2 devient l'alinéa 3.

L'alinéa 3 devient l'alinéa 4.

#### 2.10. Flotte exploitée en continu

Modifié comme suit :

L'alinéa 3 est modifié comme suit :

« C'est ainsi qu'en tenant compte non seulement des aléas inhérents à toute exploitation, mais aussi de la journée de solidarité instituée par la loi du 30 juin 2004 pour l'autonomie des personnes âgées et des personnes han-

dicapées, chaque membre d'équipage travaillant sur un bateau ou toute autre formation, dont le mode d'exploitation est continu, est embarqué un maximum de 152 jours dans l'année et bénéficie d'un minimum de 213 jours annuels de repos à terre toutes natures confondues. »

## 2.20. Flotte exploitée en diurne et diurne prolongée

Modifié comme suit :

L'alinéa 3 est modifié comme suit :

« Compte tenu non seulement des compositions minimales des équipages fixées à l'article 6.00 ci-après, mais aussi de la journée de solidarité instituée par la loi du 30 juin 2004 pour l'autonomie des personnes âgées et des personnes handicapées, la mise en œuvre de la disposition ci-dessus conduit pour chacun de ses membres à un maximum de 221 jours d'embarquement par an et à un minimum de 144 jours annuels de repos pris à terre toutes natures confondues. »

## Article 3.00

### *Organisation, durée et répartition journalière et hebdomadaire du travail*

Il est précisé que les tâches rentrant dans la durée de travail effectif sont celles définies par l'article 3.00 de l'accord du 9 janvier 2001.

## 3.10. Organisation du travail

Pas de modification.

### 3.20. Horaires de travail pour la navigation autre que continue

Pas de modification.

3.21. Pour les modes d'exploitation visés à l'article 2.20 ci-dessus, les horaires de travail des salariés concernés sont les suivants :

Pas de modification.

3.22. Pas de modification.

### 3.30. Durée journalière de travail et temps de repos à bord

Modifié comme suit :

3.31. Pour chaque membre d'équipage et quel que soit le mode d'exploitation du bateau, la durée du travail de chaque membre d'équipage ne peut excéder un maximum de 10 heures dans une période de 24 heures. Cette durée peut être portée à 12 heures par jour lorsque la durée moyenne hebdomadaire calculée sur un cycle de 2 semaines ne dépasse pas 42 heures.

La composition minimale des équipages et la qualification des membres qui les composent sont fixées pour tenir compte de la durée maximale journalière de travail effectif ci-dessus mentionnée.

3.32. « Les périodes de repos obligatoires pris à bord sont les suivantes » est modifié comme suit :

« Pour la flotte exploitée en continu, tout membre d'équipage doit disposer en principe d'un temps de repos de 12 heures par période de 24 heures ; cette durée peut être réduite sous réserve que le salarié dispose d'au moins 24 heures de repos par période de 48 heures dont au moins 2 fois 6 heures ininterrompues.

Dans le mode d'exploitation A1, tout membre de l'équipage doit disposer de 8 heures de repos ininterrompu situées en dehors des temps de navigation pour chaque période de 24 heures comptée à partir de la fin de toute période de repos de 8 heures.

Dans le mode d'exploitation A2, tout membre de l'équipage doit disposer de 8 heures de repos dont 6 heures de temps de repos ininterrompu en dehors des temps de navigation pour chaque période de 24 heures comptée à partir de la fin de toute période de repos de 6 heures. »

### 3.40. Durée hebdomadaire du travail et heures supplémentaires

3.41. Pas de modification.

3.42. Est modifié comme suit :

« Calculées selon les dispositions ci-dessus, les heures éventuellement effectuées au-delà de 35 heures ont le caractère d'heures supplémentaires. Elles ouvrent droit soit à une majoration de 25 % du taux horaire correspondant, soit à l'octroi de jours de repos compensateurs de remplacement. »

3.43. Pas de modification.

3.44. Les partenaires sociaux signataires du présent accord fixent à 220 heures la limite du contingent annuel d'heures supplémentaires libres.

## Article 4.00

### *Contrôle de la durée de travail*

Pas de modification.

#### 4.10. Principes

#### 4.20. Modalités

4.21

4.22

## Article 5.00

### *Congés payés et repos divers*

Pas de modification.

#### 5.10. Congés payés

#### 5.20. Repos hebdomadaires

#### 5.30. Jours fériés

5.40. Repos annuels représentatifs  
de la réduction du temps de travail sur l'année de présence

## Article 6.00

### *Composition des équipages et définition des fonctions*

#### 6.10. Composition des équipages minimaux travaillant en relèves

## Durée journalière de navigation

AUTOMOTEURS		14 HEURES	18 HEURES	CONTINU
1/ - L ≤ 70 m	Conducteur Timonier Matelot timonier Matelot	1 - 1 -	2 ou 1 1 - -	2 - - 1
2/ - L > 70 m L ≤ 116 m 50	Conducteur Timonier Matelot timonier Matelot	1 - 1 -	2 - - 1	2 - - 2
3/ - L > 116 m 50	Conducteur Timonier Matelot	1 1 1	2 - 2	2 ou 1 1 2 ou 2
Autres formations				
4/ - L ≤ 116 m 50	Conducteur Timonier Matelot	1 1 -	2 ou 1 1 1 ou 1	1 1 2
5/ L > 116 m 50 à L ≤ 190 m	Conducteur Timonier Matelot	1 1 1	2 ou 2 1 2 ou 1	2 ou 2 1 2 ou 1
6/ L ≤ 190 m et l > 12 m et L > 190 m		+ 1 matelot	+ 1 matelot	+ 1 matelot

### 6.20. Cas particuliers des bateaux et formations exploités régulièrement dans les estuaires

Pour les bateaux visés dans cet intitulé et ne franchissant régulièrement aucun ouvrage, il est admis que les compositions minimales de leur équipage fixées à l'article 6.10 ci-dessus demeurent identiques pour des caractéristiques présentant, d'une part, des longueurs supérieures à 15 % au plus aux longueurs figurant dans cet article et, d'autre part, une largeur de 16 mètres au plus.

### 6.30. Définitions et classification des fonctions

#### 6.31. Définitions des fonctions

Est modifié comme suit :

Sous réserve d'appellations différentes propres à chaque armement, les membres d'équipage pouvant être employés sur des bateaux de navigation intérieure exploités selon des systèmes de relèves sont les suivants :

- commandant ;
- premier capitaine ;
- second capitaine ;
- timonier ;
- mécanicien ;
- matelot timonier des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> niveaux ;
- matelot garde moteur ;
- matelots des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> niveaux.

Les commandants sont agents de maîtrise. Pour autant ils sont soumis comme les autres navigants aux dispositions du présent accord et ne bénéficient pas des dispositions de la convention collective nationale du personnel sédentaire des entreprises de transport de marchandises de la navigation intérieure qui, comme son titre l'indique, ne s'applique qu'au personnel sédentaire.

Sont considérés comme étant des conducteurs au sens de l'article 6.10 : les commandants, les premiers et seconds capitaines.

### 6.32. Responsabilités et qualifications

Propres à chaque emploi, ces responsabilités et qualifications ne font pas obstacle à l'exercice de tâches polyvalentes pour assurer la bonne marche et l'organisation du travail.

a) Commandant (coefficient 164 pour automoteur d'une longueur > 116 m 50 et coefficient 70 pour autre formation > 116 m 50 à < 190 m).

Comptable vis-à-vis de l'armement de la bonne exécution des missions confiées à l'automoteur ou à la formation poussée, le commandant en assure la responsabilité permanente, notamment en ce qui concerne l'ordre, la discipline, la sécurité, l'organisation et la durée du travail, la conservation du matériel et les consommations de tous ordres (carburant, produits de graissage et d'entretien, pièces détachées, peinture, etc.)

Il contribue au perfectionnement du personnel. Il a autorité permanente sur tous les membres de l'équipage. Il prend toutes les dispositions et initiatives nécessaires pour faire exécuter ses instructions. Il s'assure à son retour à bord qu'elles auront été suivies d'effet pendant son absence.

Lorsqu'il est à bord, il exerce le commandement effectif de l'unité, il est responsable de sa marche et en assure la conduite. Il a le devoir d'informer immédiatement la direction de la compagnie des difficultés qu'il rencontre dans l'exécution de sa mission, ainsi que de tout accident corporel ou matériel. Il est qualifié, selon les attributions qui lui sont définies, pour adopter ou proposer les mesures qui s'imposent.

Le commandant doit, sauf capacités exceptionnelles, être âgé d'au moins 25 ans et avoir les aptitudes et connaissances suivantes :

- être titulaire du certificat de capacité appropriée à la nature et aux caractéristiques du bateau dont il assure la conduite et posséder les permis ou certificats réglementaires obligatoires selon la nature de la voie d'eau empruntée et celle des marchandises transportées ;
- être capable de conduire et manœuvrer le bateau en toutes circonstances normalement prévisibles ;

- avoir une connaissance parfaite de la voie navigable et de la réglementation générale et particulière concernant cette voie ;
- avoir les connaissances techniques nécessaires pour contrôler efficacement l'entretien et la bonne marche du matériel ;
- avoir les qualités de maturité et d'autorité nécessaires pour organiser le travail à bord et diriger le personnel sous ses ordres ;
- avoir les capacités nécessaires pour s'acquitter des opérations administratives relatives au chargement et au déchargement du convoi, pour tenir les documents de bord et pour rédiger les rapports qui lui sont demandés.

b) Premier capitaine (coefficient 153 pour automoteur d'une longueur > 116 m 50 et coefficient 159 pour autre formation > 116 m 50 à < 190 m).

Lorsque l'équipage ne comporte pas de commandant ou lorsque le commandant n'est pas à bord, le premier capitaine exerce le commandement effectif de l'unité, il assume la responsabilité de sa marche et en assure la conduite.

Il a autorité sur tout le personnel embarqué en ce qui concerne l'ordre, la discipline, la sécurité, l'organisation et la durée du travail, la conservation du matériel et les consommations de tous ordres (carburant, produits de graissage et d'entretien, pièces détachées, peinture, etc.). Il contribue au perfectionnement du personnel.

Lorsque le commandant est à bord, le premier capitaine a les mêmes fonctions qu'un deuxième capitaine.

Le premier capitaine doit avoir les mêmes aptitudes et connaissances que le commandant et être titulaire des mêmes permis ou certificats exigibles.

Il doit, sauf capacités exceptionnelles, être âgé d'au moins 23 ans.

c) Second capitaine (coefficient 148 pour automoteur d'une longueur > 116 m 50 et coefficient 153 pour autre formation > 116 m 50 à < 190 m).

Le second capitaine assure, pendant son service, la conduite et la manœuvre de l'unité, la surveillance générale du matériel, l'exécution des travaux ordonnés par le commandant ou le premier capitaine et l'observation des règles et consignes de sécurité.

Il exerce ses fonctions sous l'autorité et selon les directives du commandant ou du premier capitaine et, en leur absence, a autorité sur le personnel embarqué pour ce qui concerne l'ordre, la discipline, la sécurité, l'organisation et la durée du travail, la conservation du matériel et les consommations de tous ordres. Il peut, par délégation, recevoir certaines responsabilités particulières.

Le second capitaine doit, sauf capacités exceptionnelles, être âgé d'au moins 23 ans et avoir les aptitudes et connaissances suivantes :

- être titulaire du certificat de capacité approprié à la nature et aux caractéristiques du bateau qu'il conduit et posséder les permis ou certificats réglementairement obligatoires sur la voie d'eau empruntée ;
- être capable de conduire et manœuvrer le bateau en toutes circonstances normalement prévisibles ;



- avoir une très bonne connaissance de la voie navigable et une connaissance parfaite des règles de navigation et de sécurité ;
- avoir des connaissances techniques suffisantes pour assurer la surveillance et la conduite des appareils en fonction ;
- être capable de tenir les documents de bord et de rédiger des rapports ;
- être capable de diriger, contrôler ou effectuer les opérations de chargement ou de déchargement ;
- avoir une autorité suffisante pour commander les hommes placés sous ses ordres.

d) Timonier (coefficient 114 pour automoteur et coefficient 127 pour autre formation).

Le timonier doit connaître le maniement du bateau et l'usage des instruments de bord ; il doit être susceptible de conduire le bateau et de relayer ainsi normalement ceux qui ont la responsabilité permanente de sa conduite.

Il exécute, par ailleurs, et selon les besoins du service, toutes les tâches normalement dévolues aux matelots des 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> catégories.

Il doit être, sauf capacités exceptionnelles, âgé d'au moins 20 ans et être titulaire d'un certificat de capacité approprié pour la conduite du bateau, avoir une très bonne connaissance de la voie navigable ainsi que des règles de navigation et de sécurité, être capable de contrôler et d'exécuter les opérations de chargement ou de déchargement et de tenir les documents de bord.

e) Mécanicien (coefficient 114 pour automoteur et coefficient 127 pour autre formation).

Le mécanicien doit avoir les connaissances techniques suffisantes pour assurer la surveillance des éléments mécaniques, hydrauliques et électriques du bateau. Il doit, sauf capacités exceptionnelles, être âgé d'au moins 23 ans.

Sous l'autorité du responsable du bord auquel il rend compte et qui devra, en la matière, avoir les connaissances suffisantes, il assure l'entretien courant et le contrôle des éléments ci-dessus ; il tient à jour les documents de bord relatifs au fonctionnement et à l'entretien de ces éléments ; il est appelé à participer, sur le pont, aux opérations du bord.

f) Matelot timonier des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> niveaux.

Sous l'autorité de ses supérieurs hiérarchiques, il participe à toutes les tâches nécessaires à la marche, la manœuvre, l'entretien et la sécurité du bateau ainsi que les services de la cargaison et de l'équipage. En outre, le matelot timonier participe à la conduite du bateau dès lors qu'il est titulaire du certificat de capacité approprié pour la conduite dudit bateau.

Le matelot doit avoir au moins 18 ans.

Matelot timonier de 1<sup>er</sup> niveau (coefficient 107).

Le matelot timonier de 1<sup>er</sup> niveau compte au moins 1 an d'expérience en tant que matelot timonier de 2<sup>e</sup> niveau.

Matelot timonier de 2<sup>e</sup> niveau (coefficient 105).

Le matelot timonier de 2<sup>e</sup> niveau compte au moins 2 ans d'expérience en tant que matelot.

g) Matelot garde moteur (coefficient 105).

Le matelot garde moteur a les compétences d'un matelot de 1<sup>er</sup> niveau décrites ci-après et qui, en plus, assure la surveillance et la bonne marche des éléments mécaniques, fait l'appoint du niveau des machines et peut effectuer les vidanges nécessaires.

h) Matelots des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> niveaux.

Les matelots des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> niveaux sont à la disposition de leurs supérieurs hiérarchiques pour exécuter toutes les tâches que nécessitent la marche, la conduite, la manœuvre, l'entretien et la sécurité du convoi, ainsi que les services de la cargaison et de l'équipage.

Le matelot de 2<sup>e</sup> niveau doit avoir au moins 18 ans et le matelot de 1<sup>er</sup> niveau au moins 19 ans.

Matelot de 1<sup>er</sup> niveau.

Il doit avoir une connaissance confirmée du métier de marinier. Il doit, notamment, connaître parfaitement les méthodes d'étalement, d'amarrage et de guidage du convoi et avoir un sens de l'initiative suffisant pour assurer correctement toutes les tâches qui lui sont confiées.

Cette catégorie comporte 2 échelons selon le degré des connaissances et l'expérience du matelot :

- le 1<sup>er</sup> échelon correspond à une connaissance confirmée de toutes les opérations de matelotage pour toutes les catégories de marchandises, y compris les matières dangereuses (coefficient 104) ;
- le 2<sup>e</sup> échelon compte au moins 2 ans d'expérience en tant que matelot (coefficient 103).

Matelot de 2<sup>e</sup> niveau.

Cette catégorie comporte 2 échelons selon le degré des connaissances et l'expérience du matelot :

- le 1<sup>er</sup> échelon correspond à une connaissance pratique du métier de marinier (coefficient 101) ;
- le 2<sup>e</sup> échelon correspond à un emploi de débutant (coefficient 100).

Dans tous les cas ces matelots sont appelés à participer, sur le pont, aux opérations du bord ainsi qu'aux tâches d'approvisionnement, de préparation de cuisine et d'entretien.

Le titulaire du CAP de navigation fluviale est classé, lors de son embauche, au moins en catégorie matelot de 2<sup>e</sup> niveau, 1<sup>er</sup> échelon (coefficient 101).

Les classements du titulaire de la mention complémentaire « Transporteur fluvial » au CAP de navigation fluviale ou du CQP « Capitaine de bateau fluvial » ne seront pas inférieurs, lors de leur embauche, aux coefficients respectifs 104 et 103, et ce sans préjudice des dispositions de l'article 9.2 de la délibération de la CPNEFP en date du 25 février 2004.

## Article 7.00

### *Définition et application du barème professionnel annuel de ressources minimales garanties*

#### 7.10. Définition

Est modifié comme suit :

7.11. Il est fixé au niveau de la branche un barème professionnel annuel de ressources minimales garanties correspondant à la durée légale du travail effectif, soit 35 heures par semaine, calculée selon les dispositions prévues dans le présent accord.

7.12. Compte tenu de la définition qui précède, ce barème exclut la rémunération de toutes les heures supplémentaires sous quelle que forme que ce soit.

#### 7.20. Application

7.21. Il ressort des dispositions précédentes que le bénéfice des montants catégoriels fixés dans le barème professionnel annuel de ressources minimales garanties est acquis aux salariés ayant effectué dans une année civile douze mois de travail effectif sur la base d'une durée moyenne hebdomadaire de travail effectif de 35 heures calculées selon les dispositions prévues dans le présent accord.

Cependant et dans le cas d'une rupture du contrat de travail intervenant au cours de l'année, la comparaison entre la rémunération réelle brute servie au salarié concerné et la valeur de barème correspondante sera effectuée *pro rata temporis*.

7.22. Il est confirmé que ces dispositions annulent et remplacent toutes dispositions antérieures d'ordre conventionnel, notamment les dispositions salariales du contrat collectif de la navigation intérieure du 28 octobre 1936 ainsi que les règles fixées en ces domaines par les sentences arbitrales annexées à cette convention.

7.23. Le barème en vigueur est annexé au présent accord dont il est partie intégrante.

L'article 7.30. « Modalités d'allègement des cotisations sociales » est supprimé.

## Article 8.00

### *Dispositions diverses*

#### 8.10. Compte épargne-temps valorisé en temps

8.11. Formalités de mise en œuvre, sans changement.

8.12. Ouverture du compte, sans changement.

8.13. Tenue du compte, sans changement.

#### 8.14. Alimentation du compte

Est modifié comme suit :

Le compte peut être alimenté par les éléments suivants :

- le repos remplaçant le paiement des heures supplémentaires et des majorations y afférentes ;
- une partie des journées ou demi-journées de repos attribuées au titre de la réduction de l'horaire effectif de travail utilisable à l'initiative du salarié ;
- le report des congés annuels légaux et conventionnels excédant 24 jours ouvrables par an, dès lors qu'ils ne sont pas affectés à une fermeture de l'entreprise pour congés payés ;
- pour les activités caractérisées par des variations d'activités pluriannuelles, les heures effectuées au-delà de la durée collective du travail dans la limite de 5 jours par an et sans pouvoir excéder au total 15 jours ;
- tout ou partie des compléments de salaire et des augmentations, dans la limite de la fraction de rémunération dépassant le SMIC.

La suite sans changement.

8.15. Congés indemnissables, sans changement.

8.16. Valorisation des éléments affectés au compte, sans changement.

8.17. Indemnisation du congé, sans changement.

8.18. Reprise du travail, sans changement.

8.19. Cessation et transmission du compte, sans changement.

#### 8.20. Indemnité forfaitaire de nourriture

Les salariés navigants dont le régime de travail est celui de la flotte exploitée en relèves qui, en raison des conditions d'exercice de leur activité, sont considérés comme étant en déplacement se trouvent obligés de prendre leur repas à bord de l'unité sur laquelle ils sont affectés, perçoivent, par jour embarqué, une indemnité de nourriture dont le taux ne pourra être inférieur à 7,40 €.

#### Article 9.00

*Date d'application*

Le 2<sup>e</sup> alinéa est supprimé.

#### Article 10.00

Sans changement.

Fait à Paris, le 10 juillet 2007.

(Suivent les signatures.)