

## ACCORD EUROPEEN RELATIF À L'ORGANISATION DU TEMPS DE TRAVAIL DES GENS DE MER

Vu l'accord sur la politique sociale annexé au protocole sur la politique sociale, annexé au traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 3, paragraphe 4, et son article 4, paragraphe 2;

vu l'article 4, paragraphe 2, de l'accord sur la politique sociale qui dispose que la mise en œuvre des accords conclus au niveau européen intervient à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission;

vu que les parties signataires font cette demande par la présente;

les parties signataires sont convenues de ce qui suit:

### Article premier

1. Le présent accord s'applique aux gens de mer se trouvant à bord de tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé dans le territoire d'un Etat membre et normalement affecté à des opérations maritimes commerciales. Aux fins du présent accord, un navire qui est immatriculé dans le territoire de deux Etats est considéré comme étant immatriculé dans le territoire de celui dont il bat pavillon.
2. En cas de doute sur la question de savoir si un navire doit être considéré aux fins de l'accord comme un navire de mer ou comme un navire affecté à des opérations maritimes commerciales, la question sera réglée par l'autorité compétente de l'Etat membre. Les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées devraient être consultées.

### Article 2

Aux fins du présent accord:

- a) l'expression "durée du travail" désigne le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;
- b) l'expression "heures de repos" désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée;
- c) l'expression "gens de mer" ou "marin" désigne les personnes employées ou engagées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel l'accord s'applique;

- d) le terme "armateur" désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, à laquelle l'armateur a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations afférentes.

### Article 3

Dans les limites indiquées à l'article 5, on fixera soit le nombre maximum d'heures de travail qui ne devra pas être dépassé dans une période donnée, soit le nombre minimum d'heures de repos qui devra être accordé dans une période donnée.

### Article 4

Sans préjudice de l'article 5, la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est en principe de 8 heures avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Les États membres peuvent adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une convention collective qui fixe les horaires normaux de travail pour les gens de mer sur une base qui n'est pas moins favorable que ladite norme.

### Article 5

1. Les limites des heures de travail ou de repos doivent être établies comme suit:
  - a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser:
    - i) 14 heures par période de 24 heures;
    - ii) 72 heures par période de 7 jours;
  - ou
  - b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à:
    - i) 10 heures par période de 24 heures;
    - ii) 77 heures par période de 7 jours.
2. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins 6 heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.
3. Les appels, exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.
4. Dans les situations où un marin est en période d'astreinte, par exemple, lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, le marin doit bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.

5. S'il n'existe ni convention collective ni sentence arbitrale ou si l'autorité compétente décide que les dispositions de la convention collective ou de la sentence arbitrale sont insuffisantes en ce qui concerne les paragraphes 3 et 4 ci-dessus, l'autorité compétente doit fixer les dispositions visant à assurer aux marins en question un repos suffisant.
6. Conformément aux principes généraux de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, les États membres peuvent adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées aux paragraphes 1 et 2. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux marins de quart ou aux marins travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.
7. Un tableau précisant l'organisation du travail à bord doit être affiché à un endroit facilement accessible et indiquer pour chaque fonction au moins:
  - a) le programme du service à la mer et au port;
  - b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation, la réglementation ou les conventions collectives en vigueur dans les États membres.
8. Le tableau visé au paragraphe 7 doit être établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire, ainsi qu'en langue anglaise.

#### Article 6

Aucun marin âgé de moins de 18 ans ne doit travailler la nuit. Aux fins de cet article, le terme « nuit » signifie 9 heures consécutives au moins, y compris une période se situant entre minuit et 5 heures du matin. La présente disposition pourra ne pas s'appliquer lorsque la formation effective des jeunes marins âgés de 16 à 18 ans, conformément aux programmes et calendriers établis, s'en trouverait affectée.

#### Article 7

1. Le capitaine d'un navire peut exiger d'un marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer.
2. Conformément aux dispositions du paragraphe 1, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale.
3. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

### Article 8

1. Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins doivent être tenus pour veiller au respect des dispositions énoncées à l'article 5. Le marin doit recevoir un exemplaire des registres le concernant qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.
2. Les modalités de tenue de ces registres à bord devront être fixées, y compris les intervalles auxquels les informations doivent être consignées. Un modèle doit être établi pour les registres des heures de travail ou des heures de repos des marins en tenant compte des éventuelles directives internationales existantes. Ce modèle sera établi dans la ou les langues prévues à l'article 5, paragraphe 8.
3. Un exemplaire des dispositions pertinentes de la législation nationale se rapportant au présent accord ainsi qu'un exemplaire des conventions collectives applicables doivent être conservés à bord et à un endroit facilement accessible à l'équipage.

### Article 9

Les registres mentionnés à l'article 8 doivent être vérifiés et visés à des intervalles appropriés, afin de s'assurer que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos donnant effet au présent accord sont respectées.

### Article 10

1. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, il faut tenir compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre, dans toute la mesure possible, une durée de travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue.
2. S'il résulte des registres ou d'autres faits établis que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos ne sont pas respectées, des mesures doivent être prises, y compris, s'il y a lieu, la révision des effectifs du navire, afin d'éviter que les infractions ne se renouvellent.
3. Tout navire auquel s'applique le présent accord doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité, ou à tout autre document équivalent, établi par l'autorité compétente.

### Article 11

Aucune personne âgée de moins de 16 ans ne doit travailler à bord d'un navire.

### Article 12

L'armateur doit s'assurer, aux fins du respect des obligations résultant du présent accord, que le capitaine dispose des ressources nécessaires, y compris des effectifs suffisants. Le capitaine doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer que les conditions en matière d'heures de travail et d'heures de repos des marins résultant de cet accord soient respectées.

### Article 13

- 1 Tout marin doit être titulaire d'un certificat attestant de sa capacité à accomplir les tâches pour lesquelles il est employé sur le navire.

La nature de l'examen de santé à effectuer ainsi que les renseignements à consigner sur le certificat médical doivent être établis après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

Tout marin doit faire l'objet d'examens médicaux réguliers. Les marins de quart ayant des problèmes de santé certifiés par un médecin comme étant dus au travail de nuit doivent, si possible, être transférés à un poste de jour approprié.

- 2 L'examen de santé mentionné au paragraphe 1 doit être effectué librement et dans le respect du secret médical. Ces examens de santé peuvent être réalisés dans le cadre des systèmes nationaux de santé.

### Article 14

Les armateurs fournissent à l'autorité nationale compétente, à sa demande, des informations sur les marins de quart et sur d'autres travailleurs de nuit.

### Article 15

Les marins bénéficient d'une protection en matière de sécurité et de santé adaptée à la nature de leur travail. Les marins travaillant de jour ou de nuit disposent de services ou d'équipements de protection et de prévention équivalents en matière de sécurité et de santé.

### Article 16

Tout marin bénéficie de congés payés d'au moins quatre semaines par an, ou de congés d'une durée proportionnelle pour les périodes d'emploi de moins d'un an, conformément aux conditions de bénéfice et d'octroi des congés fixées par les législations et/ou pratiques nationales.

La période minimale de congés payés ne peut être remplacée par une indemnité compensatoire, sauf si la relation de travail est arrivée à terme.

Fait à Bruxelles, le 1998

**Fédération des syndicats des transporteurs de l'Union européenne (FST)**

**Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)**