

**DIRECTIVE 1999/63/CE DU CONSEIL**

du 21 juin 1999

**concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST)**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 139, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

considérant ce qui suit:

- (1) à la suite de l'entrée en vigueur du traité d'Amsterdam, les dispositions de l'accord sur la politique sociale, annexé au protocole (n° 14) sur la politique sociale annexé au traité instituant la Communauté européenne, tel que modifié par le traité de Maastricht, ont été intégrés dans les articles 136 à 139 du traité instituant la Communauté européenne;
- (2) conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité, les partenaires sociaux peuvent demander conjointement que les accords conclus au niveau communautaire soient mis en œuvre par une décision du Conseil sur proposition de la Commission;
- (3) le Conseil a adopté la directive 93/104/CE du 23 novembre 1993 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail<sup>(1)</sup> et les transports maritimes figuraient au nombre des secteurs d'activité exclus du champ d'application de cette directive;
- (4) il convient de tenir compte des conventions pertinentes de l'Organisation internationale du travail en matière d'organisation du temps de travail, notamment celles portant sur le temps de travail des gens de mer;
- (5) la Commission, conformément à l'article 3, paragraphe 2, de l'accord sur la politique sociale, a consulté les partenaires sociaux sur l'orientation possible d'une action communautaire en ce qui concerne les secteurs et les activités exclus de la directive 93/104/CE;
- (6) après cette consultation, la Commission a estimé qu'une action communautaire était souhaitable en la matière et a de nouveau consulté les partenaires sociaux au niveau communautaire sur le contenu de la proposition envisagée, conformément à l'article 3, paragraphe 3, dudit accord;
- (7) l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST) ont informé la Commission de leur volonté d'engager des négociations conformément à l'article 4 de l'accord sur la politique sociale;
- (8) lesdites organisations ont conclu, le 30 septembre 1998, un accord relatif au temps de travail des gens de mer qui contient une demande conjointe invitant la Commission à mettre en œuvre cet accord par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, conformément à l'article 4, paragraphe 2, de l'accord sur la politique sociale;
- (9) le Conseil, dans sa résolution du 6 décembre 1994 sur certaines perspectives d'une politique sociale de l'Union européenne: contribution à la convergence économique et sociale de l'Union<sup>(2)</sup>, a invité les partenaires sociaux à mettre à profit les possibilités de conclure des conventions, puisqu'ils sont, en règle générale, plus proches de la réalité sociale et des problèmes sociaux;
- (10) l'accord s'applique aux gens de mer se trouvant à bord de tout navire de mer, de propriété publique ou privée, immatriculé dans le territoire d'un État membre et normalement affecté à des opérations maritimes commerciales;
- (11) l'acte approprié pour la mise en œuvre de cet accord est une directive au sens de l'article 249 du traité; elle lie, dès lors, les États membres quant au résultat à atteindre, tout en leur laissant la compétence quant à la forme et aux moyens;
- (12) conformément au principe de subsidiarité et au principe de proportionnalité tels qu'énoncés à l'article 5 du traité, les objectifs de la présente directive ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire; la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs;
- (13) en ce qui concerne les termes de l'accord qui ne sont pas spécifiquement définis par celui-ci, la présente directive laisse aux États membres la possibilité de les définir conformément aux législations et pratiques nationales, comme il en est pour d'autres directives en matière de politique sociale utilisant des termes analogues, à condition que lesdites définitions soient conformes au contenu de l'accord;

<sup>(1)</sup> JO L 307 du 13.12.1993, p. 18.<sup>(2)</sup> JO C 368 du 23.12.1994, p. 6.

- (14) la Commission a élaboré sa proposition de directive, conformément à sa communication du 20 mai 1998 intitulée «Adapter et promouvoir le dialogue social au niveau communautaire», en tenant compte du caractère représentatif des parties contractantes et de la légalité de chaque clause de l'accord;
- (15) la Commission, conformément à sa communication du 14 décembre 1993 concernant la mise en œuvre de l'accord sur la politique sociale, a informé le Parlement européen ainsi que le Comité économique et social en leur envoyant le texte de sa proposition de directive contenant l'accord;
- (16) la mise en œuvre de l'accord contribue à la réalisation des objectifs visés à l'article 136 du traité,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La présente directive vise à mettre en œuvre l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu le 30 septembre 1998 entre les organisations patronales et syndicales du secteur maritime (ECSA et FST), tel qu'il figure à l'annexe.

*Article 2*

**Exigences minimales**

1. Les États membres peuvent maintenir ou introduire des dispositions plus favorables que celles prévues par la présente directive.
2. La mise en œuvre de la présente directive ne constitue en aucun cas un motif suffisant pour justifier une réduction du niveau général de protection des travailleurs dans les domaines couverts par celle-ci, et cela sans préjudice du droit des États membres et/ou des partenaires sociaux d'arrêter, eu égard à l'évolution de la situation, des dispositions législatives, réglementaires ou

contractuelles différentes par rapport à celles qui existent au moment de l'adoption de la présente directive, pour autant que les exigences minimales prévues dans la présente directive soient respectées.

*Article 3*

**Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 juin 2002 ou s'assurent, au plus tard à cette date, que les partenaires sociaux ont mis en place les dispositions nécessaires par voie d'accord, les États membres devant prendre toute disposition nécessaire leur permettant d'être à tout moment en mesure de garantir les résultats imposés par la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

*Article 4*

**Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 21 juin 1999.

*Par le Conseil*

*Le président*

L. SCHOMERUS

## ANNEXE

## ACCORD EUROPÉEN

## 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:

**Clause 1**

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 État membre et normalement affecté à des opérations maritimes commerciales. Aux fins du présent accord, un navire qui est immatriculé dans le territoire de deux États 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'État membre. Les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés devraient être consultés.

**Clause 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 le terme «marin» désignent 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'affrètement 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 y afférentes.

**Clause 3**

Dans les limites indiquées à la clause 5, on fixera soit le nombre maximal d'heures de travail qui ne devra pas être dépassé dans une période donnée, soit le nombre

minimal d'heures de repos qui devra être accordé dans une période donnée.

**Clause 4**

Sans préjudice de la clause 5, la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est en principe de huit heures par jour 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.

**Clause 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 six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures.
3. Les appels, les 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 points 3 et 4, 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 points 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 point 7 doit être établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire, ainsi qu'en langue anglaise.

#### Clause 6

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

#### Clause 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 point 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.

#### Clause 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 la clause 5. Le marin doit recevoir un exemplaire des registres le concernant qui doit être émarginé 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 la clause 5, point 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.

#### Clause 9

Les registres mentionnés à la clause 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.

#### Clause 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 minimaux de sécurité, ou à tout autre document équivalent, établi par l'autorité compétente.

**Clause 11**

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

**Clause 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 que les conditions en matière d'heures de travail et d'heures de repos des marins résultant de cet accord soient respectées.

**Clause 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.

Fait à Bruxelles, le 30 septembre 1998.

*Fédération des syndicats des transports  
dans l'Union européenne (FST)*

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

**Clause 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.

**Clause 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.

**Clause 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.

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