DIRECTIVE 1999/95/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 13 décembre 1999

concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission [1],

vu l'avis du Comité économique et social [2],

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité [3],

considérant ce qui suit:

(1) l'action de la Communauté dans le domaine de la politique sociale vise, entre autres, à améliorer la santé et la sécurité des travailleurs dans leur environnement de travail;

(2) l'action de la Communauté dans le domaine du transport maritime vise, entre autres, à améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer, la sécurité en mer et la prévention de la pollution due aux accidents en mer;

(3) la Conférence de l'Organisation internationale du travail (OIT) a, au cours de sa quatre-vingt-quatrième session du 8 au 22 octobre 1996, adopté la convention n° 180 de l'OIT sur la durée de travail des gens de mer et les effectifs des navires de 1996 (ci-après dénommée «convention n° 180 de l'OIT»), et le protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande (normes minimales) de 1976 (ci-après dénommé «protocole de la convention n° 147 de l'OIT»);

(4) la 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) [4], adoptée conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité, vise à mettre en application ledit accord conclu le 30 septembre 1998 (ci-après dénommé «accord»). Le contenu de cet accord est inspiré de certaines dispositions de la convention n° 180 de l'OIT. Il s'applique aux marins travaillant à bord de tous les navires de mer, qu'ils appartiennent à une compagnie publique ou privée, qui sont immatriculés sur le registre d'un État membre et sont normalement affectés à des opérations maritimes commerciales;

(5) l'objectif de la présente directive est d'appliquer les dispositions de la directive 1999/63/CE qui sont fondées sur les dispositions de la convention n° 180 de l'OIT, à tout navire faisant escale dans un port de la Communauté, quel que soit son pavillon, afin d'identifier et de remédier à toute situation manifestement dangereuse pour la sécurité ou la santé des gens de mer. Cependant, la directive 1999/63/CE comporte des exigences que ne prévoit pas la convention n° 180 de l'OIT et qui ne doivent donc pas s'appliquer à bord des navires qui ne battent pas pavillon d'un État membre;

(6) la directive 1999/63/CE s'applique aux marins travaillant à bord de tout navire de mer immatriculé sur le registre d'un État membre. Les États membres doivent vérifier que les navires battant leur pavillon se conforment à l'ensemble des dispositions de ladite directive;

(7) afin de préserver la sécurité et d'éviter les distorsions de concurrence, les États membres doivent pouvoir vérifier la conformité aux dispositions pertinentes de la directive 1999/63/CE de tous les navires de mer faisant escale dans leurs ports, quel que soit l'État dans lequel ils sont immatriculés;

(8) en particulier, les navires battant pavillon d'un État qui n'est pas partie à la convention n° 180 de l'OIT ou au protocole de la convention n° 147 de l'OIT ne doivent pas être mieux traités que ceux battant pavillon d'un État qui est partie à la convention et au protocole ou à l'un d'entre eux;

(9) aux fins du contrôle de l'application effective de la directive 1999/63/CE, il est nécessaire que les États membres effectuent des inspections à bord des navires, en particulier s'ils ont reçu une plainte du commandant, d'un membre de l'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime à ce que l'exploitation du navire et les conditions de vie et de travail à bord soient sûres ou à la prévention de la pollution;

(10) aux fins de la présente directive, les États membres peuvent, de leur propre initiative, désigner, selon les besoins, des inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port en vue de l'inspection des navires faisant escale dans un port de la Communauté;

(11) la preuve qu'un navire ne satisfait pas aux exigences de la directive 1999/63/CE peut être obtenue après vérification des conditions de travail à bord et des registres où sont consignées les heures de travail et les heures de repos des marins, ou lorsque l'inspecteur a une raison valable de croire que les marins sont excessivement fatigués;

---

[1] JO C 43 du 17.2.1999, p. 16.
[2] JO C 138 du 18.5.1999, p. 33.
[3] Avis du Parlement européen du 14 avril 1999 (JO C 219 du 30.7.1999, p. 240), position commune du Conseil du 12 juillet 1999 (JO C 249 du 1.9.1999, p. 7) et décision du Parlement européen du 4 novembre 1999 (non encore parue au Journal officiel).
[4] JO L 167 du 2.7.1999, p. 37.

(12) lorsque la situation à bord du navire présente clairement un danger pour la sécurité ou la santé, l'autorité compétente de l'État membre du port dans lequel le navire a fait escale peut décréter une interdiction de quitter le port tant que les anomalies constatées n'ont pas été corrigées ou que l'équipage ne s'est pas suffisamment reposé;

(13) puisque la directive 1999/63/CE reprend les dispositions de la convention nº 180 de l'OIT, le contrôle du respect des dispositions de ladite directive à bord des navires immatriculés sur le registre d'un pays tiers ne peut avoir lieu qu'une fois la convention entrée en vigueur,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectif et champ d'application

1. L'objectif de la présente directive est de mettre en place un système de vérification et de mise en conformité des navires faisant escale dans les ports des États membres aux dispositions de la directive 1999/63/CE, en vue d'améliorer la sécurité maritime, les conditions de travail et la santé et la sécurité des gens de mer à bord des navires.

2. Les États membres prennent des mesures adéquates afin que les navires qui ne sont pas immatriculés sur leur territoire ou ne battent pas leur pavillon respectent les clauses 1 à 12 de l'accord figurant à l'annexe de la directive 1999/63/CE.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) «navire», tout navire de mer, de propriété publique ou privée, normalement affecté à des opérations maritimes commerciales. Les navires de pêche ne sont pas inclus dans cette définition;

b) «autorité compétente», les autorités désignées par les États membres pour remplir des fonctions au titre de la présente directive;

c) «inspecteur», un agent du secteur public ou une autre personne dûment autorisé(e) par l'autorité compétente d'un État membre, à laquelle il (elle) rend compte, à inspecter les conditions de travail à bord;

d) «plainte», toute information ou rapport communiqué par un membre d'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, d'une manière générale, toute personne ayant un intérêt dans la sécurité du navire, notamment dans la sécurité ou la santé des membres de l'équipage.

Article 3

Préparation de rapports

Sans préjudice de l'article 1er, paragraphe 2, si un État membre, dans un port duquel un navire fait volontairement escale dans le cours normal de ses opérations commerciales ou pour des raisons liées à son exploitation, reçoit une plainte qu'il ne juge pas manifestement non fondée ou détient une preuve que le navire n'est pas conforme aux normes visées par la directive 1999/63/CE dans le secteur maritime, il prépare un rapport qu'il adresse au gouvernement du pays sur le registre duquel le navire est immatriculé et, lorsqu'une inspection effectuée conformément à l'article 4 établit les preuves requises, prend toutes les mesures nécessaires pour corriger les situations qui, à bord, présentent un danger manifeste pour la sécurité ou la santé des membres de l'équipage.

L'identité de la personne dont émane la plainte ne doit être révélée ni au capitaine ni au propriétaire du navire concerné.

Article 4

Inspection et inspection détaillée

1. Lorsqu'il effectue une inspection, l'inspecteur, afin d'établir la preuve que le navire n'est pas conforme aux exigences fixées par la directive 1999/63/CE, vérifie:

— qu'un tableau précisant l'organisation du travail à bord a été élaboré dans la ou les langues de travail utilisées à bord et en anglais, suivant le modèle reproduit à l'annexe I, ou un modèle équivalent, et affiché à bord dans un endroit aisément accessible,

— qu'un registre des heures de travail ou de repos des gens de mer est tenu dans la ou les langues de travail utilisées à bord et en anglais, suivant le modèle reproduit à l'annexe II ou un modèle équivalent, et est conservé à bord, et qu'il existe une preuve que ce registre a été dûment visé par l'autorité compétente de l'État dans lequel le navire est immatriculé.

2. Lorsqu'une plainte a été reçue ou que l'inspecteur, à partir de ses propres observations à bord, a des raisons de penser que les marins sont excessivement fatigués, il effectue une inspection détaillée conformément au paragraphe 1 pour déterminer si les heures de travail ou les périodes de repos inscrites au registre correspondent aux normes établies par la directive 1999/63/CE dans le secteur maritime et si elles ont été dûment observées, en tenant compte d'autres registres relatifs à l'exploitation du navire.

Article 5

Correction des anomalies

1. Si l'inspection ou l'inspection détaillée révèle que le navire n'est pas conforme aux exigences de la directive 1999/63/CE, l'État membre prend les mesures nécessaires pour remédier à toute situation qui, à bord, présente un danger manifeste pour la sécurité ou la santé des marins. Ces mesures peuvent comporter une interdiction de quitter le port tant que les anomalies constatées n'ont pas été corrigées ou tant que les marins ne se sont pas suffisamment reposés.

2. Lorsqu'il existe des preuves claires que les membres du personnel chargés du premier quart ou ceux des quarts suivants qui assurent la relève sont excessivement fatigués, l'État membre veille à ce que le navire ne quitte pas le port avant que les anomalies constatées aient été corrigées ou avant que les marins concernés ne se soient suffisamment reposés.

Article 6

Procédures de suivi

1. Lorsqu'un navire fait l'objet d'une interdiction de quitter le port en application de l'article 5, l'autorité compétente de l'État membre informe le capitaine, le propriétaire ou l'exploitant du navire, ainsi que l'administration de l'État du pavillon ou de l'État dans lequel le navire est immatriculé ou le consul, ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet État, des résultats des inspections visées à l'article 4 ou de toute décision prise par l'inspecteur, et, le cas échéant, des mesures correctives requises.

2. Lorsque des inspections sont effectuées au titre de la présente directive, tous les efforts possibles sont déployés pour éviter qu'un navire ne soit indûment retardé. Si cependant tel était le cas, le propriétaire ou l'exploitant est en droit de demander une indemnisation pour tout préjudice ou dommage subi. Dans tous les cas où un retard indu est allégué, la charge de la preuve en incombe au propriétaire ou à l'exploitant du navire.

Article 7

Droit de recours

1. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ou son représentant dans l'État membre dispose d'un droit de recours contre une décision d'immobilisation prise par l'autorité compétente. Le recours ne suspend pas l'immobilisation.

2. Les États membres mettent en place et maintiennent à cet effet des procédures de recours appropriées conformément à leur législation nationale.

3. L'autorité compétente informe dûment le capitaine d'un navire visé au paragraphe 1 de ses droits de recours.

Article 8

Coopération entre administrations

1. Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour assurer, dans des conditions compatibles avec celles prévues à l'article 14 de la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) [1], une coopération entre leurs autorités compétentes et les autorités compétentes des autres États membres en vue de la mise en œuvre effective de la présente directive, et communiquent ces dispositions à la Commission.

2. Les informations relatives aux mesures prises en application des articles 4 et 5 sont publiées selon des modalités telles que celles prévues à l'article 15, premier alinéa, de la directive 95/21/CE.

Article 9

Clause de traitement «pas plus favorable»

Les États membres qui font procéder à l'inspection d'un navire battant le pavillon ou immatriculé sur le registre d'un État non signataire de la convention nº 180 de l'OIT ou du protocole de la convention nº 147 de l'OIT veillent, après l'entrée en vigueur de la convention et du protocole, à ne pas accorder un traitement plus favorable à ce navire et à son équipage que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un État partie à la convention nº 180 de l'OIT ou au protocole de la convention nº 147 de l'OIT ou aux deux.

Article 10

Dispositions finales

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.

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.

3. Les États membres communiquent immédiatement à la Commission toutes les dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive. La Commission en informe les autres États membres.

Article 11

Navires d'États tiers

Les dispositions de la présente directive ne s'appliquent aux navires qui ne battent pas le pavillon ou ne sont pas immatriculés sur le registre d'un État membre qu'à la date d'entrée en vigueur de la convention nº 180 de l'OIT et du protocole de la convention nº 147 de l'OIT.

Article 12

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 13

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 13 décembre 1999.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*
N. FONTAINE	S. HASSI

[1] JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/42/CE (JO L 184 du 27.6.1998, p. 40).

ANNEXE I

MODÈLE DE TABLEAU PRÉCISANT L'ORGANISATION DU TRAVAIL À BORD [1]

Nom du navire: _____ Pavillon du navire: _____ Numéro OMI (le cas échéant): _____

Dernière mise à jour du tableau: _____ Page ( ) sur ( ).

Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos est applicable au titre de: _____ (texte législatif ou réglementaire national) qui respecte la convention de l'OIT sur la durée de travail des gens de mer et l'effectif des navires de 1996 (nº 180) et toute convention collective enregistrée ou autorisée conformément à cette convention et à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 1978, telle que modifiée (convention STCW) [2].

Nombre maximal d'heures de travail ou nombre minimal d'heures de repos [3]: _____

Autres exigences: _____

Position/Rang [4]	Nombre d'heures de travail quotidiennes en mer prévues		Nombre d'heures de travail quotidiennes prévues lorsque le navire est à quai		Commentaires	Total des heures de travail ou de repos quotidiennes [3]	
	Quart (de-à)	Autres activités (de-à) [5]	Quart (de-à)	Autres activités (de-à)		En mer	Dans les ports

Signature du capitaine: _____

(1) Le tableau doit être reproduit, selon le modèle, dans la langue ou dans les langues de travail utilisées à bord et en anglais.
(2) Voir au verso des extraits sélectionnés de la convention nº 180 de l'OIT et de la convention STCW.
(3) Biffer la mention inutile.
(4) En ce qui concerne la position et le rang qui sont aussi indiqués dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité, la terminologie utilisée doit être la même que dans ce document.
(5) Pour le personnel de quart, la partie réservée aux commentaires peut être utilisée pour indiquer le nombre d'heures qu'il est envisagé de consacrer à des tâches imprévues; par ailleurs, toute heure consacrée à ce type de tâche doit être comptabilisée dans la colonne où figure le total des heures de travail journalier.

EXTRAITS DE LA CONVENTION Nº 180 DE L'OIT ET DE LA CONVENTION STCW

Convention nº 180 de l'OIT

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 sept 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 sept 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 14 heures.

6. Rien dans les paragraphes 1 et 2 ne saurait empêcher le membre d'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. 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 congé compensatoire aux marins de quart ou aux marins travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

Article 7

1. Rien dans cette convention n'est censé affecter le droit du capitaine d'un navire d'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.

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.

Convention STCW

Section A-VIII/1 du code STCW (dispositions d'application obligatoire)

1. Toutes les personnes auxquelles des tâches sont assignées en tant qu'officier de quart ou matelot faisant partie d'une équipe de quart doivent pouvoir prendre au moins 10 heures de repos au cours de toute période de 24 heures.

2. Les heures de repos peuvent être réparties en deux périodes au plus, dont l'une doit être d'au moins 6 heures d'affilée.

3. Les prescriptions relatives aux périodes de repos, énoncées aux points 1 et 2, ne doivent pas nécessairement être appliquées en cas d'urgence ou d'exercice, ou dans d'autres conditions d'exploitation exceptionnelles.

4. Nonobstant les dispositions des points 1 et 2, la période minimale de 10 heures peut être ramenée à un minimum de 6 heures consécutives à condition qu'une réduction de cet ordre ne soit pas imposée pendant plus de deux jours et que 70 heures au moins de repos soient accordées tous les sept jours.

5. Les administrations doivent exiger que les horaires de quart soient affichés en un endroit d'accès facile.

Section B-VIII/1 du code STCW (recommandations)

3. Il conviendrait de tenir compte des principes suivants lors de l'application de la règle VIII/1:

   1) les dispositions prévues pour prévenir la fatigue devraient empêcher qu'un horaire global de travail excessif ou déraisonnable ne soit effectué. En particulier, les périodes minimales de repos spécifiées dans la section A VIII/1 ne devraient pas être interprétées comme signifiant que toutes les autres heures peuvent être consacrées à la tenue du quart ou à d'autres tâches;

   2) la fréquence et la durée des périodes de congé et les congés accordés à titre de compensation sont des facteurs efficaces de prévention de l'accumulation de la fatigue avec le temps;

   3) des dispositions différentes peuvent être prévues pour les navires qui effectuent des voyages de courte durée à condition que des mesures spéciales de sécurité soient mises en place.

ANNEXE II

MODÈLE DE REGISTRE DES HEURES DE TRAVAIL OU DE REPOS DES MARINS (1)

Nom du navire: _____ Numéro OMI (le cas échéant): _____ Pavillon du navire: _____

Marin (nom et prénoms): _____ Position/rang: _____

Mois et année: _____ Quart (2): oui ☐ non ☐

Registre des heures de travail/repos (3)

Veuillez indiquer s'il s'agit de périodes de travail ou de repos, selon le cas, à l'aide d'un «X» ou d'un trait continu ou d'une flèche.

COMPLÉTER LE TABLEAU AU DOS

Les dispositions législatives ou réglementaires ou les conventions colectives nationales suivantes, qui régissent les limitations des heures de travail ou les périodes minimales de repos, s'appliquent à ce navire:

_____

Je reconnais que ce registre reproduit fidèlement les heures de travail ou de repos du marin concerné.

Nom du capitaine ou de la personne autorisée par le capitaine à signer ce registre: _____

Signature du capitaine ou de la personne autorisée: _____ Signature du marin: _____

Une copie de ce registre doit être donnée au marin.

Ce formulaire est examiné et approuvé conformément aux procédures établies par

_____ (nom de l'autorité compétente)

(1) Le tableau doit être reproduit, selon le modèle, dans la ou les langues de travail utilisées à bord et en anglais.
(2) Cocher la mention qui convient.
(3) Biffer la mention inutile.

Veuillez indiquer les périodes de travail ou de repos, selon le cas, par un «X», ou au moyen d'une ligne continue ou d'une flèche																									Nombre d'heures de repos dans une période de 24 heures	Commentaires	Le marin ne doit pas remplir cette partie (1)	
Heures	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			Nombre d'heures de travail ou de repos, selon le cas, dans une période de 24 heures (2)	Nombre d'heures de travail ou de repos, selon le cas, dans une période de 7 jours (2)
Date																												
Heures	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				

(1) Doit être remplie et utilisée conformément aux procédures prévues par l'autorité compétente dans le respect des exigences pertinentes de la convention (n° 180) de l'OIT sur la durée de travail des gens de mer et les effectis des navires, de 1996.

(2) Des calculs et des vérifications supplémentaires peuvent être requis pour s'assurer du respect des exigences pertinentes de la convention (n° 180) de l'OIT sur la durée de travail des gens de mer et les effectifs des navires, de 1996, et de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, de 1978, telle que modifiée (convention STCW).