

Le 29 janvier 2019

Décret n°2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer

NOR: EQUX0500025D

Version consolidée au 29 janvier 2019

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer,

Vu la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres le 7 juillet 1978, publiée par le décret n° 84-387 du 11 mai 1984, ensemble dans son annexe modifiée par les amendements adoptés à Londres le 7 juillet 1995, publiés par le décret n° 97-754 du 2 juillet 1997 ;

Vu la convention n° 180 de l'Organisation internationale du travail sur la durée du travail et les effectifs des navires, adoptée à Genève le 22 octobre 1996, publiée par le décret n° 2004-1216 du 8 novembre 2004 ;

Vu la directive n° 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) ;

Vu la directive n° 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 ;

Vu la directive n° 2003/88/CE du Parlement et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail ;

Vu la loi du 13 décembre 1926 modifiée portant code du travail maritime, notamment ses articles 24, 24-2, 25, 26-1 et 28 ;

Vu la loi du 13 décembre 1926 modifiée portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;

Vu l'avis des organisations syndicales représentatives de marins et des organisations professionnelles représentatives d'armateurs ;

Le conseil des ministres entendu,

Chapitre Ier : Dispositions générales.

Article 1

· Modifié par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

I. - (Alinéa abrogé)

II. - A bord des navires de pêche, le temps de travail effectif est pris en compte conformément aux dispositions de l'article 25-1 du code du travail maritime et des accords collectifs étendus pris pour son application.

III. - A bord des remorqueurs et des chalands, ainsi qu'à bord des bâtiments et engins employés aux travaux maritimes, qui ne sortent pas des ports et rades ou de la partie maritime des fleuves et rivières, chaque heure de présence à bord, à la disposition du capitaine, est considérée comme une heure de travail effectif, des accords collectifs étendus déterminant dans quelles conditions des temps de pause ou de repos peuvent en être défalqués.

Toutefois, pour le calcul des repos compensateurs prévus par l'article 26-1 du code du travail maritime et pour l'application des dispositions du présent décret relatives aux durées maximales du travail, le temps de travail effectif est le temps pendant lequel le personnel est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine, hors des locaux d'habitation à bord.

Article 2

Est considéré comme temps de repos toute période qui n'est pas du temps de travail.

Chapitre II : Navires autres que de pêche.

Article 3

Le travail à bord des navires est organisé sur la base de huit heures par jour.

Article 4

· Modifié par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

La durée maximale quotidienne de travail effectif à bord des navires autres que de pêche est de douze heures.

Lorsque le travail à bord est organisé par cycles en application de l'article 13 et que la durée totale du cycle ne dépasse pas six semaines, la durée maximale quotidienne de travail est décomptée d'après le nombre d'heures moyen du cycle de travail, sans pouvoir dépasser quatorze heures pour une journée de travail donnée.

Cette durée moyenne peut dépasser douze heures et atteindre une limite maximale de quatorze heures en application d'un accord ou d'une convention collective. Cette convention ou cet accord prévoit des modalités de compensation adéquates, sous forme d'allongement des périodes de congés, de regroupement de celles-ci ou d'octroi de repos supplémentaires et précise les délais dans lesquels ces compensations interviennent. Compte tenu des contraintes particulières de la navigation ou de l'exploitation en mer, le capitaine peut reporter ce temps de pause et l'accorder dès que cela est réalisable.

Article 5

I. - La durée maximale quotidienne de travail fixée au premier alinéa de l'article 4 peut être dépassée sans limite dans les cas de sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés ou de la cargaison, de conditions météorologiques exceptionnelles, de brume, d'échouement, d'incendie ou de toute autre circonstance intéressant la sécurité du navire ou celle des personnes à bord ou de la cargaison, ou intéressant la sûreté, ou en vue de porter assistance à d'autres navires ou secours à des personnes en détresse en mer.

II. - Cette même durée peut être dépassée et atteindre au plus quatorze heures, dans les circonstances suivantes :

1° Débarquement en cours de voyage d'un marin ne pouvant être remplacé immédiatement ou exemption de service, entraînant une insuffisance de personnel ;

2° A l'entrée et à la sortie des ports, fleuves ou rivières, notamment lorsque le personnel qui n'est pas de quart ou de veille est appelé en renfort, selon que le capitaine le juge utile, pour les appareillages et mouillages.

Article 6

I. - La durée maximale quotidienne de travail, fixée en application de l'article 24 du code du travail maritime ou résultant du présent décret, peut être dépassée et atteindre la limite maximale de quatorze heures, conformément à une convention ou un accord collectif, dans les cas suivants :

1° Dans les ports et les installations terminales des ports, pour l'exécution des opérations commerciales et pour assurer la continuité du service des navires ;

2° A bord des remorqueurs et des chalands qui ne sortent pas des ports et des rades ou de la partie maritime des fleuves et des rivières ;

3° A bord des navires à passagers assurant des lignes régulières, compte tenu notamment des contraintes liées aux rotations des navires et, pour les autres navires à passagers, durant les vingt-quatre heures précédant ou suivant l'appareillage du navire ou son retour au port.

La convention ou l'accord collectif prévus au premier alinéa prévoit, en contrepartie de cet allongement de la durée maximale quotidienne du travail, des mesures compensatoires de réduction du temps de travail, sous forme d'allongement des périodes de congés ou d'octroi de repos compensatoires. Cette convention ou cet accord précise les délais dans lesquels ces compensations interviennent.

II. - Pour assurer la continuité du service de veille et de sécurité, dans les ports et les rades, à bord des remorqueurs qui ne sortent pas des ports et rivières ou de la partie maritime des fleuves et rivières, un accord national étendu ou une convention collective de branche étendue peuvent, dans le cadre d'une organisation du travail par cycles, porter cette limite à seize heures, sous réserve que la durée maximale quotidienne de travail fixée à l'article 4 soit respectée en moyenne sur une période de quarante-huit heures consécutives.

Cet accord ou cette convention prévoit des mesures compensatoires sous forme d'allongement des périodes de congés ou d'octroi de repos supplémentaires et précise les délais dans lesquels ces compensations interviennent.

Article 7

Sauf dans les cas prévus au I de l'article 5, la durée maximale de travail ne doit pas dépasser soixante-douze heures par période de sept jours.

Lorsque le travail à bord est organisé par cycles en application de l'article 13, la durée maximale de travail par période de sept jours peut être dépassée, dans la mesure où cette possibilité est prévue par convention ou accord collectif. Cette durée maximale doit être respectée en moyenne sur le cycle. Elle ne peut dépasser quatre-vingt-quatre heures par période de sept jours. Toutefois, pour le transport de personnes, elle peut atteindre cent quarante-quatre heures par période de quatorze jours.

La convention ou l'accord mentionné à l'alinéa deux prévoit des mesures compensatoires et précise les modalités de prise du repos hebdomadaire, notamment lorsqu'il est différé.

Article 8 (abrogé)

- Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 9 (abrogé)

- Abrogé par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

Article 10

Au remorquage portuaire, les conventions ou accords pris en application de l'article 9 sont obligatoirement des accords étendus et peuvent prévoir que, sous l'autorité du capitaine, la durée minimale de repos de six heures, prévue au second alinéa de l'article 8, peut être scindée en deux périodes distinctes dont la plus courte n'est pas inférieure à deux heures.

Article 11

A bord des navires à passagers, une convention collective ou un accord de branche ou un accord d'entreprise peut prévoir que le repos quotidien peut, sous l'autorité du capitaine, être scindé en plus de deux périodes, dans la limite de six, dans la même période de vingt-quatre heures.

Dans ce cas, l'une au moins de ces périodes devra être d'une durée minimale de six heures consécutives, une autre d'au moins deux heures, les autres d'au moins une heure.

Article 12

Dans les cas prévus au I de l'article 5, les périodes de repos à bord peuvent être interrompues.

Lorsqu'une période de repos est interrompue, notamment par des appels, le temps de repos non pris est décompté et le marin doit bénéficier d'une période de repos compensatoire, accordée immédiatement ou dès que possible.

Les appels, les exercices d'incendie et d'évacuation et tous exercices prescrits par la législation nationale et les règles internationales applicables doivent se dérouler de manière à éviter, si possible, d'interrompre les périodes de repos.

Article 13

Le travail peut être organisé sous forme de cycles alternant périodes d'embarquement et périodes à terre.

Dans ce cas, une convention ou accord collectif, ou un accord d'entreprise ou d'établissement peut prévoir que la durée hebdomadaire du travail mentionnée à l'article 24 du code du travail maritime et le décompte des heures supplémentaires s'apprécient sur une période de deux semaines consécutives ou sur un cycle d'une durée maximale de six semaines.

Article 14

Le contingent annuel d'heures de travail effectif au-delà duquel est attribué le repos compensateur prévu au second alinéa de l'article 26-1 du code du travail maritime est fixé, par marin, à :

a) 1 820 heures sur les navires armés au long cours, au pilotage et à la plaisance et sur les navires et engins employés aux travaux maritimes, ainsi que sur les navires de remorquage portuaire ;

b) 2 100 heures sur les navires armés au cabotage et à la navigation côtière.

Des accords d'entreprise peuvent modifier ces seuils, sous réserve que leurs dispositions ne conduisent pas à une situation moins favorable pour le marin.

Article 15

I. - Les périodes d'astreinte, telles que définies à l'article L. 212-4 bis du code du travail, ne peuvent jamais s'entendre à bord des navires en cours de navigation.

II. - Lorsque le marin est en mesure d'effectuer une période d'astreinte dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article L. 212-4 bis du code du travail, les dispositions de cet article sont applicables.

III. - Lors des escales, des périodes d'astreinte peuvent être mises en place, dans les conditions fixées au deuxième alinéa de l'article L. 212-4 bis du code du travail, par des conventions ou des accords collectifs ou des accords d'entreprise ou d'établissement.

Pendant ces périodes, le marin, sans être à la disposition permanente et immédiate du capitaine, a l'obligation de rester à bord ou à proximité du navire, afin d'être en mesure d'intervenir pour effectuer un travail au service du navire.

Sauf cas d'urgence, le marin devant être placé en astreinte doit en être avisé au plus tôt et

au moins un jour franc avant l'arrivée du navire au port d'escale.

Les informations prévues par le dernier alinéa de l'article L. 212-4 bis relatives au nombre d'heures d'astreintes effectuées sont mentionnées sur le bulletin de paye.

Article 16

Les journées ou demi-journées de repos prévues au premier alinéa du II de l'article L. 212-9 du code du travail ne peuvent être prises à bord.

Les modalités selon lesquelles sont pris ces repos, en particulier les conditions dans lesquelles ils pourront être regroupés, le cas échéant, avec d'autres repos, sont fixées par convention ou accord collectif de branche ou par accord d'entreprise ou d'établissement, dans les conditions fixées au deuxième alinéa du II de l'article L. 212-9 du même code.

Article 17

Sous réserve des consultations prévues par les règlements et accords collectifs, un tableau de service est établi par le capitaine du navire, visé par l'inspecteur du travail maritime, annexé au journal de bord et affiché dans les locaux réservés à l'équipage.

Le tableau indique pour chaque fonction :

- a) Le programme de service à la mer et au port ;
- b) Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos, prescrits par la législation, la réglementation ou la convention collective applicable.

Les modifications apportées à ce tableau en cours de voyage sont consignées dans le livre de bord ou annexées à celui-ci et affichées dans les locaux de l'équipage. Le capitaine, qui prend les mesures nécessaires pour que les conditions en matière d'heures de travail et d'heures de repos des marins visées par le présent décret soient respectées, tient ce tableau à disposition de l'inspecteur du travail maritime ou le lui communique sur sa demande, notamment, si celui-ci l'estime nécessaire et sauf impossibilité, par voie de courrier électronique.

Ce tableau est rédigé en français ainsi que, si nécessaire, en langue anglaise. Il doit être conforme au modèle fixé par l'arrêté relatif à la sécurité des navires pris pour l'application de la directive du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 susvisée.

Article 18

Un registre des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins doit être tenu par le capitaine du navire. Ce registre est visé initialement par l'inspecteur du travail maritime et au moins une fois par an, ainsi que chaque fois qu'il le juge utile. Il doit lui être présenté ou communiqué sur sa demande, notamment, si celui-ci l'estime nécessaire et sauf impossibilité, par voie de courrier électronique.

Le marin doit recevoir et émarger une copie du registre le concernant, émargé par le capitaine ou son représentant.

Ce registre qui est tenu à la disposition des représentants du personnel est rédigé en français et, si nécessaire, en langue anglaise. Il doit être conforme au modèle défini par l'arrêté relatif à la sécurité des navires pris pour l'application de la directive du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 susvisée.

Chapitre III : Navires de pêche.

Article 19

· Modifié par Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. 7

I. - (Alinéa abrogé)

Compte tenu des contraintes particulières de la navigation ou de l'exploitation en mer, le capitaine peut reporter ce temps de pause et l'accorder dès que cela est réalisable.

Sur les lieux de pêche, il peut être dérogé aux dispositions de l'alinéa premier du présent article, dans les conditions suivantes :

1° La durée minimale de repos par période de vingt-quatre heures peut être réduite à huit heures pendant cinq jours consécutifs ;

2° Les heures de repos non prises donnent lieu à récupération dans les conditions fixées par convention ou accord collectif de branche ou accord d'entreprise qui prévoient des mesures compensatoires et précisent les délais dans lesquels ces compensations interviennent.

A défaut de convention ou d'accord, les heures de repos non prises sont regroupées et prises à terre avec une autre période de repos ou de congés ;

3° Mention du recours à cette faculté est portée au livre de bord ou au registre prévu à l'article 20.

II. - Par période de sept jours, la durée minimale des repos à bord des navires de pêche ne peut être inférieure à soixante-douze heures.

Article 20

I. - Sous réserve des consultations prévues par les règlements et accords collectifs, un tableau de service est établi par le capitaine du navire, visé par l'inspecteur du travail maritime, annexé au journal de bord et affiché dans les locaux réservés à l'équipage.

Le tableau indique pour chaque fonction la durée maximale de travail ou le nombre minimal d'heures de repos, prescrits par la législation, la réglementation ou la convention collective applicable.

Les modifications apportées à ce tableau en cours de voyage sont consignées dans le journal de bord ou annexées à celui-ci et affichées dans les locaux de l'équipage. Le capitaine, qui doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que les conditions en matière de temps de travail et d'heures de repos des marins fixées par le présent décret soient respectées, tient ce tableau à disposition de l'inspecteur du travail maritime ou le lui communique sur sa demande, notamment, si celui-ci l'estime nécessaire et sauf impossibilité, par voie de courrier électronique.

II. - Un registre des heures quotidiennes de repos des marins doit être tenu par le capitaine du navire. Ce registre est visé initialement par l'inspecteur du travail maritime et au moins une fois par an, ainsi que chaque fois qu'il le juge utile. Il doit lui être présenté ou communiqué sur sa demande, notamment, si celui-ci l'estime nécessaire et sauf impossibilité, par voie de courrier électronique.

Le marin peut obtenir à sa demande une copie du registre le concernant, émargé par le capitaine ou son représentant.

III. - Le tableau de service et le registre des heures quotidiennes de repos des marins sont établis en français, conformément à un modèle fixé par arrêté du ministre chargé des gens de mer.

Ces documents sont tenus à la disposition des représentants du personnel.

Chapitre IV : Dispositions finales.

Article 21

Les dispositions des articles 4, 5, 6 et 14 du présent décret peuvent être modifiées par décret du Premier ministre.

Article 22

Sont abrogés :

1° Le décret n° 83-793 du 6 septembre 1983 pris pour l'application de l'article 25 du code

du travail maritime, à l'exception de son article 10 qui pourra être modifié par le décret prévu à l'article 28 du code du travail maritime ;

2° Le décret n° 83-794 du 6 septembre 1983 pris pour l'application de l'article 24 du code du travail maritime ;

3° Le décret n° 83-795 du 6 septembre 1983 pris pour l'application de l'article 26-1 du code du travail maritime.

Article 23

Le Premier ministre, le ministre de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale, le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, le ministre délégué aux relations du travail et le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Par le Président de la République :

Jacques Chirac

Le Premier ministre,

Jean-Pierre Raffarin

Le ministre de l'équipement, des transports,

de l'aménagement du territoire,

du tourisme et de la mer,

Gilles de Robien

Le ministre de l'emploi, du travail

et de la cohésion sociale,

Jean-Louis Borloo

Le ministre délégué aux relations du travail,

Gérard Larcher

Le secrétaire d'Etat aux transports

et à la mer,

François Goulard