

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

**Décret n° 2006-1064 du 25 août 2006 relatif à l'organisation du travail des personnels n'exerçant pas la profession de marin embarqués à bord des navires de recherche océanographique ou halieutique**

NOR : EQU0600859D

Le Premier ministre,

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

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

Vu le code du travail ;

Vu le code de la recherche, notamment son article L. 411-5 ;

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

Vu le décret n° 67-690 du 7 août 1967 relatif aux conditions d'exercice de la profession de marin ;

Vu l'avis des établissements publics de recherche mentionnés à l'article L. 411-5 du code de la recherche ;

Vu l'avis des organisations syndicales les plus représentatives des personnels concernés ;

Le Conseil d'Etat (section sociale) entendu,

Décrète :

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

##### Principes d'organisation du travail

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'organisation du travail des personnels n'exerçant pas la profession de marin, mentionnés à l'article L. 411-5 du code de la recherche et embarqués pour des missions temporaires à bord des navires de recherche océanographique ou halieutique, est réglée conformément aux dispositions du code du travail, des articles 24, 25, 28, 29 et 30 du code du travail maritime, du présent décret et en tant que de besoin du code du travail.

Cette organisation peut également être fixée, dans les conditions déterminées par le présent décret, par les accords de branche étendus et par les conventions ou accords collectifs d'entreprise ou d'établissement dont relèvent ces personnels.

La mission inclut les périodes de travail à bord, navire à quai, passées à sa préparation ainsi que celles nécessaires à son achèvement.

Hors des périodes de mission, les périodes de travail à bord, navire à quai, ne relèvent pas des dispositions du présent décret.

**Art. 2.** – Est considéré comme temps de travail effectif le temps pendant lequel le personnel embarqué est, par suite d'un ordre donné, à la disposition du capitaine ou du représentant de l'employeur à bord, hors des locaux qui lui servent d'habitation à bord.

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

#### CHAPITRE II

##### Durée du travail

**Art. 3.** – La durée journalière peut être portée à douze heures, par accord de branche étendu ou par accord d'entreprise ou d'établissement, dans les circonstances suivantes :

a) Dans les ports, pour effectuer les formalités obligatoires et respecter les obligations contractuelles de l'armateur ;

- b) A la mer, pour mener à bien une opération ou une mission ;
- c) Pour remettre en état le matériel indispensable à la poursuite des activités ;
- d) A bord des navires effectuant des sorties en mer à la journée et dans la limite maximale de cinq jours consécutifs ;
- e) Dans le cas d'organisation de plongées d'engins sous-marins ;
- f) En cas de maladie à bord ou d'exemption de service, entraînant une insuffisance de personnel ne pouvant être remplacé immédiatement.

**Art. 4.** – La durée maximale quotidienne de travail effectif peut être dépassée, dans la limite maximale de douze heures, en cas de circonstances exceptionnelles liées à l'accomplissement des missions de recherche dont le capitaine ou le représentant de l'employeur à bord est seul juge.

Le repos ainsi interrompu est compensé dans les conditions prévues à l'article 8.

**Art. 5.** – La durée maximale quotidienne de travail fixée à l'article 4 ne peut être dépassée que sur décision du capitaine dans l'exercice de ses prérogatives et dans les cas suivants :

- a) Pour le sauvetage du navire, de ses débris, des effets naufragés et de la cargaison, des équipements ou engins mis en œuvre ;
- b) Lorsque les conditions météorologiques sont exceptionnelles, notamment en cas de brume ;
- c) Dans toute circonstance intéressant la sécurité du navire ou celle des personnes à bord et des biens, notamment en cas d'échouement ou d'incendie ;
- d) En vue de porter assistance à d'autres navires ou secours à des personnes en détresse en mer ;
- e) En cas de participation à des opérations exceptionnelles d'assistance ou de recherche.

Lorsque ces circonstances ont cessé, le capitaine ou le représentant de l'employeur veille à ce que, dans la mesure du possible et en tenant compte des exigences de sécurité, la durée du repos continu suivant soit augmentée du surcroît de travail effectif ainsi réalisé. A défaut, cette compensation doit intervenir dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale.

### CHAPITRE III

#### Repos

**Art. 6.** – Un repos hebdomadaire de vingt-quatre heures consécutives, auquel s'ajoutent les onze heures de repos journalier prévu à l'article suivant, doit être accordé.

Ce repos peut être pris à bord, par roulement, dans des conditions définies par accord d'entreprise ou d'établissement.

Pour assurer la continuité de l'activité de recherche en mer, des processus de travail en continu inhérents à celle-ci, et compte tenu de l'éloignement entre le lieu de travail et celui de résidence, ce repos peut être différé en application d'un accord collectif prévoyant des mesures compensatoires.

Le repos hebdomadaire ainsi différé est pris soit au cours de la mission, dans un port d'escale et avec l'accord des personnes intéressées, soit à l'issue de celle-ci.

Lorsque le repos hebdomadaire est différé, les heures supplémentaires et la durée hebdomadaire maximale du travail sont décomptées par période de six jours consécutifs.

**Art. 7.** – Un repos journalier de onze heures consécutives doit être accordé, par période de vingt-quatre heures.

Pour assurer la continuité de l'activité de recherche en mer et des processus de travail en continu inhérents à celle-ci, le repos journalier peut être fractionné en deux périodes, dont une période minimale de huit heures consécutives.

Cette période minimale de repos ininterrompue de huit heures peut être réduite à sept heures lorsque la conduite des matériels ou des équipements est assurée de façon continue pour une durée dépassant quarante-huit heures et qu'elle est organisée à trois quarts.

Elle peut être réduite à six heures consécutives, selon des modalités fixées par accord collectif prévoyant des mesures compensatoires.

L'intervalle entre deux périodes consécutives de repos journalier ne doit pas dépasser quatorze heures.

Ces dispositions ne s'appliquent pas dans les circonstances mentionnées à l'article 5.

**Art. 8.** – Lorsqu'une période de repos est interrompue, notamment par des appels, le temps de repos non pris est décompté et une période de repos compensatoire doit être accordée immédiatement ou dès que possible.

Le personnel en repos peut être appelé à renforcer les équipes en charge des équipements ou engins mis en œuvre à partir du navire. Dans ce cas et dans la mesure du possible, le repos journalier suivant est prolongé de la durée de cette interruption. A défaut, cette compensation doit intervenir au plus tard dans un délai de sept jours.

**Art. 9.** – Aucun temps de travail quotidien ne peut atteindre six heures sans que le salarié bénéficie d'un temps de pause d'une durée minimale de vingt minutes, sauf dispositions conventionnelles plus favorables. Compte tenu des contraintes particulières de la navigation ou de l'exploitation en mer, le capitaine ou le représentant de l'employeur à bord peuvent le reporter et l'accorder dès que cela est réalisable.

## CHAPITRE IV

**Documents de contrôle**

**Art. 10.** – Un tableau réglant l'organisation du travail dans les conditions fixées à l'article 1<sup>er</sup> est élaboré par l'employeur.

Ce tableau, visé par l'inspecteur du travail, est affiché à bord dans des locaux accessibles au personnel concerné et annexé au journal de bord. Il est établi en français ainsi que, si nécessaire, en langue anglaise et conformément au modèle exigé par les conventions internationales. Les modifications apportées, le cas échéant, à ce tableau au cours de la mission sont consignées ou annexées au journal de bord.

Ce tableau doit indiquer 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.

L'accord réglant l'organisation du travail pris, le cas échéant, en application de l'article 1<sup>er</sup> est annexé au tableau mentionné au premier alinéa du présent article.

Ces documents sont tenus à la disposition des services d'inspection du travail.

**Art. 11.** – Un registre mentionnant les heures de travail effectuées quotidiennement est tenu à bord selon des modalités définies par accord d'entreprise ou d'établissement. Il est tenu en français ainsi que, si nécessaire, en langue anglaise et conformément au modèle exigé par les conventions internationales.

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 être présenté ou communiqué sur leur demande aux inspecteurs du travail compétents.

Il est émergé par le capitaine ou par le représentant de l'employeur à bord et tenu à disposition de l'inspection du travail ainsi que des personnels concernés et de leurs délégués du personnel.

Les personnels peuvent en obtenir un extrait qui doit être émergé par l'intéressé ainsi que par le capitaine ou le représentant de l'employeur à bord.

L'employeur doit tenir en bon ordre et communiquer à l'inspecteur du travail les registres permettant de comptabiliser les heures de travail effectuées par chaque salarié pendant une durée d'un an.

**Art. 12.** – Un exemplaire des dispositions pertinentes de la législation nationale relative au temps de travail des personnels mentionnés au présent décret ainsi qu'un exemplaire des conventions collectives applicables doivent être conservés à bord à un endroit facilement accessible par les personnels intéressés.

## CHAPITRE V

**Sanctions et mesures d'application**

**Art. 13.** – Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4<sup>e</sup> classe le fait de contrevenir :

a) Aux dispositions de l'article 24 du code du travail maritime et du chapitre II du présent décret relatives à la base journalière d'organisation du travail et à la durée du travail ;

b) Aux dispositions de l'article 28 du code du travail maritime et du chapitre III du présent décret relatives au repos journalier et hebdomadaire et à la compensation de leur interruption ;

c) Aux dispositions du chapitre IV du présent décret relatives aux documents de contrôle et d'information.

Les contraventions donnent lieu à autant d'amendes qu'il y a de salariés indûment employés.

**Art. 14.** – Le ministre de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement, le garde des sceaux, ministre de la justice, et le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 août 2006.

DOMINIQUE DE VILLEPIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre des transports, de l'équipement,  
du tourisme et de la mer,*

DOMINIQUE PERBEN

*Le ministre de l'emploi,  
de la cohésion sociale et du logement,*

JEAN-LOUIS BORLOO

*Le garde des sceaux, ministre de la justice,*

PASCAL CLÉMENT