

11 octobre 2013

**Cadrage ARTT
des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention
des risques professionnels maritimes (ISNPRPM)
dans les Centres de sécurité des navires (CSN) des
Directions interrégionales de la mer (DIRM) et des
Directions de la mer outre-mer (DM)**

Table des matières

I. Cycle de travail.....	5
I. 1 Modalités applicables aux ISNPRPM.....	5
I. 2 Rappels des dispositions de l'instruction du 6 janvier 2011 relatives à l'horaire variable.....	6
II. Les interventions effectuées en dehors du cycle de travail	7
II.1 Régime de l'astreinte.....	7
II.2 Planification des astreintes.....	7
II.3 Rythme de l'astreinte.....	8
II.4 Régime indemnitaire de l'astreinte.....	8
II.5 Prise en compte du temps de déplacement sous astreinte.....	9
II.6 Compensation du temps d'intervention sous astreintes	9
II.7 Repos récupérateur	9
III. Visites de navires à l'étranger.....	10
III.1. Les principes.....	10
III.1.1 Temps de déplacement.....	10
III.1.2 Temps de travail effectif	11
III.1.3 Jours non travaillés pendant la mission.....	11
III.1.4 Principes de prévention et de sécurité	12
III.2 Exemples.....	12
ANNEXE 1 : Exemples de repos récupérateurs	17
ANNEXE 2 : Fiche navette.....	20

Organisation du travail des ISNPRPM dans les Centres de sécurité des navires

Textes de références

- directive 2003/88/CE du 4/11/2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail ;
- directive 2009/16/CE du 23/04/2009 relative au contrôle de l'État du port ;
- directive 1999/35/CE du 29/04/1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse ;
- loi n°83-634 du 13/07/1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- loi n°84-16 du 11/01/1984 modifiée portant dispositions relatives à la fonction publique de l'État ;
- décret n°84-972 du 26/10/1984 relatif aux congés annuels des fonctionnaires de l'État ;
- décret n°2000-815 du 25/08/2000 modifié relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'État ;
- code de la Défense portant statut général des militaires ;
- code des Transports, notamment son article L.1621.1 ;
- décret n°2002-60 du 14 janvier 2002 relatif aux indemnités horaires pour travaux supplémentaires ;
- décret n°2002-259 du 22 février 2002 portant dérogations aux garanties minimales de durée du travail et de repos applicables à certaines catégories de personnels du ministère chargé de la mer ;
- décret n° 2003 - 363 du 15 avril 2003 relatif à l'indemnité d'astreinte attribuée à certains agents du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer ;
- décret n°82-453 du 28 mai 1982 modifié relatif à l'hygiène et à la sécurité du travail ;
- décret n° 2012-671 du 4 mai 2012 instituant une indemnité journalière pour les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes effectuant des visites de sécurité des navires au titre du contrôle par l'État du port les samedis, dimanches et jours fériés ;
- arrêté du 23 février 2010 pris pour l'application du décret n° 2000-815 du 25 août 2000 relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'État, dans les services et certains établissements publics du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, travaillant selon des cycles hebdomadaires et non hebdomadaires (NOR : DEVK1002124A) ;
- arrêté du 23 février 2010 relatif à la prise en compte de la journée solidarité au ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement ;
- arrêté du 23 février 2010 pris pour l'application du décret n° 2000-815 du 25 août 2000 relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'État, dans les services et certains établissements publics du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat (NOR : DEVK1002121A) ;
- arrêté du 27 décembre 2002 fixant les conditions de compensation horaire des heures supplémentaires au ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer en application de l'article 4 du décret n°2000-815 du 25 août 2000 (NOR : EQUIP0201398A) ;
- arrêté du 24 août 2006 fixant les taux de l'indemnité d'astreinte attribuée à certains agents du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ;
- arrêté du 4 mai 2012 fixant le montant de l'indemnité journalière pour les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes effectuant des visites de sécurité des navires au titre du contrôle par l'Etat du port les samedis, dimanches et jours fériés ;
- arrêté du 14 février 2002 fixant les taux du complément spécial pour charges militaires de sécurité ;
- divisions 150 et 180 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires ;
- circulaire relative à la mise en œuvre du dispositif d'astreinte dans les CSN destiné à la participation des ISN aux équipes d'évaluation en date du 11 février 2012 ;
- instruction du 6 janvier 2011 relative à l'aménagement et à la réduction du temps de travail du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement ;
- note de gestion NOR DEVK1235967N du 8 octobre 2012 relative à l'attribution d'une indemnité journalière pour les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes effectuant des visites de sécurité des navires au titre du contrôle par l'État du port, les samedis, les dimanches et jours fériés.

Évolutions successives

Version	Date	Commentaire
1	8 février 2013	Version initiale
2	1 ^{er} septembre 2013	Ajout de la partie III relative aux visites de navires à l'étranger

Régime de travail des ISNPRPM

Le contrôle de la sécurité des navires est une mission dévolue aux directions interrégionales de la mer (DIRM) et aux directions de la mer outre-mer (DM) qui disposent de centres spécialisés (CSN) ainsi que des personnels techniques qualifiés, les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes (ISNPRPM). L'objet du présent document est de fixer les lignes directrices de l'organisation du travail des ISNPRPM en CSN.

Le DIRM ou le DM doit organiser le temps de travail des ISNPRPM en prenant en compte 3 types d'intervention obligatoires :

- la participation aux équipes d'évaluation diligentées par le Préfet maritime (intervention prioritaire) ;
- les contrôles au titre de l'État du port ;
- les contrôles au titre de l'État du pavillon.

Ces interventions doivent être effectuées dans le cadre du cycle de travail de l'agent. Toutefois, elles peuvent se dérouler en dehors des bornes horaires afin de répondre aux exigences de continuité et permanence du service public.

I. Cycle de travail

I. 1 Modalités applicables aux ISNPRPM

Les ISNPRPM affectés dans les CSN bénéficient d'une autonomie pour organiser leur temps de travail en fonction des missions qui leur sont confiées, ce qui justifie le recours à l'horaire variable du cycle hebdomadaire.

Chaque agent peut recourir à l'une des modalités horaires suivantes :

Modalités	N° 2 bis horaire variable	N° 3 bis horaire variable	N° 4 bis horaire variable
Durée moyenne hebdomadaire du travail	36h	37 h	38 h 30
Durée moyenne journalière du travail	7 h 12	7 h 24	7 h 42
Nombre de jours RTT	5	11	19
Dont gérés comme des congés annuels	5	9	15
Possibilité de récupération en plus des congés légaux	2 jours/mois	1 jour/mois	½ jour/mois

I. 2 Rappels des dispositions de l'instruction du 6 janvier 2011 relatives à l'horaire variable

Les principes de l'instruction relative à l'aménagement et à la réduction du temps de travail du 6 janvier 2011 sont rappelés ci-dessous:

Pause méridienne

La pause méridienne est de 45 minutes au minimum.

Référence hebdomadaire

L'activité de chaque ISNPRPM est répartie sur la base hebdomadaire.

Cette durée permet l'attribution de jours de repos ARTT pour une partie gérés comme des jours de congés annuels et pour l'autre partie gérés dans le cadre de l'organisation collective retenue par le chef de centre (cf. tableau).

Modalités de décompte et de contrôle

Un décompte exact journalier doit être tenu pour chaque agent grâce à un système automatisé de gestion du temps et des horaires.

Ce décompte est le corollaire obligatoire de la variabilité des horaires.

Durée minimale journalière, plages fixes, plages variables, bornes horaires

Les modalités doivent respecter les dispositions suivantes :

- la durée minimale journalière de travail ne peut être inférieure à 4 heures ;
- les plages fixes, déterminées après concertation locale, pendant lesquelles la présence de la totalité du personnel est requise ne peuvent être inférieures à 4 h par jour et sont composées en France métropolitaine d'une plage fixe le matin et d'une autre l'après-midi.

En outre, les plages variables de travail, qui constituent les bornes horaires à l'intérieur desquelles les agents organisent leur journée de travail, sont fixées par le DIRM ou le DM selon les besoins exprimés par le chef de centre.

Sous réserve des dispositions relatives à la mise en place d'un cycle de travail non permanent dans les conditions prévues au point 5.6 de l'instruction du 6 janvier 2011, tout travail effectué en-dehors des bornes horaires du cycle de travail habituel de l'agent est considéré en heures supplémentaires.

Respect des garanties minimales

La programmation du travail devra respecter les garanties suivantes :

Temps de travail maximum (heures supplémentaires comprises) :

- Durée quotidienne 10h
- Amplitude maximale de la journée 11h
- Durée continue du travail 6h
- Durée hebdomadaire 48h
- Moyenne sur 12 semaines consécutives 44h

Temps de repos minimum :

- Repos quotidien 11h
- Repos hebdomadaires 2 jours consécutifs (au moins 2/5 dimanches)
- Pause pour 6h consécutives de travail 20 min

II. Les interventions effectuées en dehors du cycle de travail

Ces interventions peuvent découler des deux situations :

- en cas d'action renforcée dans les conditions prévues par les articles 11 à 13 du décret du 22 février 2002 susvisé ;
- en cas d'astreinte, uniquement pour les personnels de catégorie A, selon les modalités décrites ci-dessous.

Les personnels militaires sont soumis à une obligation statutaire de disponibilité et participent à ce titre au dispositif décrit ci-dessous.

Le militaire en astreinte doit pouvoir être contacté à tout moment afin d'être capable d'intervenir dans un délai prescrit. Il a l'obligation de demeurer à son domicile ou à proximité afin d'être en mesure d'intervenir pour effectuer un travail au service de l'administration.

II.1 Régime de l'astreinte

Ce régime concerne exclusivement les personnels relevant d'un statut civil.

Une période d'astreinte s'entend comme une période particulière pendant laquelle l'agent, sans être à la disposition permanente et immédiate de son employeur, a l'obligation de demeurer à son domicile ou à proximité afin d'être en mesure d'intervenir pour effectuer un travail au service de l'administration.

En application de l'article 3-alinéa 4° prévoyant la mission « d'inspection de sécurité des navires » de l'arrêté du 23 février 2010 susvisé, les agents peuvent être amenés à effectuer des astreintes.

Les temps d'astreinte sont considérés comme des périodes de repos, et n'entraînent pas de dérogation aux garanties minimales. En revanche, les éventuelles interventions auxquelles l'astreinte peut donner lieu constituent un temps de travail effectif, et sont traitées en heures supplémentaires, conformément à l'article 5 du décret du 25 août 2000 susvisé. En outre, ces interventions sous astreinte répondent à la qualification juridique des interventions aléatoires, et peuvent donner lieu à des dérogations aux garanties minimales dans les conditions précisées *infra*.

II.2 Planification des astreintes

En coordination avec le chef de centre, le recours à l'astreinte est décidé par le DIRM ou le DM en tenant compte notamment des objectifs fixés par la direction des affaires maritimes.

Afin de répartir au mieux la charge que représente l'astreinte, l'opportunité d'une mutualisation

entre deux ou plusieurs centres de la façade maritime doit être étudiée par chaque DIRM. La possibilité d'organiser la mutualisation des astreintes entre les centres ne relevant pas de la même DIRM mais dont la situation géographique serait avantageuse peut être envisagée.

Les agents placés en astreinte sont inscrits sur un tableau d'astreinte établi par le chef de centre, selon les directives du DIRM en cas de mutualisation, qui précise le début et la fin de chaque période d'astreinte.

Les situations pouvant donner lieu à intervention pendant l'astreinte sont les suivantes :

- Participation à une équipe d'évaluation diligentée par le Préfet maritime (intervention prioritaire).
- Pour les missions relevant de l'État du pavillon, seules les visites rendues nécessaires par un événement de mer (au sens de l'article L. 1621-1 du code des transports) justifient l'intervention sous astreinte. Pour ces missions, les procédures locales de mobilisation des agents d'astreinte s'appliqueront suivant le bon exercice des responsabilités du chef de centre.
- Pour les missions relevant de l'État du port, l'astreinte doit permettre de ne pas manquer les navires de priorité 1 et de réaliser un nombre d'inspections fixées par la Commission Européenne parmi les navires éligibles de priorité 1 ou de priorité 2 (la détermination du niveau de priorité d'un navire est définie dans la division 150 du règlement de l'arrêté du 23 novembre 2007 susvisé). Lorsqu'un facteur prépondérant ou imprévu augmente le niveau de priorité d'un navire en dehors des heures ouvrables, l'inspecteur d'astreinte prend en compte ces nouveaux paramètres.

La mise en place de l'astreinte devra tenir compte à la fois des besoins des services et de la réduction du temps de travail en assurant la couverture de parties de journées non couvertes par les horaires de travail. Cette adaptation ne pourra toutefois pas couvrir des périodes de courte durée (pause par exemple) pour lesquelles le maintien à disposition des agents constituerait du temps de travail effectif.

La programmation de l'astreinte s'effectue avec un délai de prévenance de 6 semaines. Ce délai de prévenance est le délai entre l'information individuelle de l'agent inscrit sur le tableau d'astreinte et le début effectif de cette astreinte. Pour mémoire, il est habituellement considéré que la conciliation entre vie professionnelle et personnelle dont doivent bénéficier les agents placés en astreinte nécessite un délai minimal de prévenance de 15 jours calendaires.

II.3 Rythme de l'astreinte

L'astreinte étant une contrainte importante, chaque agent ne peut être placé sous astreinte au rythme de plus d'une semaine sur quatre. Durant la période estivale, juillet et août, l'astreinte pour chaque agent peut être prévue au rythme d'une semaine sur trois.

II.4 Régime indemnitaire de l'astreinte

a) pour les ISNPRPM relevant d'un statut civil :

Les astreintes programmées dans ce cadre sont des astreintes de sécurité, au sens du décret du 15 avril 2003 susvisé, et donnent droit à une indemnité d'astreinte dont les taux sont fixés par l'arrêté

du 24 août 2006 susvisé.

b) pour les ISNPRPM relevant du statut militaire :

Lorsqu'il est effectué en unité, le service individuel de garde ou de permanence de vingt-quatre heures consécutives comprises entre le vendredi soir à 20 heures et le lundi matin à 8 heures ou entre la veille du jour férié à 20 heures et le lendemain du jour férié à 8 heures donne droit au complément spécial pour charges militaires de sécurité prévu à l'article 5 quinquies du décret n°59-1193 du 13 octobre 1959 modifié dont les taux sont fixés par l'arrêté du 14 février 2002 susvisé.

II.5 Prise en compte du temps de déplacement sous astreinte

Cette prise en compte concerne exclusivement les personnels relevant d'un statut civil.

Les agents placés en astreinte à domicile peuvent être amenés à intervenir, soit sur leur lieu de travail habituel, soit sur tout autre lieu qui nécessite leur intervention. Dans ce cas, le déplacement n'est pas considéré comme un déplacement domicile - travail, mais résulte d'une obligation de travail. Le temps de déplacement est donc considéré comme du temps de travail effectif faisant partie intégrante de l'intervention.

II.6 Compensation du temps d'intervention sous astreintes

Cette compensation concerne exclusivement les personnels relevant d'un statut civil.

1) Les heures supplémentaires effectuées sont compensées en temps dans les conditions définies par l'arrêté du 27 décembre 2002 susvisé.

Elles sont compensées nombre pour nombre pour celles accomplies dans la journée et avec application d'un coefficient de majoration de 1,25 pour celles accomplies la nuit (22 h-7h), les samedis (du vendredi 18 h au samedi 18h) ou un jour imposé par l'organisation collective du travail, 1,50 pour celles accomplies les dimanches (du samedi 18h au lundi 7 h) et les jours fériés (de la veille 18h au lendemain 7h) .

La compensation en temps interviendra dans un délai de 6 mois.

2) Exception :

Les ISNPRPM, relevant de statuts civil et militaire et disposant des habilitations requises, peuvent être amenés à effectuer des visites de navires étrangers faisant escale dans les ports français ou mouillant dans les eaux relevant de la juridiction française, les samedis, dimanches et jours fériés.

Le temps d'intervention ne peut être compensé puisqu'il est rémunéré selon un forfait fixé par l'arrêté du 4 mai 2012 pris par le ministre en charge de la mer. Ce forfait indemnitaire, notamment versé aux ISNPRPM sous statut militaire, n'est pas cumulable avec le complément spécial pour charges militaires de sécurité.

II.7 Repos récupérateur

(cf annexe– exemples et logigrammes)

a) Pour les agents relevant d'un statut civil:

Les interventions sous astreintes appelées aussi « interventions aléatoires » peuvent donner lieu à des dérogations aux garanties minimales. Néanmoins, des vérifications doivent être effectuées afin de déterminer si un repos récupérateur obligatoire doit être attribué à l'issue de l'intervention dans les conditions prévues par le titre II du décret du 22 février 2002 susvisé.

- *Le repos minimum hebdomadaire* peut être interrompu ou réduit dans les conditions suivantes : Lorsque le repos hebdomadaire continu observé antérieurement à une intervention est inférieur à 24 heures, l'agent est placé en repos récupérateur pendant une nouvelle période de 35 heures consécutives à l'issue de l'intervention.

- *Le repos quotidien minimum* de 11 heures peut être interrompu ou réduit. Si, à l'issue de l'intervention aléatoire, il est constaté que l'agent n'a pas eu de repos quotidien de plus de 7 heures, l'intéressé est placé en repos récupérateur à l'issue de cette intervention ou de la dernière des interventions effectuée pendant une période de 11 heures consécutives avant la reprise du service. La prise de service suivante est reportée en conséquence.

Lorsqu'au cours de la même semaine, un agent est amené à réduire pour la seconde fois son repos quotidien continu en deçà de 9 heures, il est placé en repos récupérateur à l'issue de sa dernière intervention pendant une période de 11 heures consécutives. La prise de service suivante est reportée en conséquence.

Si la durée des interventions aléatoires dans une même période comprise entre 22 heures et 7 heures est supérieure à 4 heures, l'agent est également placé en repos récupérateur à l'issue de sa dernière intervention pendant une période de 11 heures consécutives.

b) Pour les agents relevant du statut militaire :

Sans préjudice de l'obligation statutaire de disponibilité des personnels militaires, des repos physiologiques peuvent être accordés sur décision du DIRM ou du DM dans des conditions analogues à celles applicables aux agents civils.

Recommandations de prévention dans tous les cas (astreintes ou action renforcée) :

Il est à noter que même lorsque la situation ne nécessite pas de repos récupérateur, les principes élémentaires de prévention doivent s'appliquer. Si les interventions sont particulièrement longues et lourdes sur une semaine donnée, le chef de centre peut décider de relever de son astreinte un agent. Dans tous les cas, le repos doit être placé a posteriori d'un épisode fatigant, et non en prévention d'une éventuelle intervention (le repos préventif ou de sécurité n'a pas d'existence réglementaire).

III. Visites de navires à l'étranger

III.1. Les principes

III.1.1 Temps de déplacement

Le calcul du temps de déplacement est effectué conformément aux dispositions de l'article 6 de l'arrêté du 23 février 2010¹, précisées au chapitre 11 de l'instruction du 6 janvier 2011 relative à

¹ Arrêté du 23 février 2010 cité en références (NOR : DEVK1002121A)

l'aménagement et à la réduction du temps de travail.

Les temps de déplacement professionnel, c'est-à-dire lorsque l'agent doit se rendre sur un lieu de travail inhabituel pour effectuer une visite, ne sont pas du temps de travail effectif. En revanche des compensations en temps sont accordées pour la fraction excédant 30 minutes par trajet.

Les horaires relatifs au trajet correspondent aux horaires inscrits sur le titre de transport. Pour tenir compte du délai nécessaire pour rejoindre le lieu de transports et en revenir, un délai forfaitaire d'une heure est pris en compte avant l'heure de départ et après l'heure de retour. Ce délai est porté à 2h30 en cas d'utilisation de l'avion ou du bateau.

La durée du déplacement pour un aller est ainsi compensée de la manière suivante :

[(Temps de trajet cad horaires inscrit sur les titres de transports) + (forfait avion de 2h30 aller ou forfait train de 1 heure aller)]- 30 minutes

Si le trajet est effectué pendant un jour de semaine supposé travaillé, il convient de déduire de la compensation accordée, la durée quotidienne due par l'agent (ex : 7h42).

Il appartient à la direction des affaires maritimes de s'assurer que les visites à l'étranger sont réparties de façon appropriée entre les centres notamment au regard des contraintes de déplacement qui doivent être minimisées pour les agents.

III.1.2 Temps de travail effectif

Le temps passé par l'inspecteur à effectuer la visite du navire est compté en temps de travail effectif.

En revanche, toute journée travaillée d'une durée inférieure à 7h42 équivaut à 7h42.

Si l'agent est amené à travailler, durant sa mission, la nuit (de 22h à 7h), le dimanche (samedi 18h au lundi 7h), ou un jour férié (de la veille 18h au lendemain 7h), les heures travaillées sont bonifiées dans les conditions fixées par l'article 1 de l'arrêté du 23 février 2010², à savoir :

- heures de nuit : 20% ;
- heures de dimanche : 10% ;
- heures de jour férié : 10%

Ces bonifications se cumulent entre elles.

III.1.3 Jours non travaillés pendant la mission

Toute journée pendant laquelle l'agent n'effectue pas de visite de contrôle, mais est contraint de rester à terre ou à bord n'est pas due par l'agent et équivaut à une journée de 7h42.

Cette journée n'est pas prise en compte pour la vérification du respect des garanties minimales.

Il appartient au chef de centre de sécurité des navires validant la mission à l'étranger de ses agents

² Arrêté du 23 février 2010 cité en références (NOR : DEVK1002121A)

de veiller à maintenir une certaine densité dans le programme de la mission pour réduire autant que possible l'absence des agents de leur lieu de résidence administrative.

III.1.4 Principes de prévention et de sécurité

La programmation des visites de navires, comprenant le temps nécessaire à la préparation de la réunion de restitution, devra se faire dans le respect des garanties minimales rappelées au point I.2 ci-dessus.

Si les temps de trajet ne sont pas pris en compte pour le respect des garanties minimales, lorsque ceux-ci sont particulièrement longs et de nuit, les visites à l'arrivée doivent être programmées de manière à laisser à l'agent un temps de repos au regard des principes de prévention et de sécurité. Par conséquent, lorsqu'un trajet comprend au moins quatre heures pendant la période comprise entre 22h et 7h00 (fuseau horaire du lieu de départ), l'inspecteur peut bénéficier en arrivant dans le lieu du contrôle d'un repos d'une demi-journée avant le début de sa visite. Dans ce cas, la demi-journée se calcule sur la base de la modalité hebdomadaire choisie par l'agent.

Le Chef de centre de sécurité des navires organise la mission avec l'armateur du navire en précisant notamment les horaires de départ et de retour. Il veille à réduire autant que possible les temps d'immobilisation contraints lors de la mission. Il fixe notamment les termes minimaux de sécurité au regard du programme, en prenant en compte les recommandations précisées ci-dessus. En cas de difficultés rencontrées avec un armateur, le chef de centre de sécurité des navires organisant la mission en rend compte sans délai au DIRM. En cas de besoin, le DIRM sollicite l'appui de la DAM.

Le chef de centre de sécurité des navires transmet à l'armateur avant la visite une fiche navette dont un modèle indicatif est joint en annexe 2. Cette fiche mentionne les termes minimaux de sécurité et, le cas échéant, les principaux essais à contrôler par les inspecteurs en mission.

Si au cours de la mission, les inspecteurs rencontrent des difficultés graves susceptibles d'engager leur sécurité, ils prennent contact sans délai avec le chef de centre et le DIRM concerné.

III.2 Exemples

1er exemple : Audit entre Valence et Barcelone du 12 au 15 novembre 2012.

Déroulement de la mission :

Lundi 12/11 : Trajet aller (du Havre à Barcelone) : 10 heures, forfait avion et abatement de 30 minutes compris, puis repos à l'hôtel

Mardi 13/11 : 10 heures de travail effectif (de 8h à 19h avec une heure de pause méridienne)

Mercredi 14/11 : l'agent reste à bord sans faire de visite mais reste mobilisable sur la base de 7h42

Jeudi 15/11 : 10 heures, forfait avion compris.

Calcul du temps à compenser :

temps de déplacement : 20 heures de trajet aller-retour

temps de travail effectif : 8 heures

temps d'immobilisation contraint à bord : 7 h 42

temps de travail effectif dû : $(7h42 * 4) = 30h48$ heures

Temps à compenser : $20 \text{ heures} + 10 \text{ heures} + 7h42 = 37h42 - 30h48 = 6 \text{ h}54$ <u>soit 7 heures</u>

		(a)	(b)	(c)=(b)-(a)	(d)	(e)=(d)-(c)
		TE dû	TE réel	$\Delta(TE)$	Compensation	Total
J1	Lu	7h42	0	-7h42	+10h00	+2h18
J2	Ma	7h42	10h00	+2h18	0	+2h18
J3	Me	7h42	0	-7h42	+7h42	0
J4	Je	7h42	0	-7h42	+10h00	+2h18
Total		30h48	10h00	-20h48	+27h42	+6h54

2ème exemple : Visite de mise en service à Bilbao (Espagne) entre le 9 et 13 décembre 2012.

Déroulement de la mission :

Dimanche 9/12 : Trajet aller (du Havre à Bilbao) : 10 heures, forfait avion compris et abatement de 30 minutes compris, puis repos à l'hôtel à partir de 18h.

Lundi 10/12 : 10 heures de travail effectif (pause de 20 minutes prise à bord) puis repos à l'hôtel

Mardi 11/12 : 7 heures de travail effectif (de 9h à 16h) puis repos à l'hôtel.

Mercredi 2/12 : 8 heures de travail effectif (de 8h à 17h) puis repos à l'hôtel.

Jeudi 13/12 : Retour au Havre: 10 heures de trajet, forfait avion et abatement de 30 minutes compris.

temps de déplacement : 20 heures

temps de travail effectif accompli : 25 h 42 (1 journée de 7 h de travail comptée pour 7h42)

temps de travail effectif dû : (7h42 *4) = 30,48 heures

Temps à compenser : (20 heures + 25h 42) – 30,48 heures = 14 heures 54 , soit ~ 2 jours.

		(a)	(b)	(c)=(b)-(a)	(d)	(e)=(d)-(c)
		TE dû	TE réel	$\Delta(TE)$	Compensation	Total
J1	Di	0	0	0	+10h00	+10h00
J2	Lu	7h42	10h00	+2h18	0	+2h18
J3	Ma	7h42	7h00	-0h42	+0h42	0
J4	Me	7h42	8h00	+0h18	0	+0h18
J5	Je	7h42	0	-7h42	+10h00	+2h18
Total		30h48	25h00	-5h48	+20h42	+14h54

3ème exemple : Visite de mise en service en Chine entre le 12 et 20 janvier 2013.

Déroulement de la mission :

samedi 12/01 et dimanche 13/01 : Trajet aller de Boulogne à Ningbo (Chine) : 24 heures, forfait avion compris, puis repos à l'hôtel

lundi 14/01 : 9 heures de travail effectif puis repos à l'hôtel

mardi 15/01 : 9 heures de travail effectif puis repos à l'hôtel

mercredi 16/01 : 9 heures de travail effectif puis repos à l'hôtel

jeudi 17/01 : 9 heures de travail effectif puis repos à l'hôtel
 vendredi 18/01 : 1 journée sans visite : 7h42 temps d'immobilisation contraint
 samedi 19/01 et dimanche 20/01 : 24 heures, forfait avion compris, de trajet (Ningbo à Boulogne).

temps de déplacement : 48 heures
 temps de travail effectif accompli : 36 heures
 temps d'immobilisation contraint : 7h42
 temps de travail effectif dû : 38h30

Temps à compenser : $[48 \text{ heures} + (36 \text{ heures} + 7\text{h}42)] - 38\text{h}30 = 53,12 \text{ heures}$, soit ~7 jours

		(a)	(b)	(c)=(b)-(a)	(d)	(e)=(d)-(c)
		TE dû	TE réel	$\Delta(\text{TE})$	Compensation	Total
J1	Sa	0	0	0	+24h00	+24h00
J2	Di					
J3	Lu	7h42	9h00	+1h18	0	+1h18
J4	Ma	7h42	9h00	+1h18	0	+1h18
J5	Me	7h42	9h00	+1h18	0	+1h18
J6	Je	7h42	9h00	+1h18	0	+1h18
J7	Ve	7h42	0	-7h42	+7h42	0
J8	Sa	0	0	0	+24h00	+24h00
J9	Di					
Total		38h30	36h00	-2h30	+55h42	+53h12

4ème exemple : Visite groupée de quatre navires dans le même port à Mahé aux Seychelles entre le 14 et le 22 mai 2013.

Déroulement de la mission :

mercredi 14 mai : Trajet aller (La Réunion à Mahé) : 6 heures d'avion de trajet puis repos à l'hôtel
 jeudi 15 mai : 7h42 de travail effectif puis repos à l'hôtel
 vendredi 16 mai : 1 journée sans visite : 7h42 temps d'immobilisation contraint
 samedi 17 mai : 7h42 de travail effectif puis repos à l'hôtel
 dimanche 18 mai : 1 journée sans visite : 7h42 temps d'immobilisation contraint
 lundi 19 mai : 7h42 de travail effectif puis repos à l'hôtel
 mardi 20 mai : 7h42 de travail effectif puis repos à l'hôtel
 mercredi 21 mai : 1 journée sans visite : 7h42 temps d'immobilisation contraint
 Jeudi 22 mai : 6 heures d'avion pour rentrer à La Réunion

Calcul du temps de déplacement : 16 heures (12 heures de vol + 5 heures forfait avion - abattement de 30 minutes *2)
 temps de travail effectif accompli : 30,48 heures
 temps d'immobilisation contraint : 23 heures 6 minutes
 temps de travail effectif dû : $(7\text{h}42 * 7) = 53 \text{ h } 54$

Temps à compenser : $[16 \text{ heures} + (30\text{h}48 + 23\text{h}06)] - 53\text{h}54 = 16\text{h}00$, soit ~2 jours

		(a)	(b)	(c)=(b)-(a)	(d)	(e)=(d)-(c)
		TE dû	TE réel	$\Delta(TE)$	Compensation	Total
J1	Me	7h42	0	-7h42	+8h00	+0h18
J2	Je	7h42	7h42	0	0	0
J3	Ve	7h42	0	-7h42	+7h42	0
J4	Sa	0	7h42	+7h42	0	+7h42
J5	Di	0	0	0	+7h42	+7h42
J6	Lu	7h42	7h42	0	0	0
J7	Ma	7h42	7h42	0	0	0
J8	Me	7h42	0	-7h42	+7h42	0
J9	Je	7h42	0	-7h42	+8h00	+0h18
Total		53h54	30h48	-23h06	+39h06	+16h00

5ème exemple : Visite ROPAX "CAP FINISTERE" entre Brest et Vigo (Espagne) du 8 au 9 octobre 2012

Déroulement de la mission : Départ du service à Brest à 8 h 00

lundi 8/10 : taxi de Brest à Roscoff : 1h.

Embarquement sur le navire à 9h00. Contrôle de 10h à 21h avec pause méridienne d'une heure, puis repos à bord.

mardi 9/10 : Débarquement à Bilbao à 9 heures. Embarquement à bord d'un avion privé ; arrivée à Morlaix à 15 h 30 et taxi jusqu'à Brest (service) : arrivée à 17h15 . Total trajet retour : 10h15

Calcul du temps de déplacement aller-retour : 2 heures aller (hors abattement) et 9 heures retour

(forfait avion hors abattement compris) : 11h

temps de travail effectif accompli : 10 heures

temps d'immobilisation contraint : 0

temps de travail effectif dû : 7h42 * 2 = 15 h 24

Temps à compenser : (11 heures + 10 heures) – 15h24 = 5h36
--

		(a)	(b)	(c)=(b)-(a)	(d)	(e)=(d)-(c)
		TE dû	TE réel	$\Delta(TE)$	Compensation	Total
J1	Lu	7h42	10h00	+2h18	+2h00	+4h18
J2	Ma	7h42	0	-7h42	+9h00	+1h18
Total		15h24	10h00	-5h24	+55h42	+5h36

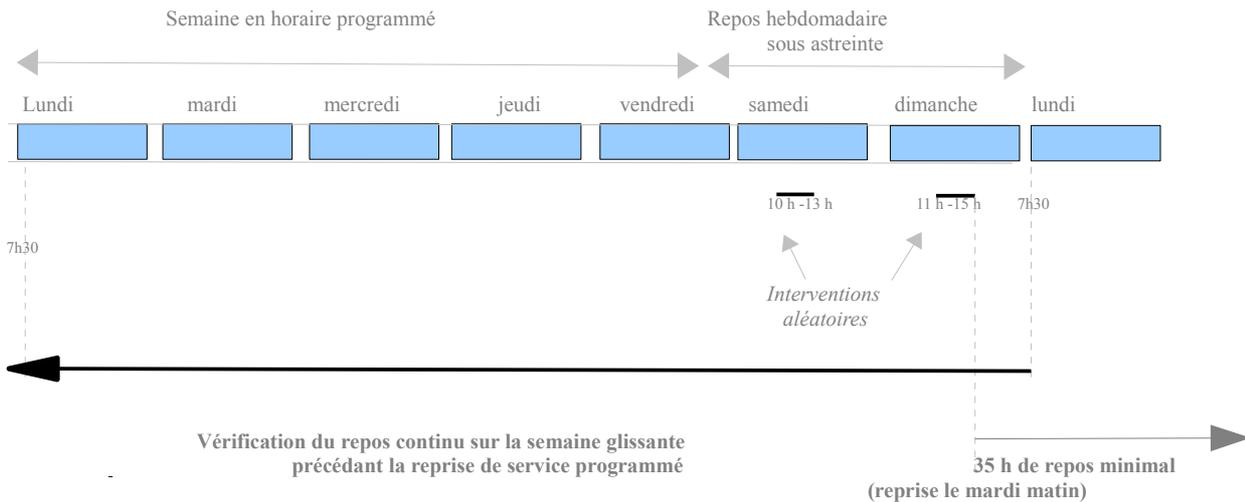
Ce cadrage annule et remplace :

- **le titre V de la circulaire du 11 février 2003 de la direction des affaires maritimes relative à la mise en œuvre du dispositif d'astreinte dans les CSN destiné à la participation des ISN aux équipes d'évaluation ;**
- **le titre IV de la circulaire n° 16/SDALM du 16 février 2007 relative aux missions des inspecteurs de la sécurité des navires en déplacement à l'étranger.**

ANNEXE 1 : Exemples de repos récupérateurs

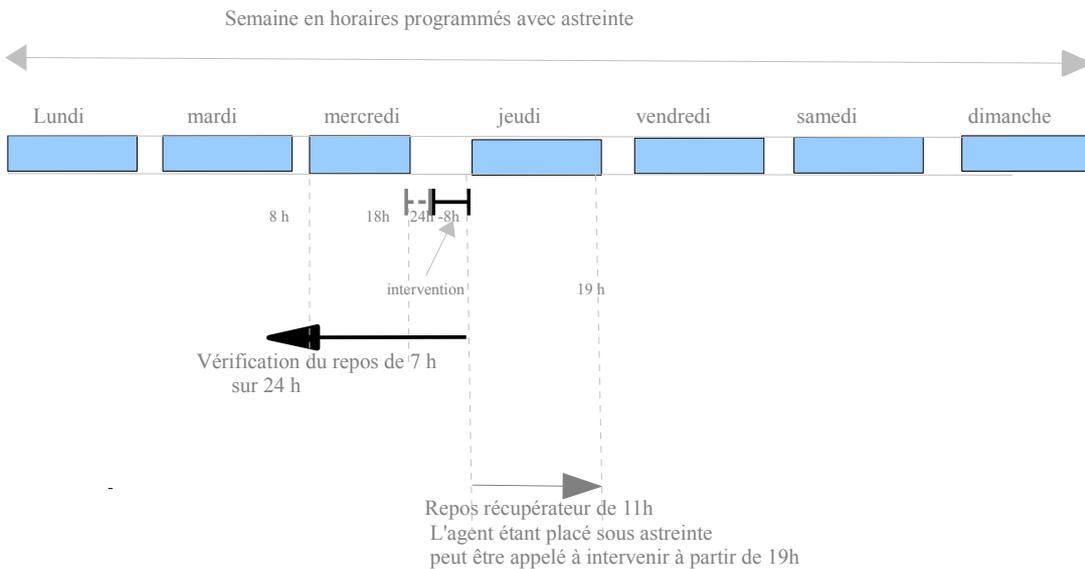
Exemple 1

1/ Une semaine de travail. L'agent est d'astreinte le week-end.
 Il effectue une visite le samedi de 10h à 13h et le dimanche de 11h à 15h. L'agent n'a pas eu **24 heures de repos continu sur les 7 jours glissants** précédant la reprise du travail programmée (lundi 7h30). Il est placé en repos récupérateur de 35 heures à partir de la fin de sa dernière intervention.



Exemple 2

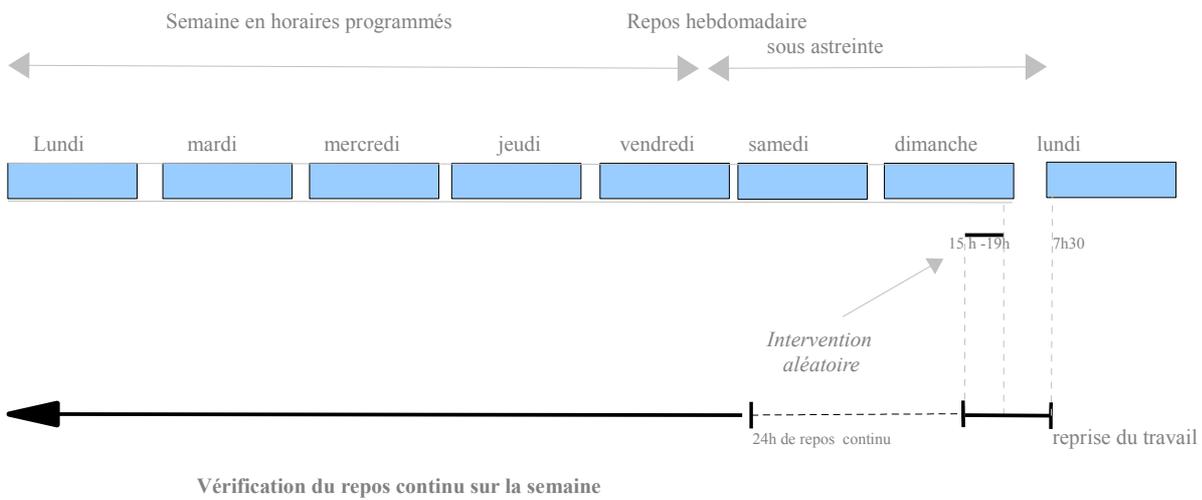
2/ L'agent est d'astreinte la nuit en semaine. Il a travaillé la journée au titre du travail programmé. Il a terminé sa journée à 18 heures.
 Il est appelé en intervention PREMAR jeudi de 0 heure à 8 heures. L'agent n'a pas pu bénéficier de 7 heures de repos continu dans les 24 heures précédant la reprise du travail. Il est donc placé en repos récupérateur de 11 heures mais peut intervenir jeudi à partir de 19h du fait de son astreinte.



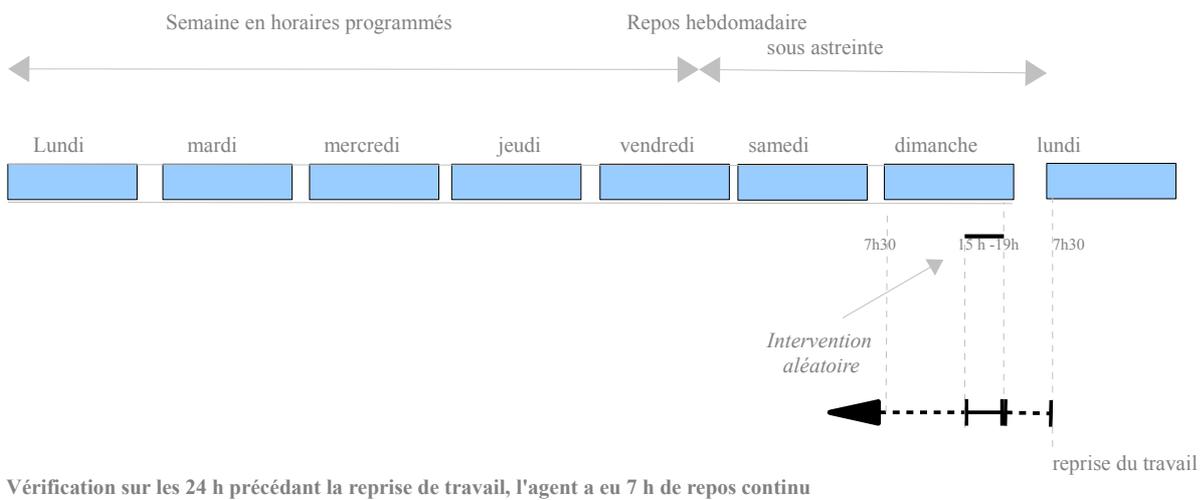
Exemple 3

3/ Une semaine de travail. L'agent est d'astreinte le week-end.
 Il effectue une visite le dimanche de 15h à 19h. L'agent a eu ses 24 heures de repos continu sur les 7 jours glissants précédant la reprise du travail programmée (lundi 7h30). Il n'est pas placé en repos récupérateur de 35 heures. Une deuxième vérification est alors effectuée au titre du repos quotidien. L'agent a eu ses **7 heures de repos continu dans les 24 heures** précédant la reprise du travail programmé. Il n'est pas placé en repos récupérateur de 11 heures et reprend le travail le lundi matin.

1ère vérification



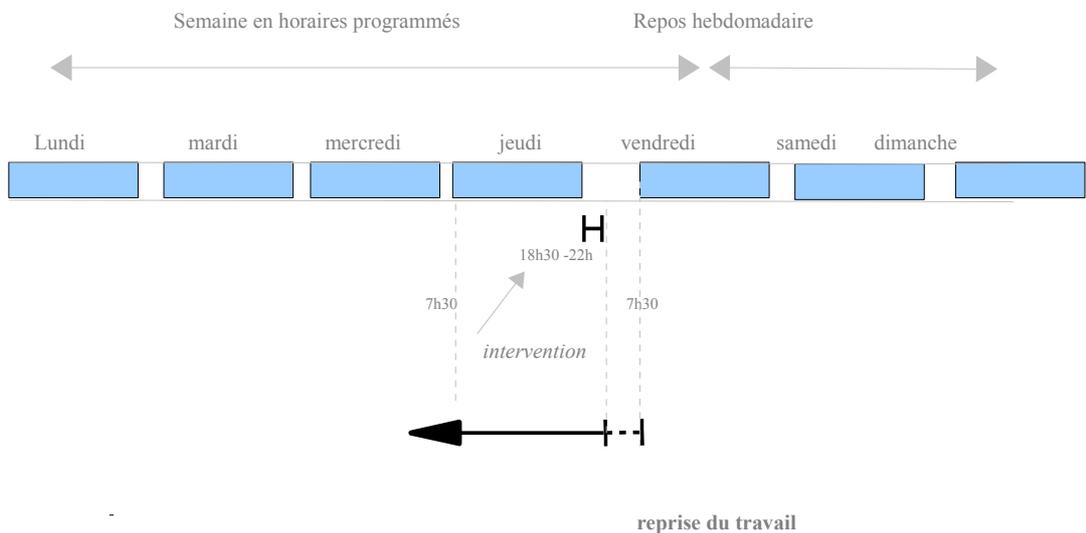
2ème vérification



Exemple 4

4/ L'agent est d'astreinte la nuit en semaine. Il a travaillé la journée au titre du travail programmé. Il a

terminé sa journée à 18 heures.
Il est appelé en intervention PSC de 18h30 heures à 22 heures. Il a pu bénéficier de 7 heures de repos continu dans les 24 heures précédant la reprise du travail. Il n'est donc pas placé en repos récupérateur de 11 heures et peut en toute sécurité reprendre le travail le lendemain matin.



Vérification sur les 24 h précédant la reprise de travail, l'agent a eu 7 h de repos continu

ANNEXE 2 : Fiche navette

Organisation de la mission de visite de sécurité des navires à l'étranger

DIRM

Armement :

CSN de ...

Navire :

Lorsque les temps de trajet sont particulièrement longs et de nuit, les visites à l'arrivée doivent être programmées de manière à laisser à l'agent un temps de repos au regard des principes de prévention et de sécurité.

Lorsqu'un trajet comprend au moins quatre heures pendant la période comprise entre 22h et 7h00 (fuseau horaire du lieu de départ), l'inspecteur peut bénéficier en arrivant dans la lieu du contrôle d'un repos d'une demi-journée avant le début de sa visite.

Trajet aller :	
Date, heure et lieu de départ :	
Date, heure et lieu d'arrivé :	
Date, heure et lieu de début du contrôle :	
Trajet retour :	
Date, heure et lieu de départ :	
Date, heure et lieu de retour :	
Temps d'immobilisation contraint prévisionnel :	

Le cas échéant :

Principaux essais devant nécessairement être contrôlés par les inspecteurs

Signature
du chef de centre de sécurité des navires

Signature
du représentant de l'armateur