

N° 6179

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

portant:

1. **transposition de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire;**
2. **modification du Code du travail**

* * *

(Dépôt: le 20.8.2010)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (16.8.2010).....	1
2) Exposé des motifs	2
3) Texte du projet de loi	2
4) Commentaire des articles	8

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.— Notre Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant: 1. transposition de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire; 2. modification du Code du travail.

Château de Berg, le 16 août 2010

*Le Ministre du Travail, de l'Emploi
et de l'Immigration,*

Nicolas SCHMIT

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi vise à transposer la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire par l'introduction d'un nouveau chapitre au Code du travail.

Comme détaillé dans son article 1er, l'objectif de la directive est la mise en oeuvre de l'accord conclu le 27 janvier 2004 entre la CER et l'ETF sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.

Cet accord a été transmis à la Commission en vue de le mettre en oeuvre conformément aux articles 139 paragraphe (2) et 249 du Traité instituant la Communauté européenne, qui sont devenus entre-temps les articles 155 et 288 du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne.

Le projet de transposition vise, tout comme la directive et l'accord, à protéger la santé et la sécurité des salariés concernés dans la perspective de la réalisation du marché intérieur du secteur du transport ferroviaire.

Etant donné que la directive laisse aux Etats membres la possibilité de définir les termes de l'accord conformément aux législations et pratiques nationales, comme cela se trouve d'ailleurs être le cas pour d'autres directives en matière de politique sociale, le présent projet s'inspire largement des dispositions existantes en la matière; à savoir, les articles 52 et 53 du règlement grand-ducal du 24 août 2007 concernant le Statut du personnel des Chemins de fer luxembourgeois.

Par ailleurs et conformément à la Clause 9 de l'accord concernant la non-régression, certaines dispositions de protection des salariés déjà prévues par le Statut du personnel des Chemins de fer luxembourgeois figurent également dans le présent projet, alors qu'elles sont parfaitement compatibles avec celui-ci.

Ces dispositions sont identifiées comme telles dans le cadre du commentaire des articles.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. I.– La présente loi a pour objet la transposition de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.

Art. II.– Le titre premier du Livre II du Code du travail est complété par un nouveau chapitre V de la teneur suivante:

**„Chapitre V – Durée de travail des salariés chargés
des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail
ou d'accompagnement d'un train**

Art. L. 215-1. Le présent chapitre s'applique, en général, à tous les salariés chargés respectivement des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail ou d'accompagnement d'un train, désignés ci-après respectivement „conducteur(s)“ et „personnel d'accompagnement“, et occupés par une entreprise de transport par rail établie au Luxembourg ou exerçant son activité sur le réseau ferroviaire luxembourgeois.

Il fixe, en particulier, les conditions de travail des salariés mobiles des chemins de fer affectés à des services d'interopérabilité transfrontalière effectués par des entreprises ferroviaires à l'exception du trafic de passagers transfrontaliers local et régional, et qui dépassent d'au moins quinze kilomètres la frontière luxembourgeoise.

Art. L. 215-2. Au sens du présent chapitre on entend par „jour“ la journée de calendrier comptée de zéro à vingt-quatre heures.

Art. L. 215-3. Au sens du présent chapitre le „jour de travail“ se compose de l’amplitude et du repos journalier adjacent.

Art. L. 215-4. (1) Au sens du présent chapitre l’„amplitude“ ou le „tour de service“ est le temps compris entre le début et la fin du travail journalier. Elle comprend les heures de travail, les périodes de réserve à disposition et les coupures.

(2) Sans préjudice des dispositions du paragraphe (3) ci-après, la durée de l’amplitude ne doit pas être inférieure à six heures et ne doit normalement pas dépasser dix heures.

(3) Toutefois, elle peut être portée à quatorze heures pour les tours de service „grande-distance“ comprenant des trajets de retour effectués haut-le-pied comme voyageur en dehors du roulement normal qui ne peut dépasser dix heures.

(4) Pour les conducteurs, le maximum de l’amplitude planifiée est fixé à huit heures pour le tour de service de nuit. Si, à la suite de retards ou d’imprévus, l’amplitude dépasse huit heures, le conducteur bénéficiera d’une compensation en nature égale au temps presté au-delà de huit heures.

En cas de concours de ce cas de figure avec celui prévu au paragraphe (2) de l’article L. 215-14, le conducteur concerné bénéficiera de celle des deux dispositions qui est la plus favorable dans son chef.

(5) En principe, les tours de service entre deux repos hebdomadaires ne doivent pas excéder le nombre de sept. Toutefois, ce nombre peut être porté à huit pour des raisons de service pour le personnel d’accompagnement.

Dans deux périodes consécutives, situées chacune entre deux repos hebdomadaires, il ne doit pas y avoir plus de quinze tours de service.

Art. L. 215-5. Au sens du présent chapitre on entend par „grande distance“ tout trafic transfrontalier nécessitant, sans préjudice du paragraphe (3) de l’article L. 215-4, un repos journalier hors résidence.

Art. L. 215-6. Au sens du présent chapitre on entend par „services d’interopérabilité transfrontalière“ tout trafic à l’exception du trafic de passagers transfrontalier local et régional, dépassant d’au moins quinze kilomètres la frontière luxembourgeoise et pour lequel au moins deux certificats de sécurité sont requis de l’entreprise ferroviaire.

Art. L. 215-7. (1) Au sens du présent chapitre on entend par „repos journalier“ le temps compris entre deux amplitudes consécutives, abstraction faite, le cas échéant, des périodes de repos hebdomadaire ou de compensation intercalées entre lesdites amplitudes.

(2) La durée normale du repos journalier est fixée à quatorze heures.

(3) Par dérogation aux paragraphes (2) et (4), la durée du repos journalier peut être réduite à un minimum

- a) de neuf heures consécutives pour les tours de service grande-distance prévoyant que le repos journalier est pris hors résidence,
- b) de treize heures consécutives, une fois entre deux repos hebdomadaires et trois fois au plus au cours respectivement d’un mois ou de la période de référence de quatre semaines prévue au paragraphe (4) de l’article L. 215-8.

(4) La durée planifiée entière du repos journalier hors résidence et des tours de service adjacents ne doit pas dépasser

- vingt-huit heures si le repos a une durée de neuf heures,
- vingt-neuf heures si le repos a une durée de dix heures,
- trente heures si le repos a une durée égale ou supérieure à onze heures.

Si pour des raisons de service, les limites de respectivement vingt-huit, vingt-neuf ou trente heures ne peuvent être respectées, le salarié bénéficiera d’une compensation en nature égale au temps de dépassement.

(5) Un repos journalier hors résidence doit être suivi par un repos journalier à la résidence.

Art. L. 215-8. (1) La „durée de travail“ est le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l’employeur.

(2) En dehors des prestations effectives de service, comptent comme travail

- la réserve à disposition;
- les temps alloués pour les différentes prestations à la prise et à la fin du service qui sont à fixer par règlement interne.

(3) Ne sont pas considérés comme service et partant ne comptent pas comme travail

- sans préjudice des dispositions du paragraphe (5) de l’article L. 215-11, la durée des coupures;
- le temps consacré au déshabillage, lavage et rhabillage;
- la durée des trajets effectués entre le domicile et le lieu de la prise de service, service d’attache ou lieu de rassemblement, et vice versa.

(4) Sans préjudice des dispositions des paragraphes (5) et (6) suivants, la durée de travail normale est de huit heures par jour et ne peut excéder une moyenne de quarante heures par semaine calculée sur une période de référence de quatre semaines consécutives.

(5) La durée de travail journalière maximale est de dix heures, sous réserve du respect de la moyenne de huit heures par jour et de quarante heures par semaine telle que définie au paragraphe (4) ci-dessus.

(6) Le maximum du travail par semaine est de quarante-huit heures.

Toutefois, si par le concours de circonstances imprévues les quarante-huit heures planifiées sont dépassées, le salarié concerné doit assurer son service jusqu’au moment de sa relève officielle, sans qu’elles puissent pour autant être bonifiées additionnellement comme heures supplémentaires au sens du paragraphe (1) de l’article L. 215-14.

(7) Par semaine au sens des paragraphes (4), (5) et (6), il y a lieu d’entendre chacune des quatre périodes isolées de sept jours de la période de référence visée au paragraphe (4).

(8) Au cas où des raisons de service nécessitent un décalage du début du service au-delà de quatre heures, le salarié concerné a droit à une compensation en nature correspondant à cent pour cent du temps de décalage.

La compensation visée ci-dessus n’est pas à considérer comme service ouvrant droit à des heures supplémentaires conformément aux dispositions du paragraphe (1) de l’article L. 215-14 et n’est due qu’aux salariés, qui effectuent bénévolement des tours de service sans que le préavis réglementaire n’ait été observé.

Art. L. 215-9. (1) Au sens du présent chapitre on entend par „temps de conduite sur rail“ la durée d’une activité programmée durant laquelle le conducteur est responsable de la conduite d’un engin de traction, à l’exclusion du temps prévu pour la mise en service et pour la mise hors service de l’engin. Il inclut les interruptions programmées quand le conducteur reste responsable de la conduite de l’engin de traction.

(2) Sans préjudice des dispositions du paragraphe (4) de l’article L. 215-4, la durée du temps de conduite sur rail ne peut être supérieure à neuf heures pour une prestation de jour et à huit heures pour une prestation de nuit entre deux repos journaliers.

(3) La durée du temps de conduite sur rail maximale par période de deux semaines est limitée à quatre-vingt heures.

(4) Sans préjudice des dispositions des paragraphes (6) et (8) suivants, la durée planifiée du temps de conduite ininterrompue sur rail ne peut pas dépasser cinq heures, sauf pour la durée du trajet encore nécessaire pour garantir une pause à la première occasion de garage du train.

(5) Tous les tours de service des conducteurs doivent prévoir une pause de vingt-cinq minutes située entre deux trains consécutifs et comprenant le temps prévu pour le changement d’engin, sans prestation de manoeuvre, ou de poste. Si des contraintes de service ne permettent pas de planifier

la pause telle que définie ci-devant dans un ou plusieurs tours de service, ceci est à considérer comme dérogation aux conditions de travail.

(6) Pour les parcours à grande distance, la durée de la pause des conducteurs sera d'au moins quarante-cinq minutes si l'amplitude planifiée dépasse huit heures; elle sera d'au moins trente minutes si l'amplitude planifiée est inférieure ou égale à huit heures.

(7) Pour les parcours à grande distance, la durée de la pause du personnel d'accompagnement sera de trente minutes si l'amplitude planifiée est supérieure à six heures.

(8) Les pauses peuvent être adaptées au cours de la journée de travail en cas de retard de trains.

Art. L. 215-10. Au sens du présent chapitre on entend par „réserve à disposition“ une période de simple présence pendant laquelle le salarié est obligé d'être présent à son poste et de se tenir prêt à respectivement exécuter ou à reprendre à tout moment ses obligations de service.

Art. L. 215-11. (1) Au sens du présent chapitre on entend par „coupures“ des interruptions de service pendant lesquelles le salarié peut disposer librement de son temps.

(2) La coupure compte entièrement dans la durée de l'amplitude de service.

(3) Il ne peut y avoir plus d'une coupure dans un tour de service.

(4) La durée de la coupure ne peut ni être inférieure à soixante minutes, ni être supérieure à cent vingt minutes.

(5) Sont considérées comme travail les coupures qui ne comprennent pas en tout ou en partie les heures réputées comme temps normal des repas et qui sont fixées de sept à neuf heures, de douze à quatorze heures et de dix-huit à vingt heures.

(6) En aucun cas la coupure ne peut servir de motif pour une prolongation de la durée de service.

Art. L. 215-12. Au sens du présent chapitre on entend par „période de travail“ les tours de service assurés entre deux repos hebdomadaires.

Art. L. 215-13. (1) Au sens du présent chapitre on entend par „repos hebdomadaire“ un repos accordé consécutivement à une période de travail en vertu de la semaine de travail de quarante heures réparties sur cinq jours.

(2) Le salarié dispose en moyenne d'autant de repos que l'année considérée compte de samedis et dimanches, dans le respect des dispositions légales en matière de repos hebdomadaires. Dans toute la mesure du possible, il y a lieu de les liquider sous forme de repos double.

(3) Au cours respectivement d'un même mois ou de la période de référence de quatre semaines prévue au paragraphe (4) de l'article L. 215-8 il doit y avoir en principe quatre repos hebdomadaires isolés ou doubles qui sont fixés à l'avance au roulement.

En cas d'attribution d'un repos non fixé préalablement, le salarié concerné doit en être informé quarante-huit heures à l'avance.

(4) Exceptionnellement, sur demande des salariés ou si les nécessités de service l'exigent, des jours de repos hebdomadaire peuvent être déplacés, pourvu que les dispositions du paragraphe (4) de l'article L. 215-4 soient respectées et que le salarié intéressé en ait été informé dans le délai précité.

(5) Au cas où des raisons de service nécessitent la suppression d'un repos hebdomadaire planifié, sans qu'il soit possible d'en aviser le salarié concerné au moins quarante-huit heures avant le début prévu dudit repos, celui-ci a droit à une compensation en nature correspondant à 50% de la durée du travail presté.

La compensation visée ci-dessus n'est pas à considérer comme service ouvrant droit à des heures supplémentaires conformément aux dispositions du paragraphe (1) de l'article L. 215-14.

(6) Lorsqu'un repos hebdomadaire tombe sur deux journées, c'est la seconde qui compte comme journée de repos.

(7) En principe, la durée normale d'un repos isolé est de trente-huit heures et se compose d'un repos de vingt-quatre heures consécutives augmenté de la durée du repos journalier précédent ou suivant.

(8) En principe, la durée normale d'un repos double est de soixante-deux heures et se compose de deux repos de vingt-quatre heures consécutives augmentés de la durée du repos journalier précédent ou suivant.

(9) Si, en application du paragraphe (3) de l'article L. 215-7, la durée du repos journalier est inférieure à quatorze heures, la durée du repos hebdomadaire, telle qu'elle est fixée aux deux paragraphes précédents, peut être réduite de deux heures au maximum.

(10) Les repos visés au paragraphe (7) commenceront au plus tard à vingt et une heures et prendront fin au plus tôt à six heures. Les repos visés au paragraphe (8) commenceront au plus tard à vingt-deux heures et prendront fin au plus tôt à cinq heures.

(11) Annuellement dix-sept de ces repos doivent tomber sur un dimanche.

(12) Sans préjudice des dispositions du paragraphe (11), les repos hebdomadaires accordés aux salariés effectuant des parcours à grande distance sont liquidés de façon à ce qu'ils bénéficient

- par période de sept jours, d'au moins un repos isolé: dans les roulements des salariés visés par le présent paragraphe, le nombre des tours de service entre deux repos hebdomadaires de toute période comprenant effectivement une prestation „grande-distance“ telle que définie à l'article L. 215-5 ne doit pas excéder six;
- annuellement, de douze repos doubles comprenant le samedi et le dimanche;
- annuellement, de douze repos doubles sans garantie qu'un samedi ou un dimanche y soit inclus.

(13) Les repos hebdomadaires et/ou les repos de compensation peuvent être combinés jusqu'à concurrence de trois au maximum, avec une durée normale de quatre-vingt-six heures et une durée minimale de quatre-vingt-quatre heures. Il ne peut être dérogé à la présente disposition que sur demande expresse du salarié concerné.

(14) En cas de congé de maladie, les repos hebdomadaires initialement prévus pour cette période suivant le roulement respectif sont considérés comme pris.

(15) Les salariés peuvent disposer librement de leur temps pendant leur repos.

Art. L. 215-14. (1) Est à considérer comme heure supplémentaire toute heure travaillée au-delà de huit heures par jour et quarante heures par semaine en moyenne pendant une période de référence visée à l'article L. 215-8, paragraphe (4) ou conventionnelle.

(2) Sans préjudice des dispositions du paragraphe (1), est à considérer comme travail supplémentaire toute prestation d'un salarié effectuée au-delà de la durée programmée du tour de service, abstraction faite d'un temps de carence de quinze minutes.

(3) Les heures supplémentaires peuvent être liquidées par fractions inférieures à huit heures.

Art. L. 215-15. (1) Au sens du présent chapitre on entend par „tour de nuit“ un tour de service tombant dans une période déterminée de la nuit.

(2) Est considéré comme tour de nuit:

- a) pour les conducteurs, tout tour qui empiète sur la période comprise entre une et quatre heures, sous réserve que le tour de service qui commence entre trois et quatre heures comporte des prestations effectives de conduite ou de manoeuvres prévues selon les documents horaires endéans cette période,

b) pour le personnel d'accompagnement, tout tour qui empiète sur la période de une à trois heures.

(3) En principe, les roulements ne peuvent comprendre pour un même salarié plus de quatre tours de nuit consécutifs. Toutefois, pour des raisons d'organisation rationnelle du service, cette limite peut être relevée à cinq.

(4) Le nombre total des tours de nuit d'un roulement ne doit pas excéder, pour un même salarié, le tiers du nombre des jours de travail du cycle.

(5) Pour les conducteurs, la limite fixée au paragraphe (4) est portée à 50% de tous les tours de service dans les roulements comportant des tours de service évoluant sur grande distance.

(6) Tout service doit être organisé de manière à ne pas comprendre deux périodes de travail consécutives comportant chacune de façon prépondérante des tours de nuit.

(7) Il n'y aura pas de prise de service entre vingt-trois et trois heures, sauf pour les parcours à grande distance, où ces limites sont fixées à vingt-quatre et trois heures. Si pour des raisons de service, ces conditions ne peuvent pas être respectées sur les parcours à grande distance, le salarié bénéficiera d'une compensation en nature égale à 50% du temps presté avant trois heures.

Art. L. 215-16. (1) Pour chaque entreprise et partie d'entreprise il est établi des „roulements“ tels que définis ci-après qui indiquent par ordre de succession les différents tours de service.

(2) Les roulements sont établis en conformité avec les dispositions du présent chapitre et mentionnent:

- soit le numéro du train ou la nature du service
- la catégorie de salariés
- la durée du service par jour et par roulement avec indication de l'heure de la prise et de la fin de service
- la durée de l'amplitude
- la durée du travail
- la durée des repos
- la durée des coupures
- la durée de la réserve à disposition
- le distributeur de service
- le cycle d'alternance
- la date de mise en vigueur.

(3) Les roulements et tous documents relatifs au service des salariés sont à tenir à la disposition du ministre ayant le travail dans ses attributions.

(4) Les roulements doivent être établis de manière que les dimanches de repos soient équitablement répartis sur toute l'année entre les divers salariés.

Art. L. 215-17. Au sens du présent chapitre on entend par „cycle d'alternance“ ou „roulement“ la période pendant laquelle tous les salariés occupés à un même roulement passent alternativement par les tours de service prévus à ce roulement.“

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Remarque préliminaire:

Le texte du nouveau chapitre V du Livre II du Code du travail reprend soit textuellement soit de façon adaptée les stipulations des différentes clauses de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005, désignée ci-après „**la directive**“, des articles 52 et 53 du Statut du Personnel des Chemins de Fer Luxembourgeois, désigné ci-après „**le statut**“, tels qu'ils ont été modifiés par le règlement grand-ducal du 24 août 2007 et qui fixent les conditions de travail des agents CFL, ou encore de certaines mesures d'exécution, désignées ci-après „**mesures d'exécution**“ (il s'agit d'interprétations des dispositions du texte du Statut du Personnel élaborées de commun accord par les partenaires sociaux des CFL).

ad Article L. 215-1:

L'alinéa premier précise que le Chapitre V du Code du travail s'applique au personnel de bord de toute entreprise de transport par rail établie au Luxembourg ou exerçant son activité sur le réseau ferroviaire luxembourgeois, même s'ils ne sont pas affectés à des services d'interopérabilité transfrontalière.

L'alinéa 2 de l'article limite le champ d'application aux conditions de travail applicables dans le service d'interopérabilité transfrontalière dans la mesure où ceux-ci dépassent d'au moins 15 kilomètres la frontière luxembourgeoise.

ad Article L. 215-2:

L'article reprend la définition du paragraphe 1. de l'article 52 du statut.

ad Article L. 215-3:

L'article reprend la définition du paragraphe 2. de l'article 52 du statut.

ad Article L. 215-4:

L'article reprend les stipulations du paragraphe 3. de l'article 52 du statut applicables aux deux catégories de personnel visées.

Comme la directive ne prévoit ni la notion d'amplitude, ni celle du tour de service, le présent article apporte des restrictions supplémentaires en faveur des salariés quant à la durée de leur occupation.

ad Article L. 215-5:

L'article reprend la définition du paragraphe 4. de l'article 52 du statut.

ad Article L. 215-6:

L'article reprend la définition du paragraphe 5. de l'article 52 du statut et correspond à la fusion de la clause 2(1) et du 2e alinéa de la clause 1 de la directive tout en précisant qu'il s'agit du dépassement de la frontière luxembourgeoise.

ad Article L. 215-7:

L'article reprend les parties du texte du paragraphe 6. de l'article 52 du statut applicables aux deux catégories de personnel visées, stipulations qui exigent des temps de repos journaliers plus longs que ceux prévus par les dispositions de la directive (clauses 3 et 4).

ad Article L. 215-8:

L'article reprend les définitions du paragraphe 7. de l'article 52 du statut qui sont plus explicites que la définition de la clause 2(3) de la directive.

Il est de plus complété aux paragraphes (6), 2e alinéa, (7) et (8) respectivement par les mesures d'exécution 11, 10 et 9 relatives au paragraphe 7. ci-dessus désigné, qui règlent, entre autres, le cas de figure d'un dépassement accidentel du maximum de quarante-huit heures de travail par semaine.

ad Article L. 215-9:

Les paragraphes (1), (2), (3), (6), (7) et (8) de l'article reprennent les définitions et les limites fixées au paragraphe 8. de l'article 52 du statut qui sont identiques aux dispositions des clauses 2(9) (définition du temps de conduite), 7 (temps de conduite maximal) et 5 (temps de pauses) de la directive.

Par ailleurs le paragraphe (7) introduit une réglementation fixant la durée des pauses à accorder au personnel accompagnant.

Le paragraphe (4) reprend le texte du 1er alinéa du point 8.3. de l'article 52 du statut qui est plus restrictif que la disposition y relative de la directive. En effet, le 5e alinéa du point a) de la clause 5 de la directive prévoit qu'„une partie de la pause devrait être donnée entre la 3e et la 6e heure“, ce qui permettrait, à l'extrême, un temps de conduite ininterrompue de cinq heures et cinquante neuf minutes, alors que le paragraphe (4) du présent article limite pour des raisons de sécurité le temps de conduite à cinq heures ininterrompues.

Le paragraphe (5) reprend la mesure d'exécution 13 relative au point 8.3. de l'article 52 du statut, qui définit la pause du conducteur en service intérieur, non prévue dans le statut.

ad Article L. 215-10:

L'article reprend la définition du paragraphe 10. de l'article 52 du statut (il s'agit d'une notion non prévue par la directive).

ad Article L. 215-11:

L'article reprend mot par mot la définition du paragraphe 11., points 1. à 5., de l'article 52 du statut et introduit ainsi, en plus des pauses visées à l'article L. 215-9, la notion de coupures (il s'agit d'une notion non prévue par la directive).

ad Article L. 215-12:

L'article reprend la définition du paragraphe 12. de l'article 52 du statut (il s'agit d'une notion non prévue par la directive).

ad Article L. 215-13:

L'article reprend le texte du paragraphe 13. de l'article 52 du statut et des mesures d'exécution 18 et 19 y relatives et définit, en plus des mesures spéciales prévues pour la „grande distance“ au paragraphe (12), les règles d'attribution des repos hebdomadaires de tous les salariés visés par le nouveau Chapitre V.

Les mesures prévues au paragraphe (12) susvisé correspondent aux stipulations de la clause 6 de la directive, reprises mot par mot au point 13.9. de l'article 52 du statut et complétées par le texte de la mesure d'exécution 19 relative au 1er tiret du 2e alinéa dudit point 13.9.

ad Article L. 215-14:

L'article reprend les définitions des paragraphes 14.1 et 14.2. de l'article 52 du statut et la mesure d'exécution 22, sans toutefois se fixer sur le repos de compensation, la durée de la période de référence et les modalités de rémunération des heures supplémentaires (il s'agit de notions non prévues dans la directive).

ad Article L. 215-15:

L'article reprend intégralement les définitions et les limites du paragraphe 15. de l'article 52 du statut et, à la 2e phrase de son paragraphe (6), la mesure d'exécution 28.

Les dispositions du paragraphe 15. de l'article 52 du statut reprises au présent article sont de loin plus restrictives et donc plus favorables à l'égard des salariés que celles des clauses 2(5) et 2(6) de la directive. De plus elles définissent le nombre maximal de tours de nuits consécutifs ainsi que la proportionnalité des tours de nuit et des autres tours de service, restrictions qui ne sont pas exigées par la directive.

ad Article L. 215-16:

L'article reprend les stipulations du paragraphe 16. de l'article 52 du statut applicables aux deux catégories de personnel visées. Ce texte est en conformité avec celui de la clause 8 de la directive tout en étant beaucoup plus explicite et en rajoutant, au paragraphe (4), le principe de la répartition équitable des dimanches de repos.

ad Article L. 215-17:

L'article reprend les définitions du paragraphe 17. de l'article 52 du statut (il s'agit de notions non prévues par la directive).

