



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 7.7.2014
COM(2014) 452 final

2014/0212 (NLE)

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

portant application de l'accord européen conclu par l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), l'Organisation européenne des bateliers (OEB) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) au sujet de certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Objet

De leur propre initiative, les partenaires sociaux du secteur de la navigation intérieure au niveau de l'Union (l'Union européenne de la navigation fluviale, l'Organisation européenne des bateliers et la Fédération européenne des travailleurs des transports) ont négocié un accord relatif à certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure conformément à l'article 155, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Ils ont considéré que la directive 2003/88/CE¹ (la «directive sur le temps de travail») ne répondait pas aux besoins du secteur.

Des négociations ont eu lieu entre janvier 2008 et novembre 2011. L'accord européen concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure (l'«accord») a été conclu le 15 février 2012. Les signataires ont présenté l'accord à la Commission européenne et demandé sa mise en œuvre par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, en vertu de l'article 155, paragraphe 2, du TFUE.

1.2. Dispositions en vigueur relatives à la proposition

Le temps de travail des travailleurs mobiles dans le secteur de la navigation intérieure au sein de l'Union est régi par la directive 2003/88/CE, qui fixe des normes minimales communes pour l'aménagement du temps de travail en ce qui concerne les périodes de repos journalier et hebdomadaire, les limites numériques fixées au temps de travail hebdomadaire, aux congés annuels et au travail de nuit, dans l'intérêt de la santé et de la sécurité au travail des travailleurs.

Les activités des travailleurs mobiles dans différents secteurs du transport, y compris les transports fluviaux, étaient initialement exclues du champ d'application de la directive de 1993 sur le temps de travail². Elles ont été intégrées au champ d'application de cette dernière par une directive modificative de 2000 qui a sorti ses effets le 1^{er} août 2003³. À ce stade, il n'a toutefois pas été possible de parvenir à un accord sur l'élargissement à tous ces travailleurs du champ d'application des règles générales de la directive sur les périodes minimales de repos journalier et hebdomadaire ou les limites fixées au travail de nuit, en raison des conditions de travail particulières et des caractéristiques spécifiques de leurs activités. Il a en conséquence été prévu⁴ que les États membres devaient prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que ces travailleurs aient droit à un «repos suffisant»⁵, sans qu'il soit quantifié.

¹ Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, JO L 299 du 18.11.2003, p. 9.

² Article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive 93/104/CE concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, JO L 307 du 13.12.1993, p. 18 (la «directive de 1993»).

³ Article 1^{er}, paragraphe 1, de la directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 93/104/CE concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail afin de couvrir les secteurs et activités exclus de ladite directive, JO L 195 du 1.8.2000, p. 41 (la «directive de 2000»).

⁴ Voir considérants 3 à 11 de la directive de 2000 et article 17 *bis* tel qu'inséré par la directive de 2000 (correspondant à l'article 20 de la directive sur le temps de travail).

⁵ Au sens de l'article 2, paragraphe 9, de la directive sur le temps de travail.

L'article 14 de la directive sur le temps de travail⁶ permet néanmoins à d'autres instruments européens d'établir des prescriptions plus spécifiques en matière de temps de travail concernant certaines occupations ou activités professionnelles. La présente proposition prévoit ce type de prescriptions pour les travailleurs mobiles dans le transport par voies navigables. L'accord conclu par les partenaires sociaux du secteur de la navigation intérieure tient compte de la directive sur le temps de travail et propose diverses exigences spécifiques conformes aux caractéristiques particulières du secteur concernant notamment la période de référence. Il prévoit en outre un nombre minimal d'heures de repos journalier et hebdomadaire, et un nombre maximal d'heures de travail de nuit pour répondre aux conditions de travail spécifiques et aux caractéristiques particulières du secteur. L'accord s'applique tant au personnel navigant (équipage) qu'au personnel de bord; il couvre le fret commercial et le transport de passagers, et comprend des dispositions précises concernant le travail saisonnier dans le transport de passagers en navigation intérieure. Il ne s'applique pas aux personnes exploitant des navires pour leur propre compte (propriétaires-transporteurs).

1.3. Contexte général

À l'échelle des 28 États membres de l'Union européenne (UE), le secteur de la navigation intérieure occupe directement quelque 42 200 personnes, dont 31 000 sont des travailleurs mobiles (73 %)⁷. Environ 9 650 entreprises opèrent dans le secteur de la navigation intérieure. Dans la partie occidentale de l'Europe prédominent les petites entreprises possédant/exploitant un navire. Sur le Danube, en revanche, les propriétaires exploitant un seul chaland sont l'exception. L'Europe compte au total plus de 16 000 bateaux (navigation à cale sèche, navigation par bateaux tankers, remorqueurs et pousseurs). Le transport transfrontalier représente plus de 75 % du transport par voies navigables intérieures au sein de l'UE⁸.

Chaque année, le réseau de voies navigables de l'UE assure le transport de 140 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises. Ce réseau se compose de quelque 37 000 km de voies navigables intérieures (fleuves, lacs et canaux) couvrant 20 États membres. La navigation intérieure est un mode de transport de marchandises silencieux qui consomme peu d'énergie. Elle est essentielle pour le transport de marchandises entre les ports maritimes européens et leur destination finale. Sa consommation énergétique par tonne-kilomètre de marchandises transportées représente environ 17 % de celle du transport routier et 50 % de celle du transport ferroviaire⁹.

L'absence de règles de l'UE concernant les limites numériques relatives au nombre d'heures travaillées par jour, par semaine et par nuit par les travailleurs mobiles du secteur de la navigation intérieure a ouvert la voie à l'adoption d'une grande variété de règles nationales qui ont placé les entreprises de transport en difficulté et n'ont pas garanti, dans tous les cas, une protection suffisante des travailleurs. La plupart des travailleurs mobiles du secteur de la navigation intérieure ont des rythmes de travail irréguliers par rapport aux travailleurs à terre. En effet, ils vivent et travaillent à bord du navire et, la plupart du temps, passent leurs

⁶ L'article 14 de la directive 2003/88/CE correspond à l'article 14 de la directive de 1993; pour son interprétation, voir arrêt de la Cour du 4 octobre 2001, Bowden contre Tuffnells Parcels Express, C-133/00.

⁷ «Study on the expected impacts of the implementations of the European Agreement on working time in inland waterway transport — a comparison with the status quo», Ecorys, 2013 (Étude sur les effets attendus de la mise en œuvre de l'accord européen sur l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure – comparaison avec le statu quo).

⁸ Communication de la Commission *Vers un transport par voies navigables intérieures de qualité — NAIADES II*, COM(2013) 623 final.

⁹ http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/index_en.htm.

périodes de repos à bord. Ils sont plus longtemps loin de chez eux. Normalement, les bateaux naviguent 14 heures par jour, cinq ou six jours par semaine, parfois 24 heures par jour sans arrêt. Les périodes à charge de travail élevée sont suivies de périodes de repos et de périodes à faible charge de travail. Le temps de travail moyen dans le secteur de la navigation intérieure comporte généralement une période d'inactivité considérable (en raison, par exemple, d'un temps d'attente imprévisible aux écluses ou lors du chargement et du déchargement du bâtiment), y compris en période nocturne. Parfois, les voyages peuvent durer plus longtemps que prévu en raison de circonstances extérieures, telles que la marée sur les rivières à marées et les conditions météorologiques.

Ce constat s'applique aussi au personnel hôtelier travaillant dans le secteur des croisières fluviales. Un bateau de croisière fluviale ordinaire d'une capacité de 150 passagers dispose d'un équipage de six à huit hommes et de quelque 30 salariés supplémentaires affectés au service hôtelier¹⁰. La saison des croisières durant environ huit mois, le personnel hôtelier est éloigné de chez lui pendant une très longue période.

L'«Observation du marché n° 12, Analyse de la conjoncture en automne 2010»¹¹, effectuée pour le compte de la Commission européenne, décrit la situation du personnel hôtelier comme suit:

«À l'heure actuelle, il n'existe aucune convention collective relative au personnel hôtelier des bateaux de croisière fluviale de sorte que les salaires sont négociés sur une base individuelle. La saison des croisières durant environ huit mois, ces employés vivent loin de chez eux pendant une très longue période et passent, par conséquent, l'essentiel de leurs congés annuels au foyer pendant la morte-saison, en hiver. Dans ce secteur d'activité, les employés sont souvent contraints d'accepter des horaires quotidiens très lourds; et loger pendant de longues périodes dans des cabines assez exigües, de surcroît en les partageant avec jusqu'à trois collègues, n'est pas facile non plus.»

1.4. Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

L'UE s'est engagée à poursuivre l'objectif du passage à des modes de transport à moindre intensité énergétique, plus propres et plus sûrs. Avec le rail et la navigation à courte distance, le transport par voies navigables peut grandement contribuer à la durabilité du système de transport. Dans le rapport d'avancement à mi-parcours sur la mise en œuvre du programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables (NAIADES)¹², la Commission a réaffirmé l'importance du dialogue social dans le secteur et reconnu les négociations des partenaires sociaux sur le temps de travail comme l'une des principales composantes du chapitre «Les emplois et compétences» de NAIADÉS¹³.

En septembre 2013, la Commission européenne a adopté le paquet NAIADÉS II couvrant la période 2014-2020¹⁴. Le paquet NAIADÉS II comprend une communication définissant un programme d'action dans les domaines suivants: infrastructures de qualité, qualité par l'innovation, bon fonctionnement du marché, qualité environnementale grâce à de faibles niveaux d'émission, intégration du transport par voies navigables intérieures dans la chaîne logistique multimodale, main-d'œuvre qualifiée et emplois de qualité.

¹⁰ Observation du marché n° 12, Analyse de la conjoncture en automne 2010, CCNR. http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om10II_fr.pdf.

¹¹ Ibid.

¹² Communication de la Commission sur la promotion du transport par voies navigables «NAIADÉS» — Un programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables, COM(2006) 6 final.

¹³ SEC(2011) 453 final.

¹⁴ Communication de la Commission *Vers un transport par voies navigables intérieures de qualité* — NAIADÉS II, COM(2013) 623 final.

En outre, améliorer la qualité du travail et les conditions de travail et, en particulier, revoir la législation en vigueur et prévoir un cadre législatif européen plus intelligent pour l'emploi et pour la santé et la sécurité au travail sont des actions clés qui s'inscrivent dans le contexte d'une stratégie pour des compétences nouvelles et des emplois: une contribution européenne au plein emploi¹⁵.

Permettre une concurrence loyale et des règles du jeu équitables dans le secteur de la navigation intérieure répond à l'objectif du Livre blanc sur les transports de 2011¹⁶ visant à créer un véritable espace européen unique des transports en supprimant toutes les barrières entre systèmes nationaux. Une plus grande harmonisation et une meilleure mise en œuvre des normes sociales et autres font partie intégrante de cette stratégie.

En particulier, le document de travail des services de la Commission accompagnant le livre blanc précise en outre que:

«Les partenaires sociaux travaillent sur des recommandations visant à améliorer les conditions de travail et de vie à bord des bateaux, sur des arrangements en matière de temps de travail, sur les profils d'emploi et les exigences en matière d'effectifs dans l'UE et l'établissement de normes minimales en matière de formation et d'enseignement, ainsi que sur des recommandations contre le dumping social et la concurrence déloyale dans le secteur du transport fluvial.»

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DU DOCUMENT D'ANALYSE

2.1. Consultation des parties prenantes

L'article 155, paragraphe 1, du TFUE, prévoit que les partenaires sociaux au niveau de l'UE s'engagent, s'ils le souhaitent, dans des relations conventionnelles, y compris en concluant des accords. Le TFUE ne leur impose pas de consulter préalablement d'autres parties.

L'accord européen concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure ayant été conclu à l'initiative des partenaires sociaux, la Commission doit examiner l'opportunité d'une action de l'UE dans ce domaine.

Les services de la Commission ont rédigé un document d'analyse, qui accompagne la présente proposition conformément aux lignes directrices concernant l'analyse d'impact¹⁷. Cette analyse proportionnée contient une évaluation de l'incidence socioéconomique de la mise en œuvre de l'accord. Dans l'étude externe des avantages et des inconvénients de la mise en œuvre de l'accord¹⁸, les consultants ont identifié les autorités compétentes et les partenaires sociaux dans tous les États membres; ils leur ont demandé des informations sur la législation nationale sur le temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure et sur l'incidence éventuelle qu'ils attendent de la mise en œuvre de l'accord.

¹⁵ Communication de la Commission *Une stratégie pour des compétences nouvelles et des emplois: une contribution européenne au plein emploi*, COM(2010) 682 final.

¹⁶ *Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*, COM(2011) 144 final.

¹⁷ http://ec.europa.eu/governance/impact/commission_guidelines/docs/iag_2009_fr.pdf.

¹⁸ Study on the expected impacts of the implementations of the European Agreement on working time in inland waterway transport — a comparison with the status quo, Ecorys, 2013 (Étude sur les effets attendus de la mise en œuvre de l'accord européen sur l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure – comparaison avec le statu quo).

2.2. Document d'analyse

Les signataires de l'accord ont présenté celui-ci à la Commission européenne et ont demandé sa mise en œuvre par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, conformément à l'article 155, paragraphe 2, du TFUE.

Si les partenaires sociaux demandent conjointement la mise en œuvre de leur accord par une décision du Conseil sur proposition de la Commission conformément à l'article 155, paragraphe 2, du TFUE, la Commission peut accepter ou rejeter la demande de mise en œuvre législative, mais elle ne peut pas modifier le texte de l'accord. La Commission ne peut pas demander aux partenaires sociaux au niveau de l'Union de mettre en œuvre leur accord de manière autonome, car c'est la prérogative des partenaires sociaux conformément à l'article 155, paragraphe 2, du TFUE.

Par conséquent, la Commission n'a que deux possibilités à envisager:

1. S'abstenir de proposer la mise en œuvre de l'accord par une décision du Conseil conformément à l'article 155, paragraphe 2, du TFUE (scénario de base ou statu quo): la législation européenne actuelle, la directive 2003/88/CE sur le temps de travail et la directive 94/33/CE relative à la protection des jeunes au travail, restera en vigueur pour le personnel mobile du secteur de la navigation intérieure, mais elle ne comportera pas de législation sectorielle spécifique sur le temps de travail à l'échelle européenne.

Ce scénario laisse prévaloir la législation nationale et les règlements en matière de sécurité qui sont en vigueur conformément aux accords internationaux, tels que les règlements relatifs au personnel de la navigation sur le Rhin¹⁹ et d'autres règlements²⁰. Par conséquent, la législation nationale diffère et continuera à différer dans le cadre de cette activité essentiellement transfrontière. Aucune limite *indiquée en unités de temps* concernant le repos journalier minimal, le repos hebdomadaire, les temps de pause et la durée maximale du travail de nuit n'est prévue au niveau de l'Union. En outre, le champ d'application de la législation nationale varie d'un État membre à l'autre. Dans certains États membres, la législation ne s'applique qu'au personnel navigant et, dans certains cas, aux travailleurs indépendants, mais pas au personnel de bord. Dans d'autres États membres, la législation sur le temps de travail relatif à ce secteur s'applique tant au personnel navigant qu'au personnel de bord.

2. Proposer la mise en œuvre de l'accord par une décision du Conseil conformément à l'article 155, paragraphe 2, du TFUE: la directive 2003/88/CE sur le temps de travail et la directive 94/33/CE relative à la protection des jeunes au travail seront complétées par une directive prévoyant des dispositions plus spécifiques relatives à des définitions communes et contraignantes concernant l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure.

L'accord porte sur les domaines suivants: limites concernant le temps de travail journalier et hebdomadaire moyen *indiquées en unités de temps*, période de référence, congés annuels, définition des jours de travail et de repos, dispositions spéciales concernant le travail saisonnier dans le transport de passagers en navigation intérieure, périodes minimales de repos journalier et hebdomadaire, temps de pause, temps de travail maximal pendant la période nocturne, dispositions spéciales concernant le temps de travail des travailleurs de moins de 18 ans, contrôles de conformité («contrôle»), situations d'urgence, visite médicale et droit de transfert à un poste de travail de jour pour les travailleurs de nuit, protection en matière de sécurité et de santé et rythmes de travail.

¹⁹ <http://www.ccr-zkr.org/13020500-fr.html#04>.

²⁰ Les recommandations de la Commission du Danube sont identiques aux règlements relatifs au personnel de la navigation sur le Rhin.

L'accord contient une définition commune et contraignante en unités de temps des périodes minimales nécessaires de repos journalier et hebdomadaire, et de la durée maximale de travail par semaine et pendant la nuit.

Il s'appliquera aux travailleurs mobiles que sont le personnel navigant et le personnel de bord. Conformément aux limites fixées dans le TFUE, les partenaires sociaux ne se sont pas accordés sur des dispositions relatives au temps de travail des travailleurs indépendants.

L'accord comporte une disposition relative à l'application des «dispositions plus favorables» (clause 17, paragraphe 1). Cela signifie que, lorsque la législation nationale ou les conventions collectives en vigueur contiennent des dispositions plus protectrices, celles-ci doivent rester applicables nonobstant la mise en œuvre de l'accord.

La présente proposition rejoint les conclusions du document d'analyse en ce qui concerne le classement des solutions possibles.

L'incidence de cette initiative sur les PME, essentiellement les petites entreprises et les microentreprises, est limitée. Les petites entreprises représentent une part importante du secteur et leur nombre est proportionnellement plus élevé dans la région rhénane que dans la région danubienne. Il s'agit principalement de propriétaires-transporteurs qui exploitent les navires pour leur propre compte. Or, l'accord ne s'applique pas aux propriétaires-transporteurs.

Durant les négociations sur l'accord, les PME étaient bien représentées (par l'OEB) et leurs représentants comptaient parmi les plus fervents partisans de l'accord, car ils le considèrent comme un moyen de parvenir à une harmonisation potentiellement simplificatrice des règles sur le temps de travail dans le secteur.

Les PME qui relèvent de l'accord parce qu'elles emploient des travailleurs mobiles seront pour la plupart parmi les moins affectées. Elles possèdent des bateaux qui circulent sur le Rhin et le Danube dans le cadre des modes d'exploitation A1 et A2²¹, qui prévoient déjà certaines périodes de repos (en application des dispositions concernant la sécurité de la navigation).

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Base juridique

L'article 155, paragraphe 2, du TFUE dispose que: *«La mise en œuvre des accords conclus au niveau de l'Union intervient soit selon les procédures et pratiques propres aux partenaires sociaux et aux États membres, soit, dans les matières relevant de l'article 153, à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission. Le Parlement européen est informé».*

L'accord conclu par l'UENF, l'OEB et l'ETF concerne certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure. Il se rapporte aux conditions de travail et contient des dispositions relatives à la santé et à la sécurité des travailleurs, domaine qui est régi par l'article 153, paragraphe 1, point a), du TFUE. C'est l'un des domaines où le Conseil peut décider à la majorité qualifiée. L'article 155, paragraphe 2, constitue donc la base juridique adéquate pour la proposition de la Commission.

²¹ Conformément aux règlements du Rhin, un bateau en mode d'exploitation A1 peut naviguer au maximum 14 heures/jour de façon continue; en mode A 2, le bâtiment peut naviguer au maximum 18 heures/jour de façon continue.

Dans sa communication intitulée «*Adapter et promouvoir le dialogue social au niveau communautaire*»²², la Commission a souligné qu'«[a]vant de présenter une proposition législative au Conseil, la Commission procède à une évaluation tenant compte du caractère représentatif des parties contractantes, de leur mandat et de la légalité de chaque clause de la convention collective au regard du droit communautaire ainsi que du respect des dispositions concernant les petites et moyennes entreprises».

Cette évaluation figure ci-après.

3.2 Analyse de l'accord

3.2.1 Représentativité et mandat des parties contractantes

La légitimité de la consultation des partenaires sociaux et du droit qui leur est accordé de négocier des accords susceptibles d'être mis en œuvre par la voie d'une décision du Conseil repose sur leur représentativité.

Les signataires de l'accord sont l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), l'Organisation européenne des bateliers (OEB) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). Ces trois organisations sont les membres du comité de dialogue sectoriel pour la navigation intérieure créé conformément à la décision de la Commission du 20 mai 1998²³ concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen. La Commission évalue régulièrement la représentativité des partenaires sociaux participant au dialogue social européen sur la base d'études externes. La dernière étude de représentativité dans le secteur de la navigation intérieure réalisée par la Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail (Eurofound), organisme tripartite, a été publiée en 2010²⁴.

Les informations fournies par les signataires confirment qu'ils appartiennent à un secteur spécifique et qu'ils sont organisés à l'échelle européenne. De plus, ils sont constitués d'organisations elles-mêmes reconnues comme faisant partie intégrante des structures des partenaires sociaux des États membres et ayant la capacité de négocier des accords, et ils sont représentatifs d'un certain nombre d'États membres. Enfin, ils disposent de structures adéquates leur permettant de participer de manière efficace aux travaux du comité de dialogue sectoriel.

L'accord signé par ces organisations concerne certains aspects de l'aménagement du temps de travail des travailleurs mobiles dans le secteur de la navigation intérieure. Les signataires ont transmis des informations sur leur représentativité indiquant qu'ils sont suffisamment représentatifs des travailleurs mobiles du secteur de la navigation intérieure et de leurs employeurs, tant en matière de transport de marchandises qu'en matière de transport de personnes.

Du côté des employeurs, l'UENF²⁵ représente les organisations nationales du secteur de la navigation intérieure (transport de marchandises et de voyageurs) de huit États membres de

²² Communication de la Commission, Adapter et promouvoir le dialogue social au niveau communautaire, COM(1998) 322 final.

²³ Décision de la Commission 98/500/CE du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen, JO L 225, 12.8.1998, p. 27.

²⁴ Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail (2010), «Representativeness of the European social partner organisations: Inland water transport» (Représentativité des organisations européennes des partenaires sociaux: secteur de la navigation intérieure) (<http://www.eurofound.europa.eu/eiro/studies/tn0809017s/tn0809017s.htm>).

²⁵ <http://www.ebu-uenf.org/membership>.

l'UE²⁶, et l'OEB²⁷ représente les entreprises privées de la navigation intérieure (bateliers indépendants) de cinq États membres²⁸. Regroupées, ces deux organisations ont des affiliés dans neuf États membres. L'étude de représentativité a confirmé «l'importance de l'UENF et de l'OEB comme représentantes incontestées des entreprises du secteur, même si les deux associations ne comptent des affiliés que dans une partie des États membres de l'Union».

Du côté des syndicats, l'accord a été signé par l'ETF²⁹, dont la section chargée de la navigation intérieure réunit les responsables et représentants syndicaux des syndicats nationaux des transports pour défendre les intérêts des travailleurs du secteur (transport de marchandises et de voyageurs, en particulier le personnel hôtelier et des bateaux de croisière). L'ETF représente les organisations de travailleurs du secteur de la navigation intérieure dans 17 États membres³⁰; ces organisations participent, pour la plupart, aux négociations collectives à l'échelon national.

Étant donné qu'elles ne comptent pas des affiliés dans tous les États membres de l'UE, l'UENF, l'OEB et l'ETF, soucieuses de transparence, ont envoyé une lettre commune aux ministères des transports et du travail de tous les États membres en novembre 2009 pour les informer de l'essentiel du contenu de leurs négociations et leur demander de transmettre l'information aux organisations de partenaires sociaux nationales compétentes. Il n'y a eu aucune réponse officielle à cette lettre.

L'étude de représentativité réalisée par Eurofound n'a identifié aucune autre organisation de partenaires sociaux sectorielle organisée à l'échelon européen.

La Commission a donc conclu que l'UENF, l'OEB et l'ETF sont les seules organisations représentatives des partenaires sociaux du secteur de la navigation intérieure à l'échelle de l'UE.

Dans une lettre à la Commission datée du 16 mars 2012, les signataires de l'accord ont confirmé qu'ils avaient reçu pour mandat de leurs affiliés nationaux de négocier et conclure l'accord.

En conclusion, les signataires de l'accord sont suffisamment représentatifs du secteur de la navigation intérieure en général et des travailleurs et employeurs potentiellement concernés par les dispositions de l'accord, et ils étaient mandatés par leurs membres nationaux pour négocier et conclure l'accord.

3.2.2 *Légalité des clauses de l'accord*

La Commission a examiné chacune des clauses de l'accord et n'en a trouvé aucune qui soit contraire au droit de l'UE.

Les obligations qui seraient imposées aux États membres ne découlent pas directement de l'accord entre les partenaires sociaux: elles résulteraient plutôt de la mise en œuvre de ce dernier par une décision du Conseil.

Le contenu de l'accord n'excède pas les limites fixées à l'article 153, paragraphe 1, du TFUE.

La clause 17 de l'accord comporte une clause de non-régression qui garantit le maintien du niveau de protection des travailleurs. De plus, les protections nécessaires de l'acquis sont

²⁶ Belgique, République tchèque, Allemagne, France, Luxembourg, Pays-Bas, Autriche et Roumanie.

²⁷ <http://www.eso-ueb.org/organisations>.

²⁸ Belgique, Allemagne, France, Pays-Bas et Pologne.

²⁹ <http://www.itfglobal.org/etf/etf-affiliates.cfm>.

³⁰ Belgique, Bulgarie, République tchèque, Danemark, Allemagne, Espagne, France, Italie, Lettonie, Luxembourg, Pays-Bas, Autriche, Pologne, Portugal, Roumanie, Finlande et Royaume-Uni.

prévues dans la proposition de directive du Conseil (dispositions plus favorables et non-régression — voir article 2).

3.3 Subsidiarité et proportionnalité

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de l'UE.

La proposition prévoit des «dispositions plus spécifiques» au sens de l'article 14 de la directive sur le temps de travail. L'article 14 fait référence à des «instruments communautaires» nécessaires à l'établissement de telles dispositions. Par conséquent, l'objectif de la proposition ne peut être réalisé qu'au niveau de l'UE.

La nécessité d'une action de l'UE est également justifiée par le fait que la navigation intérieure est, en grande partie, un mode de transport de dimension internationale consistant essentiellement en l'accomplissement d'une activité transfrontière sur le réseau européen des voies navigables. Afin d'éviter toute concurrence déloyale résultant d'écarts importants entre les règles relatives au temps de travail dans les différents États membres, il est nécessaire d'établir des normes européennes minimales concernant le temps de travail dans ce secteur.

Pour répondre à cette nécessité, les partenaires sociaux, conformément à l'article 155, paragraphe 1, du TFUE, ont conclu un accord au niveau européen et demandé la mise en œuvre de ce dernier par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, en vertu de l'article 155, paragraphe 2, du TFUE. Plusieurs directives prévoient déjà des dispositions spécifiques de ce type pour les travailleurs mobiles de l'aviation civile³¹, des services ferroviaires transfrontaliers³² et les gens de mer³³, sur la base d'accords européens conclus par les partenaires sociaux des secteurs concernés.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

La proposition de directive répond à l'exigence de proportionnalité parce qu'elle est limitée à la fixation des objectifs à atteindre et prévoit des normes minimales.

Par conséquent, elle laisse la place à une certaine flexibilité en ce qui concerne le choix de mesures concrètes de mise en œuvre.

3.4 Choix des instruments

L'instrument choisi est une directive. Le terme «décision» à l'article 155, paragraphe 1, du TFUE est employé dans son sens général afin de permettre à l'instrument législatif d'être sélectionné en vertu de l'article 288 du TFUE. Il appartient à la Commission de proposer le plus approprié des trois instruments contraignants visés audit article (un règlement, une directive ou une décision).

³¹ Directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) — JO L 302 du 1.12.2000, p. 57.

³² 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 — JO L 195 du 27.7.2005, p. 15.

³³ Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST) - Annexe: Accord européen relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer — JO L 167, 2.7.1999, p. 33–37.

L'article 296 du TFUE dispose que «*Lorsque les traités ne prévoient pas le type d'acte à adopter, les institutions le choisissent au cas par cas, dans le respect des procédures applicables et du principe de proportionnalité.*»

En l'espèce, vu la nature et le contenu du texte des partenaires sociaux, il est clair que cet accord a vocation à être appliqué par voie de dispositions à transposer par les États membres et/ou par les partenaires sociaux dans le droit interne des États membres. Dès lors, l'instrument le plus approprié pour sa mise en œuvre est une directive du Conseil.

La Commission considère par ailleurs que l'accord ne doit pas être incorporé mais annexé à la proposition.

3.5 Information au Parlement européen

Conformément à l'article 155, paragraphe 2, du TFUE, si un accord européen est mis en œuvre par une décision du Conseil, le Parlement européen doit en être informé.

La Commission a transmis sa proposition au Parlement européen afin qu'il puisse, s'il le souhaite, communiquer son avis à la Commission et au Conseil.

3.6 Contenu de la proposition

La structure de la proposition se présente comme suit:

Article premier

Cet article se limite à rendre l'accord entre les partenaires sociaux obligatoire, ce qui est le but d'une décision du Conseil adoptée conformément à l'article 155, paragraphe 2, du TFUE.

Article 2

L'article 2 dispose que la directive ne prévoit que des exigences minimales et laisse aux États membres la possibilité d'adopter des mesures plus favorables aux travailleurs dans le domaine concerné. L'objectif de cet article est de garantir explicitement le niveau de protection des travailleurs et de veiller à ce que les normes les plus favorables soient appliquées en la matière.

Articles 3 à 6

Les articles 3 à 6 comprennent les dispositions habituelles relatives à la transposition en droit interne par les États membres, y compris l'obligation de prévoir des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives. En particulier, l'article 5 porte sur la date d'entrée en vigueur de la directive.

3.7 Explication détaillée des dispositions de l'annexe à la proposition

Clause 1 (Champ d'application)

Cette clause précise que l'accord s'applique aux travailleurs mobiles employés en tant que membres d'équipage et personnel de bord à bord d'un bâtiment exploité dans le secteur de la navigation intérieure commerciale. La clause 1, paragraphe 2, stipule que l'accord ne s'applique pas aux propriétaires-transporteurs, même s'ils sont considérés comme travailleurs dans leur propre entreprise pour des raisons de sécurité sociale.

La clause 1, paragraphe 3, établit la relation entre l'accord et les prescriptions nationales et internationales concernant la période de repos aux fins de la sécurité de la navigation. Si leurs dispositions divergent, ce sont les plus favorables à la santé et la sécurité des travailleurs qui s'appliquent.

La clause 1, paragraphe 4, dispose que les travailleurs mobiles travaillant à bord d'un bâtiment exploité sur le territoire d'un État membre de l'UE en dehors du secteur de la

navigation intérieure commerciale, et dont les conditions de travail sont régies par une convention collective de travail, peuvent être inclus dans le champ d'application de l'accord sous certaines conditions.

Clause 2 (Définitions)

L'accord utilise divers termes: bâtiment, bateau à passagers, temps de travail, période de repos, jour de repos, transporteur par voie navigable, tableau de service, période nocturne, travailleur de nuit, travailleur posté, personnel de bord, travailleur mobile et saison. La clause 2 définit ces termes aux fins de l'accord.

Clause 3 (Temps de travail et période de référence)

La clause 3, paragraphe 1, établit une durée de travail normal de huit heures par jour. La clause 3, paragraphe 2, prévoit une durée de travail moyenne de 48 heures par semaine conforme à l'article 6 de la directive sur le temps de travail.

La clause 3, paragraphe 2, stipule que la période de référence maximale est de 12 mois. La période de référence est la période sur laquelle la durée moyenne hebdomadaire de travail est calculée.

La clause 3, paragraphe 3, précise en conséquence que le nombre maximal d'heures de travail s'élève à 2304 heures. Les congés annuels et le congé de maladie sont exclus de ce calcul. Si la relation de travail est d'une durée inférieure à la période de référence, le temps de travail maximal est calculé *pro rata temporis*.

Clause 4 (Temps de travail journalier et hebdomadaire)

La clause 4, paragraphe 1, fixe un nombre d'heures de travail maximal par période de 24 heures et le nombre d'heures de travail maximal par période de sept jours.

La clause 4, paragraphe 2 introduit une limite à la durée moyenne hebdomadaire de travail de 72 heures sur une période de quatre mois dans le cas d'un tableau de service spécifié. Cette disposition tient compte des tableaux de service existants du secteur et du temps considérable d'inactivité à bord.

Clause 5 (Jours de travail et de repos)

Les rythmes de travail dans le secteur de la navigation intérieure varient. Dans de nombreux cas, les travailleurs mobiles travaillent un certain nombre de jours consécutifs sur un bâtiment afin de passer une période de repos chez eux. La clause 5, paragraphe 1, fixe la limite maximale: pas plus de 31 jours de travail consécutifs.

La clause 5, paragraphe 2, prévoit des dispositions pour un rythme de travail fondé sur un ratio de 1, où un travailleur a le même nombre de jours de repos et de jours de travail. Dans cette configuration, un certain nombre de jours de travail consécutifs est suivi du même nombre de jours de repos. Il est possible de déroger à cette règle dans les conditions mentionnées.

La clause 5, paragraphe 3, établit une méthode de calcul du nombre minimal de jours de repos consécutifs si le rythme de travail implique plus de jours de travail que de jours de repos. Ces jours de repos doivent être accordés immédiatement après les jours de travail consécutifs.

Clause 6 (Travail saisonnier dans le transport de passagers en navigation intérieure)

Afin de reconnaître le caractère spécifique du travail saisonnier dans le transport de passagers en navigation intérieure, la clause 6 fixe des limites maximales au temps de travail (12 heures par période de 24 heures et 72 heures par période de 7 jours), qui peuvent être appliquées à tous les travailleurs mobiles occupés à bord de bateaux à passagers.

Selon la clause 6, paragraphe 2, les travailleurs bénéficient de 0,2 jour de repos par jour de travail. Deux jours de repos au moins doivent être accordés pour chaque période de 31 jours.

La clause 6, paragraphe 3, stipule que des jours de repos doivent être octroyés et que la durée moyenne de travail hebdomadaire maximal de 48 heures doit être respectée conformément à des conventions collectives ou, en l'absence de tels accords, à la législation nationale.

Clause 7 (Périodes de repos)

Afin de protéger la santé et la sécurité des travailleurs, cette clause établit des périodes de repos indiquées en unités de temps: 10 heures par période de 24 heures et 84 heures par période de 7 jours.

Clause 8 (Temps de pause)

La clause 8 accorde à tout travailleur dont le temps de travail journalier est supérieur à six heures le droit à un temps de pause. La durée et les conditions d'octroi des temps de pause sont fixées par des conventions collectives ou, en l'absence de tels accords, par la législation nationale.

Clause 9 (Temps de travail maximal pendant la période nocturne)

Vu la période nocturne de sept heures, cette clause limite le temps de travail pendant la période nocturne à 42 heures sur une période de sept jours.

Clause 10 (Congés annuels)

La clause 10 établit une période minimale de congé annuel d'au moins quatre semaines qui ne peut être remplacée par une indemnité financière, sauf en cas de fin de relation de travail. Cette clause correspond à l'article 7 de la directive sur le temps de travail, qui s'applique déjà aux travailleurs mobiles.

Clause 11 (Protection des mineurs)

Les travailleurs mobiles de moins de 18 ans du secteur de la navigation intérieure continueront d'être couverts par la directive 94/33/CE relative à la protection des jeunes au travail³⁴.

La clause 11, paragraphe 2 permet aux États membres d'autoriser le travail de nuit des jeunes durant une période d'interdiction établie par la directive 94/33/CE, s'ils ont plus de 16 ans et

³⁴ Directive 94/33/CE du Conseil du 22 juin 1994 relative à la protection des jeunes au travail, JO L 216 du 20.8.1994.

ne sont plus soumis à la scolarité obligatoire en vertu de la législation nationale. Le travail de nuit doit être nécessaire à leur formation et n'est autorisé que si un repos compensateur suffisant est accordé et si les objectifs de l'article 1^{er} de la directive 94/33/CE ne sont pas remis en cause.

Clause 12 (Contrôle)

La clause 12, paragraphe 1, stipule que le temps de travail journalier et hebdomadaire de chaque travailleur doit être consigné dans un registre, afin de veiller au respect des dispositions sur le temps de travail contenues dans l'accord (clauses 3 à 7, 9 à 11 et 13).

La clause 12, paragraphe 2, prévoit que le registre sur le temps de travail doit être conservé à bord au moins jusqu'à la fin de la période de référence.

La clause 12, paragraphe 3, énonce que ces registres doivent être vérifiés et confirmés à des intervalles réguliers conjointement par l'employeur et le travailleur.

La clause 12, paragraphe 4, énumère les informations minimales qu'un tel registre doit comporter.

La clause 12, paragraphe 5, stipule que les travailleurs doivent recevoir une copie des données confirmées les concernant et doivent les conserver pendant un an.

Clause 13 (Situations d'urgence)

La clause 13, paragraphe 1, dispose que, dans les situations d'urgence, le conducteur de bateau ou son représentant a le droit d'exiger du travailleur qu'il fournisse des heures de travail supplémentaires nécessaires à la sécurité des personnes et de la cargaison ou du bâtiment lui-même, ou qu'il porte secours à des personnes ou bateaux en détresse.

La clause 13, paragraphe 2, indique que, dans une telle situation, le conducteur de bateau ou son représentant pourra exiger du travailleur qu'il fournisse des heures de travail supplémentaires jusqu'au retour à une situation normale.

La clause 13, paragraphe 3, impose au conducteur de bateau ou son représentant d'accorder à tous les travailleurs ayant effectué un travail pendant une période de repos programmée un repos compensateur adéquat, dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale.

Clause 14 (Visite médicale)

La clause 14, paragraphe 1, établit le droit de tous les travailleurs à un examen de santé gratuit tous les ans. Lors de celui-ci, il convient de prêter une attention particulière aux symptômes ou conditions qui pourraient être liés aux périodes de repos journalières minimales et/ou au nombre minimal de jours de repos accordés lors du travail à bord conformément aux clauses 5 et 6 de l'accord.

La clause 14, paragraphe 2, énonce le droit des travailleurs de nuit à être transférés à un poste de travail de jour s'ils souffrent de problèmes de santé liés au travail de nuit.

La clause 14, paragraphes 3 et 4, stipule que l'examen médical gratuit doit être soumis au

secret médical et peut avoir lieu dans le cadre des institutions de santé publique.

Clause 15 (Protection en matière de sécurité et de santé)

La clause 15, paragraphe 1, donne aux travailleurs de nuit et aux travailleurs postés le droit à un niveau de protection en matière de sécurité et de santé adapté à la nature de leur travail.

La clause 15, paragraphe 2, stipule que les services et moyens de protection et de prévention concernant la santé et la sécurité des travailleurs de nuit et des travailleurs postés doivent être équivalents à ceux applicables aux autres travailleurs. Ces moyens et services doivent être disponibles à tout moment. Les dispositions de la clause 15 sont en conformité avec l'article 12 de la directive sur le temps de travail, qui s'applique déjà aux travailleurs mobiles.

Clause 16 (Rythme de travail)

Cette clause couvre des situations dans lesquelles l'employeur veut organiser le travail selon un certain rythme. Dans cette situation, il convient de tenir compte du principe de l'adaptation du travail à l'homme en vue d'atténuer le travail monotone ou cadencé en fonction du type d'activité et des règles de santé et de sécurité. Cette disposition est conforme à l'article 13 de la directive sur le temps de travail, qui s'applique aux travailleurs mobiles.

Clause 17 (Dispositions finales)

Il s'agit d'une clause relative à des dispositions plus favorables: les États membres sont autorisés à maintenir ou à adopter des dispositions équivalentes à celles de l'accord ou plus favorables que ces dernières.

La clause 17, paragraphe 2, est une clause de non-régression et la clause 17, paragraphe 3, stipule que les partenaires sociaux doivent examiner la transposition et l'application de l'accord, compte tenu en particulier des questions de santé et de sécurité sur le lieu de travail, dans le cadre du comité européen de dialogue social pour la navigation intérieure.

La clause 17, paragraphe 4, prévoit un réexamen des dispositions de l'accord par les signataires de l'accord deux ans après la fin de la période de transposition fixée à l'article 4 de la présente proposition.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'UE.

5. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Les États membres sont tenus de transmettre à la Commission le texte des dispositions nationales transposant la directive et un tableau de correspondance entre celles-ci et la directive.

Dans les États membres, il n'existe souvent aucune législation spécifique s'appliquant explicitement aux catégories de travailleurs relevant de la directive. De ce fait, la législation nationale des États membres relative aux questions couvertes par la proposition figure fréquemment dans un certain nombre de textes législatifs différents (codes du travail, législation en matière de santé et de sécurité, dispositions sectorielles non exhaustives) qui exigeront une approche et une interprétation systémiques.

La proposition comporte également un certain nombre d'éléments que la législation ne régit pas jusqu'à présent étant donné que l'article 20 de la directive sur le temps de travail les exclut du champ d'application de ses dispositions générales. Des renseignements clairs sur la transposition de ces nouvelles dispositions et solutions sont nécessaires pour garantir le respect de la norme minimale établie par la proposition. Ils permettront à la Commission de veiller à la mise en œuvre des exigences de la directive, lesquelles visent à protéger la santé et la sécurité des travailleurs, à offrir davantage de souplesse aux entreprises et à favoriser une concurrence loyale entre celles-ci.

La surcharge administrative estimée liée à la fourniture de documents explicatifs n'est pas disproportionnée (elle est en effet unique et ne devrait pas exiger l'intervention de nombreuses organisations). Ces documents explicatifs peuvent être rédigés de façon plus efficace par les États membres.

Compte tenu de ce qui précède, il est suggéré que les États membres s'engagent à notifier à la Commission leurs mesures de transposition en fournissant un ou plusieurs documents expliquant la relation entre les éléments de la directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition.

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

portant application de l'accord européen conclu par l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), l'Organisation européenne des bateliers (OEB) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) au sujet de certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 155, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Les employeurs et les travailleurs, ci-après dénommés les «partenaires sociaux», peuvent, conformément à l'article 155, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), demander conjointement que les accords qu'ils concluent au niveau de l'Union soient mis en œuvre par une décision du Conseil sur proposition de la Commission.
- (2) L'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), l'Organisation européenne des bateliers (OEB) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) ont informé la Commission de leur volonté d'engager des négociations conformément à l'article 155, paragraphe 1, du TFUE en vue de conclure un accord au niveau de l'Union.
- (3) Le 15 février 2012, l'UENF, l'OEB et l'ETF ont conclu un accord européen concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure (l'«accord»).
- (4) L'accord comportait une demande conjointe invitant la Commission à procéder à la mise en œuvre de l'accord par une décision du Conseil sur proposition de la Commission conformément à l'article 155, paragraphe 2, du TFUE.
- (5) Aux fins de l'article 288 du TFUE, l'instrument approprié pour mettre en œuvre l'accord est une directive.
- (6) La Commission a élaboré sa proposition de directive conformément à sa communication du 20 mai 1998 intitulée «Adapter et promouvoir le dialogue social au niveau communautaire»³⁵, en tenant compte de la représentativité des parties signataires et de la légalité de chaque clause de l'accord.

³⁵ COM(1998) 322 final.

- (7) Les termes de l'accord qui ne sont pas spécifiquement définis dans celui-ci peuvent l'être par les États membres conformément aux législations et pratiques nationales, comme c'est le cas pour d'autres directives en matière de politique sociale utilisant des termes analogues, à condition que lesdites définitions soient conformes au contenu de l'accord.
- (8) Les États membres peuvent charger les partenaires sociaux, à leur demande conjointe, d'appliquer la présente directive, à condition que les États membres prennent toute disposition nécessaire leur permettant d'être à tout moment en mesure de garantir les résultats imposés par la présente directive.
- (9) La directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil³⁶ fixe des prescriptions minimales de sécurité et de santé en matière d'aménagement du temps de travail, y compris celui des travailleurs du secteur de la navigation intérieure.
- (10) La présente directive et l'accord fixent des prescriptions plus spécifiques en matière d'aménagement du temps de travail des travailleurs mobiles du secteur de la navigation intérieure, au sens de l'article 14 de la directive 2003/88/CE.
- (11) Les dispositions de la présente directive devraient s'appliquer sans préjudice des dispositions existantes de l'Union qui sont plus spécifiques ou accordent un niveau de protection plus élevé aux travailleurs mobiles du secteur de la navigation intérieure.
- (12) La présente directive ne peut être invoquée pour justifier une réduction du niveau général de protection des travailleurs dans les domaines régis par l'accord.
- (13) La présente directive et l'accord fixent des normes minimales; les États membres et les partenaires sociaux peuvent maintenir ou introduire des dispositions plus favorables.
- (14) La Commission a, conformément à l'article 155, paragraphe 2, du TFUE, informé le Parlement européen en lui envoyant le texte de sa proposition de directive contenant l'accord.
- (15) La présente directive respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, et notamment son article 31.
- (16) Étant donné que les objectifs de la présente directive, qui vise à protéger la santé et la sécurité des travailleurs dans un secteur essentiellement transfrontière, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, mais peuvent l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé à l'article 5, paragraphe 4, du traité sur l'Union européenne, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (17) La mise en œuvre de l'accord contribue à la réalisation des objectifs visés à l'article 151 du TFUE.
- (18) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs³⁷, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de

³⁶ JO L 299 du 18.11.2003, p. 9.

³⁷ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive met en œuvre, aux fins de l'article 155, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, l'accord européen concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure, conclu le 15 février 2012 par l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), l'Organisation européenne des bateliers (OEB) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), tel qu'énoncé à l'annexe.

Article 2

1. Les États membres peuvent maintenir ou introduire des dispositions plus favorables que celles prévues par la présente directive.
2. La mise en œuvre de la présente directive ne constitue en aucun cas un motif suffisant pour justifier une réduction du niveau général de protection des travailleurs dans les domaines régis par la présente directive. Les mesures prises pour la mise en œuvre de la présente directive s'appliquent sans préjudice du droit des États membres et des partenaires sociaux d'arrêter, eu égard à l'évolution de la situation, des dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles différentes de celles en vigueur au moment de l'adoption de la présente directive, à condition que les exigences minimales prévues par la présente directive soient respectées.
3. La présente directive est appliquée et interprétée sans préjudice des dispositions, coutumes ou pratiques nationales ou de l'Union qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs concernés.

Article 3

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales arrêtées en application de la présente directive. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 4

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2016. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.
Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.
2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 5

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président