

Proposition de directive du Conseil concernant 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)

(2000/C 337 E/22)

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

COM(2000) 382 final — 2000/0164(CNS)

(Présentée par la Commission le 23 juin 2000)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 139, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

considérant ce qui suit:

- (1) Les partenaires sociaux, conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité, peuvent demander conjointement que les accords au niveau européen soient mis en œuvre par une décision du Conseil sur proposition de la Commission.
- (2) Le Conseil a adopté la directive 93/104/CE concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail.
- (3) L'aviation civile figurait au nombre des secteurs d'activité exclus du champ d'application de cette directive.
- (4) La Commission, conformément à l'article 138, paragraphe 2, du traité, a consulté les partenaires sociaux sur l'orientation possible d'une action communautaire en ce qui concerne les secteurs et les activités exclus de la directive 93/104/CE.
- (5) La Commission, estimant après cette consultation qu'une action communautaire était souhaitable, a de nouveau consulté les partenaires sociaux au niveau communautaire sur le contenu de la proposition envisagée, conformément à l'article 138, paragraphe 3, du traité.
- (6) 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) ont informé la Commission de leur volonté d'engager des négociations conformément à l'article 138, paragraphe 4, du traité.
- (7) Lesdites organisations ont conclu, le 22 mars 2000, un accord relatif au temps de travail du personnel navigant dans l'aviation civile.

(8) Cet accord contient une demande conjointe invitant la Commission à mettre en œuvre cet accord par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité.

(9) Dans sa décision du 13 mars 2000 sur les lignes directrices pour les politiques de l'emploi des États membres en 2000, le Conseil a invité les partenaires sociaux à tous les niveaux appropriés à négocier des accords visant à moderniser l'organisation du travail, y compris des formules souples de travail, afin de rendre les entreprises productives et compétitives et d'atteindre l'équilibre nécessaire entre souplesse et sécurité.

(10) La directive et l'accord en annexe fixent des prescriptions plus spécifiques au sens de l'article 14 de la directive 93/104/CE du Conseil, relatives à l'organisation du temps de travail du personnel navigant dans l'aviation civile.

(11) L'acte approprié pour la mise en œuvre de cet accord est une directive au sens de l'article 249 du traité, qui lie les États membres quant au résultat à atteindre, tout en leur laissant la compétence quant à la forme et aux moyens.

(12) Vu le haut degré d'intégration du secteur de l'aviation civile et les conditions de concurrence qui y règnent, les objectifs de la présente directive visant à protéger la santé et la sécurité des travailleurs ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres de sorte qu'une action au niveau communautaire est requise; la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(13) En ce qui concerne les termes de l'accord qui ne sont pas spécifiquement définis par celui-ci, la présente directive laisse aux États membres la possibilité de définir ces termes conformément aux législations et pratiques nationales, comme cela est le cas pour d'autres directives en matière de politique sociale utilisant des termes analogues, à condition que lesdites définitions soient compatibles avec l'accord.

(14) 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», en tenant compte du caractère représentatif des parties contractantes et de la légalité de chaque clause de l'accord.

- (15) La Commission a élaboré sa proposition de directive conformément à l'article 137, paragraphe 2, du traité qui prévoit que les directives dans le domaine social doivent éviter «d'imposer des contraintes administratives, financières et juridiques telles qu'elles contrarieraient la création et le développement de petites et moyennes entreprises».
- (16) La directive et l'accord en annexe fixent des normes minimales; les États membres et/ou les partenaires sociaux peuvent conserver ou introduire des dispositions plus favorables.
- (17) La mise en œuvre de la directive ne peut pas justifier de régression par rapport à la situation actuellement existante dans chaque État membre.
- (18) La mise en œuvre de l'accord contribue à la réalisation des objectifs visés à l'article 136 du traité,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive vise à donner effet à l'accord européen annexé relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu le 22 mars 2000 entre les organisations patronales et syndicales du secteur de l'aviation civile, à savoir 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).

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 couverts par celle-ci, et ceci sans préjudice du droit des États membres et/ou des partenaires sociaux d'arrêter, eu égard à

l'évolution de la situation, des dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles différentes, par rapport à celles qui existent au moment de l'adoption de la présente directive, pour autant que les exigences minimales prévues dans la présente directive soient respectées.

Article 3

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales arrêtées en application de la présente directive, et prennent toute mesure nécessaire pour assurer leur mise en œuvre. Les sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard à la date mentionnée à l'article 4, et toute modification ultérieure les concernant, dans les meilleurs délais.

Article 4

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard (deux ans après son adoption) ou s'assurent au plus tard à cette date que les partenaires sociaux ont mis en place les dispositions nécessaires par voie d'accord, les États membres devant prendre toute disposition nécessaire leur permettant d'être à tout moment en mesure de garantir les résultats imposés par la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

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.

Article 5

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

ANNEXE

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)

Vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 138 et 139, paragraphe 2;

vu que l'article 139, paragraphe 2, du traité dispose que la mise en œuvre des accords conclus au niveau européen intervient à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission;

vu que les parties signataires font cette demande par la présente;

vu que les parties signataires considèrent que les dispositions de cet accord sont des «prescriptions plus spécifiques» au sens de l'article 14 de la directive 93/104/CE du Conseil et que les dispositions de cette directive ne s'appliquent pas;

les parties signataires sont convenues de ce qui suit:

Clause 1

1. L'accord s'applique au temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile.
2. Il fixe des prescriptions plus spécifiques au sens de l'article 14 de la directive 93/104/CE du Conseil, relatives à l'organisation du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile.

Clause 2

1. On entend par «temps de travail» toute période durant laquelle le travailleur est au travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de son activité ou de ses fonctions, conformément aux législations et/ou pratiques nationales.
2. On entend par «personnel mobile dans l'aviation civile» les membres d'équipage à bord d'un aéronef civil employés par une entreprise établie dans un État membre.
3. On entend par «temps de vol total» le temps s'écoulant entre l'heure à laquelle l'aéronef quitte son emplacement de stationnement en vue de décoller jusqu'à l'heure à laquelle il s'arrête à l'emplacement de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs sont éteints.

Clause 3

1. Le personnel mobile dans l'aviation civile bénéficie d'un congé annuel payé d'au moins quatre semaines, conformément aux conditions d'obtention et d'octroi prévues par les législations et/ou pratiques nationales.
2. La période minimale de congé annuel payé ne peut pas être remplacée par une indemnité financière, sauf lorsque la relation de travail a cessé.

Clause 4

1. a) Le personnel mobile dans l'aviation civile bénéficie d'un examen de santé gratuit préalablement à son embauche et à intervalles réguliers par la suite;
b) le personnel mobile dans l'aviation civile souffrant de problèmes de santé reconnus, comme étant liés au fait qu'il travaille également de nuit, est transféré, chaque fois que cela est possible, à un travail de jour mobile ou non mobile pour lequel il est apte.
2. L'examen de santé gratuit visé au paragraphe 1 point a) est soumis à l'obligation de secret médical.
3. L'examen de santé gratuit visé au paragraphe 1 point a) peut être réalisé dans le cadre du système national de santé.

Clause 5

1. Le personnel navigant dans l'aviation civile bénéficie d'une protection en matière de sécurité et de santé adaptée à la nature de son travail.
2. Les services et moyens appropriés de protection et de prévention en matière de sécurité et de santé du personnel mobile dans l'aviation civile sont disponibles à tout moment.

Clause 6

Les mesures nécessaires doivent être prises pour que l'employeur qui envisage d'organiser le travail selon un certain rythme tienne compte du principe général de l'adaptation du travail au travailleur.

Clause 7

Les informations relatives aux rythmes de travail spécifiques du personnel mobile dans l'aviation civile doivent être communiquées aux autorités compétentes à leur demande.

Clause 8

1. Le temps de travail doit être considéré sans préjudice de toute législation communautaire ultérieure relatives aux limitations de temps de vol et de temps de service et aux exigences en matière de repos, et conjointement avec la législation nationale dans ce domaine qui doit être prise en compte en toutes affaires s'y rapportant.
2. Le temps de travail annuel maximal comprenant certaines périodes de réserve pour prise de service, définies par la législation en vigueur, sera de 2000 heures dans lesquelles le temps de vol total sera limité à 900 heures.
3. Le temps de travail annuel maximal doit être réparti aussi uniformément que possible sur l'année.

Clause 9

Sans préjudice de la clause 3, le personnel mobile dans l'aviation civile bénéficiera de jours libres de tout service ou de réserve, notifiés à l'avance comme suit:

- a) au moins 7 jours locaux par mois civil, comprenant éventuellement toute période de repos exigée par la loi; et
- b) au moins 96 jours locaux par année civile, comprenant éventuellement toute période de repos exigée par la loi.

Clause 10

Les parties reverront les dispositions susmentionnées deux ans après la fin de la période de mise en œuvre fixée par la décision du Conseil instaurant cet accord.

Bruxelles, le 22 mars 2000.

Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA)

Karl-Heinz Neumeister, Secretary General

Manfred Merz, Vice Chairman of AEA Social Affairs Committee, Chairman of the Negotiating Team

Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)

Brenda O'Brien, Assistant General Secretary

Betty Lecouturier, President, Cabin Crew Committee

Bent Gehlsen, Negotiating Group Member, Cabin Crew Committee

Association européenne des personnels navigants techniques (ECA)

Captain Francesco Gentile, Chairman

Captain Bill Archer, Vice Chairman

Giancarlo Crivellaro, General Secretary

Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA)

Mike Ambrose, Director General

Association internationale des charters aériens (AICA)

Marc Frisque, Director General

Allan Brown, Director, Aeropolitical and Industry Affairs