

**Proposta di direttiva del Consiglio relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA)**

(2000/C 337 E/22)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(2000) 382 def. — 2000/0164(CNS)

*(Presentata dalla Commissione il 23 giugno 2000)*

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 139, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

visto il parere del Comitato delle regioni,

considerando quanto segue:

- (1) I datori di lavoro e i lavoratori (le parti sociali), ai sensi dell'articolo 139, paragrafo 2 del trattato, possono richiedere congiuntamente che gli accordi a livello comunitario siano attuati in base a una decisione del Consiglio su proposta della Commissione.
- (2) Il Consiglio ha adottato la direttiva 93/104/CE concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro.
- (3) L'aviazione civile è uno dei settori e attività esclusi dal campo di applicazione di tale direttiva.
- (4) La Commissione, ai sensi dell'articolo 138 paragrafo 2 del trattato, ha consultato le parti sociali sul possibile orientamento di un'azione comunitaria riguardo ai settori e alle attività escluse dalla direttiva 93/104/CE.
- (5) La Commissione, ritenendo opportuna dopo tale consultazione un'azione comunitaria, ha nuovamente consultato le parti sociali a livello comunitario sul contenuto della proposta prevista, ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 3 del trattato.
- (6) La Association of European Airlines (AEA), la European Transport Workers' Federation (ETF), la European Cockpit Association (ECA), la European Regions Airline Association (ERA) e la International Air Carrier Association (IACA) hanno informato la Commissione della loro volontà di avviare trattative ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 4 del trattato.
- (7) Dette organizzazioni il 22 marzo 2000 hanno concluso un accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile.
- (8) Tale accordo contiene una richiesta congiunta alla Commissione di attuare l'accordo in base a una decisione del Consiglio su proposta della Commissione, ai sensi dell'articolo 139, paragrafo 2 del trattato.
- (9) Il Consiglio, nella sua decisione del 13 marzo 2000 relativa agli orientamenti per la politica degli Stati membri in materia di occupazione per il 2000, ha invitato le parti sociali, a tutti i livelli appropriati, a negoziare accordi tendenti a modernizzare l'organizzazione del lavoro, comprese formule flessibili di lavoro, al fine di rendere le imprese produttive e competitive e di raggiungere l'equilibrio necessario tra flessibilità e sicurezza.
- (10) Questa direttiva e l'accordo a essa allegato stabiliscono disposizioni più specifiche, ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 93/104/CE del Consiglio, riguardo all'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile.
- (11) Lo strumento appropriato per l'attuazione dell'accordo è una direttiva ai sensi dell'articolo 249 del trattato, che vincola gli Stati membri per quanto riguarda il risultato da raggiungere, salva restando la competenza di questi ultimi in merito alla forma e ai mezzi.
- (12) Viste le condizioni di concorrenza e la marcata integrazione che caratterizzano il settore dell'aviazione, gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire la tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri ed è perciò necessaria l'azione comunitaria. La direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi.
- (13) Per quanto riguarda i termini utilizzati nell'accordo che non sono specificamente definiti da quest'ultimo, la presente direttiva lascia agli Stati membri la possibilità di definire tali termini in linea con le legislazioni e le prassi nazionali, come accade per altre direttive in materia di politica sociale che utilizzano termini simili, a condizione che le definizioni siano compatibili con il contenuto dell'accordo.
- (14) La Commissione ha elaborato la proposta di direttiva, conformemente alla sua comunicazione del 20 maggio 1998 che adegua e promuove il dialogo sociale a livello comunitario, tenendo conto del carattere rappresentativo delle parti contraenti e della legalità di ciascuna clausola dell'accordo.

- (15) La Commissione ha elaborato la sua proposta di direttiva ai sensi dell'articolo 137, paragrafo 2 del trattato, il quale stabilisce che le direttive nel settore della politica sociale «evitano di imporre vincoli amministrativi, finanziari e giuridici di natura tale da ostacolare la creazione e lo sviluppo di piccole e medie imprese».
- (16) La direttiva e l'accordo a essa allegato stabiliscono requisiti minimi; gli Stati membri e/o le parti sociali possono mantenere o adottare disposizioni più favorevoli.
- (17) L'attuazione della presente direttiva non può giustificare alcuna regressione rispetto alla situazione attualmente esistente in ciascuno Stato membro.
- (18) L'attuazione dell'accordo contribuisce alla realizzazione degli obiettivi previsti all'articolo 136 del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

La presente direttiva ha lo scopo di conferire valore giuridico all'allegato accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile, concluso il 22 marzo 2000 tra le organizzazioni dei datori di lavoro e le organizzazioni sindacali del settore dell'aviazione civile: Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA).

#### Articolo 2

1. Gli Stati membri possono mantenere o adottare disposizioni più favorevoli di quelle previste dalla presente direttiva.
2. L'attuazione della presente direttiva non costituisce in nessun caso motivo sufficiente per giustificare una riduzione del livello generale di protezione dei lavoratori negli ambiti da essa trattati; resta comunque impregiudicato il diritto degli Stati membri e/o delle parti sociali di stabilire, alla luce dell'evolversi della situazione, disposizioni legislative, regolamentari o con-

trattuali diverse da quelle vigenti al momento dell'adozione della presente direttiva, a patto che i requisiti minimi previsti da quest'ultima siano rispettati.

#### Articolo 3

Gli Stati membri determinano il sistema di sanzioni per le violazioni delle disposizioni nazionali adottate in applicazione della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per la loro attuazione. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione entro la data indicata all'articolo 4 e comunicano quanto prima tutte le successive modifiche al riguardo.

#### Articolo 4

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro [due anni dalla sua adozione] o si assicurano che, al più tardi entro tale data, le parti sociali abbiano stabilito mediante accordi le necessarie disposizioni, nel qual caso gli Stati membri devono adottare tutte le misure necessarie per dar loro modo di garantire in qualsiasi momento i risultati imposti dalla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

#### Articolo 5

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

#### Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

## ALLEGATO

**Accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA)**

Visto il Trattato che istituisce la Comunità europea e in particolare gli articoli 138 e 139, paragrafo 2; considerando quanto segue:

l'articolo 139, paragrafo 2 del trattato prevede che accordi stipulati a livello europeo possono essere attuati su richiesta congiunta delle parti firmatarie da una decisione del Consiglio su proposta della Commissione;

le parti firmatarie fanno con il presente atto richiesta in tal senso;

le parti firmatarie ritengono che le disposizioni del presente accordo siano «disposizioni più specifiche», ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 93/104/CE del Consiglio e le disposizioni di questa direttiva non siano di applicazione;

le parti firmatarie hanno convenuto quanto segue:

*Articolo 1*

1. L'accordo si applica all'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile.
2. L'accordo introduce disposizioni più specifiche ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 93/104/CE in relazione all'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile.

*Articolo 2*

1. «Orario di lavoro»: qualsiasi periodo in cui il lavoratore sia al lavoro, a disposizione del datore di lavoro e nell'esercizio della sua attività o delle sue funzioni, conformemente alle legislazioni e/o prassi nazionali.
2. «Personale di volo nell'aviazione civile»: membri dell'equipaggio a bordo di un aeromobile civile, impiegati da un'azienda con sede in uno Stato membro.
3. «Tempo di volo dai blocchi»: il periodo dall'istante in cui l'aeromobile inizia a muoversi dalla sua area di parcheggio per decollare fino al momento in cui si ferma nella posizione di parcheggio stabilita e tutti i motori vengono spenti.

*Articolo 3*

1. Il personale di volo nell'aviazione civile ha diritto a ferie annuali retribuite di almeno quattro settimane, secondo le condizioni di ottenimento e di concessione previste dalle legislazioni e/o prassi nazionali.
2. Il periodo minimo di ferie annuali retribuite non può essere sostituito da un'indennità finanziaria, salvo in caso di fine del rapporto di lavoro.

*Articolo 4*

1. a) Il personale di volo nell'aviazione civile ha diritto ad una valutazione gratuita del suo stato di salute prima della sua assegnazione, ed in seguito a intervalli periodici;  
b) il personale di volo nell'aviazione civile che abbia problemi di salute, aventi nesso riconosciuto con il fatto che presta anche lavoro notturno, viene trasferito, quando possibile, a un lavoro diurno in volo o a terra per cui è idoneo.
2. Nella valutazione gratuita dello stato di salute, di cui al paragrafo 1, lettera a) deve essere rispettato il segreto medico.
3. La valutazione gratuita dello stato di salute, di cui al paragrafo 1, lettera a) può essere effettuata nell'ambito del sistema sanitario nazionale.

*Articolo 5*

1. Il personale di volo nell'aviazione civile beneficia di una protezione della salute e della sicurezza adeguata alla natura del suo lavoro.
2. Sono disponibili in qualsiasi momento servizi o mezzi di protezione e di prevenzione in materia di salute e di sicurezza del personale di volo nell'aviazione civile.

*Articolo 6*

Saranno adottate le misure necessarie affinché il datore di lavoro, che preveda di organizzare il lavoro secondo un determinato schema, tenga conto del principio generale di adeguamento del lavoro al lavoratore.

*Articolo 7*

Alle autorità competenti, qualora lo richiedano, devono essere fornite informazioni riguardanti schemi specifici di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile.

*Articolo 8*

1. L'orario di lavoro va considerato senza pregiudicare future normative comunitarie riguardanti limitazioni del tempo di volo e dei periodi di servizio e prescrizioni di riposo, nonché in relazione alle legislazioni nazionali in materia che devono essere prese in considerazione in tutte le materie pertinenti.

2. Il periodo massimo annuo di lavoro, compresi alcuni elementi della riserva in attesa dell'assegnazione di mansioni, come determinato dalla legislazione applicabile, è di 2 000 ore, durante le quali il tempo di volo dai blocchi sarà limitato a 900 ore.

3. Il periodo annuo massimo di lavoro deve essere distribuito per quanto possibile in maniera uniforme nell'arco dell'anno.

*Articolo 9*

Fatto salvo l'articolo 3, il personale di volo nell'aviazione civile beneficerà di giorni liberi da ogni tipo di servizio e da ogni tipo di riserva, notificati in anticipo, secondo le seguenti modalità:

- a) almeno 7 giorni locali per ciascun mese di calendario, che possono comprendere eventuali periodi di riposo prescritti dalla legge;
- b) almeno 96 giorni locali per ciascun anno di calendario, che possono includere periodi di riposo prescritti dalla legge.

*Articolo 10*

Le parti riesamineranno le disposizioni che precedono due anni dopo la fine del periodo di attuazione stabilito dalla decisione del Consiglio che mette in vigore il presente accordo.

Bruxelles, 22 Marzo 2000.

**Association of European Airlines (AEA)**

Karl-Heinz Neumeister, segretario generale

Manfred Merz, vicepresidente del comitato Affari sociali della AEA e presidente del gruppo di negoziatori

**European Transport Workers' Federation (ETF)**

Brenda O'Brien, segretario generale aggiunto

Betty Lecouturier, presidente del comitato Personale di cabina

Bent Gehlsen, membro del gruppo di negoziatori, comitato Personale di cabina

**European Cockpit Association (ECA)**

Capitano Francesco Gentile, presidente

Capitano Bill Archer, vicepresidente

Giancarlo Crivellaro, segretario generale

**European Regions Airline Association (ERA)**

Mike Ambrose, direttore generale

**The International Air Carrier Association (IACA)**

Marc Frisque, direttore generale

Allan Brown, direttore per gli Affari industriali e di politica aeronautica