

N° 199

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2003-2004

Annexe au procès-verbal de la séance du 4 février 2004

AVIS

FAIT

au nom de la commission des Affaires sociales (1) sur le projet de loi portant habilitation du Gouvernement à transposer, par ordonnances, des directives communautaires et à mettre en œuvre certaines dispositions du droit communautaire,

Par M. André GEOFFROY,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Nicolas About, président ; MM. Alain Gournac, Louis Souvet, Gilbert Chabroux, Jean-Louis Lorrain, Roland Muzeau, Georges Mouly, vice-présidents ; M. Paul Blanc, Mmes Annick Bocandé, Claire-Lise Champion, M. Jean-Marc Juillard, secrétaires ; MM. Henri d'Attilio, Gilbert Barbier, Joël Billard, Mme Brigitte Bout, MM. Jean-Pierre Cantegrit, Bernard Cazeau, Jean Chérioux, Mme Michelle Demessine, M. Gérard Dériot, Mme Sylvie Desmarescaux, MM. Claude Domeizel, Michel Esneu, Jean-Claude Étienne, Guy Fischer, Jean-Pierre Fourcade, Serge Franchis, André Geoffroy, Francis Giraud, Jean-Pierre Godefroy, Mme Françoise Henneron, MM. Yves Krattinger, Philippe Labeyrie, Roger Lagorsse, André Lardeux, Dominique Larifla, Dominique Leclerc, Marcel Lesbros, Mmes Valérie Létard, Nelly Olin, Anne-Marie Payet, M. André Pourny, Mme Gisèle Printz, MM. Henri de Raincourt, Gérard Roujas, Mmes Janine Rozier, Michèle San Vicente, MM. Bernard Seillier, André Vantomme, Alain Vasselle, Paul Vergès, André Vézinhet.

Voir les numéros :

Sénat : 164, 194, 197 et 202 (2003-2004)

Union européenne.

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

Votre commission des Affaires sociales a souhaité être saisie pour avis du projet de loi portant habilitation du Gouvernement à transposer, par ordonnances, des directives communautaires et à mettre en œuvre certaines dispositions du droit communautaire. En effet, parmi les vingt directives visées par le présent projet de loi, quatre touchent à ses domaines de compétence. Le Gouvernement sollicite par ailleurs, dans les articles 3 et 6 du projet de loi, l'autorisation d'adapter par ordonnances certaines dispositions du code du travail et du code du travail maritime, afin de tenir compte des spécificités des secteurs d'activité visés par les directives.

Sans être inédite, la procédure retenue pour la transposition des directives - l'habilitation à prendre des ordonnances sur la base de l'article 38 de la Constitution - demeure assez inhabituelle. Utilisée une première fois dans les années 1960, elle est ensuite restée inusitée jusqu'en octobre 2000, date à laquelle le ministre des Affaires étrangères, M. Hubert Védrine, a présenté un projet de loi proposant la transposition par ordonnances de soixante et une directives. Certains articles de la loi d'habilitation donnaient d'ailleurs au Gouvernement des pouvoirs étendus, puisqu'il a notamment été autorisé à réformer, par ordonnances, le code de la mutualité.

Le recours à cette procédure particulière s'explique par le retard pris par la France dans la transposition des directives communautaires. Le décompte effectué par le Gouvernement montre qu'à la date du 1^{er} janvier 2004, 101 directives (et sept décisions-cadres) ne respectaient pas les délais de transposition impartis. Cette situation classe la France dans les derniers rangs des États membres, au côté de la Belgique. La transposition de directives par ordonnances, procédure globale plus rapide que le dépôt de plusieurs projets de loi, doit permettre à notre pays de rattraper une partie du retard accumulé.

Comblenotre retard s'impose pour plusieurs raisons. En premier lieu, il faut rappeler que le fait de ne pas transposer une directive dans les

délais prescrits expose la France à un risque de sanction. Dans le cadre de la procédure dite de recours en manquement, la Commission européenne peut, après une mise en demeure, attaquer un État membre devant la Cour de justice des Communautés européennes et le faire condamner pour non-respect de ses obligations communautaires. Si l'État condamné n'exécute pas la décision de la Cour, il s'expose à une nouvelle condamnation, assortie cette fois d'une astreinte.

Outre ce risque de condamnation, le retard dans la transposition des directives est préjudiciable à la crédibilité de la France dans les enceintes européennes et est source d'insécurité juridique pour les citoyens comme pour les entreprises.

S'il présente l'avantage de la rapidité, le vote d'une loi d'habilitation s'accompagne mécaniquement du dessaisissement du Parlement dans les matières visées pendant la période accordée. C'est pourquoi le Gouvernement a veillé à circonscrire soigneusement le champ de l'habilitation, et à le limiter à des textes de nature technique.

Au cours de sa réunion du 3 décembre 2003, le bureau de la commission des Affaires sociales a procédé à un premier examen des directives dont on pouvait envisager la transposition par voie d'ordonnances et a estimé que ces textes revêtaient bien un caractère technique. Il a toutefois émis le souhait que cette procédure d'habilitation demeure exceptionnelle et que l'on revienne, à l'avenir, à un mode de transposition plus classique. Cela suppose que l'administration mette au point les textes de transposition dans des délais plus courts et qu'il soit tenu compte de ces exigences lors de la fixation de l'ordre du jour des assemblées.

Une rapide présentation des directives soumises à l'examen de votre commission confirmera leur caractère technique. Elles interviennent toutes quatre dans le domaine du droit du travail.

La directive du 22 juin 1994 relative à la protection des jeunes au travail est déjà très largement transposée dans notre droit interne. L'objet de la présente habilitation est d'autoriser le Gouvernement à compléter les dispositions déjà adoptées par des mesures propres au secteur maritime.

La directive du 21 juin 1999 vise à mettre en œuvre un accord collectif de niveau communautaire, qui définit des prescriptions minimales en matière d'aménagement du temps de travail des gens de mer.

La directive du 22 juin 2000 modifie la directive du 23 novembre 1993 relative à l'aménagement du temps de travail. Cette première directive excluait de son champ d'application certains secteurs d'activité (médecins en formation, transports, pêche), qui sont couverts par la directive de 2000.

La directive du 27 novembre 2000, enfin, a pour objet la mise en œuvre d'un accord collectif de niveau communautaire relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile. L'accord définit des normes minimales en matière de congés et de temps de travail.

Enfin, le projet de loi prévoit pour certaines directives une habilitation plus large que ce qu'exigerait leur stricte transposition. Ainsi, l'article 3 propose d'habiliter le Gouvernement à prendre par ordonnances des mesures d'adaptation, au secteur maritime, des dispositions relatives à l'apprentissage. Les mesures que le Gouvernement envisage de prendre en l'espèce sont très ponctuelles et ne remettent pas en cause les droits des salariés concernés. L'article 3 ne pose donc pas de difficultés.

L'article 6 demande d'habiliter le Gouvernement à modifier par ordonnances des dispositions relatives à la durée du travail, au travail de nuit, au repos quotidien et hebdomadaire, ainsi qu'aux congés payés et au bulletin de paie, pour les secteurs visés par la directive 2000/34 /CE du 22 juin 2000 susmentionnée. Cette demande d'habilitation est plus contestable. Elle vise en effet deux objectifs distincts : d'une part, prendre quelques mesures d'adaptation au secteur maritime de la réglementation relative aux congés payés et au bulletin de paie; d'autre part, prendre des mesures d'adaptation au secteur du transport routier du droit de la durée du travail. Si le premier objectif ne soulève pas de problème particulier, le second suscite en revanche quelques interrogations. L'administration n'est pas en mesure de fournir des indications précises sur les mesures envisagées, alors que le sujet abordé est particulièrement délicat à régler. Une habilitation aussi large n'apparaît pas en outre justifiée par des considérations d'urgence particulières. Il vous sera donc proposé de réduire le champ de l'habilitation visée à cet article 6.

*

Sous réserve de ces observations et de l'amendement qu'elle vous présentera, votre commission vous propose d'adopter le présent projet de loi pour les matières relevant de sa compétence.

Article premier
**Habilitation à transposer par ordonnances
des directives communautaires**

Objet : Cet article autorise le Gouvernement à prendre, par ordonnances, les dispositions législatives nécessaires à la transposition de vingt directives, ou parties de directives, ainsi que les mesures législatives d'adaptation qui découlent de cette transposition.

Au sein de cet article premier, votre commission a souhaité être saisie pour avis des dispositions habilitant à procéder par voie d'ordonnances à la transposition de quatre directives ou parties de directives entrant directement dans son domaine de compétences.

I – Le dispositif proposé

1. Directive 94/33/CE relative à la protection des jeunes au travail

La directive 94/33/CE relative à la protection des jeunes au travail a été adoptée par le Conseil le 22 juin 1994. Si sa transposition est déjà en grande partie réalisée, des modifications du code du travail maritime sont cependant encore nécessaires pour la compléter.

a) Présentation de la directive

Cette directive impose la mise en place d'un système de protection propre aux enfants et aux jeunes au travail. Elle s'applique aux jeunes travailleurs, aux jeunes effectuant des formations ou des stages en entreprise, ainsi qu'aux enfants effectuant des travaux légers pendant les vacances scolaires. Elle prévoit une interdiction du travail de nuit pour les enfants de moins de seize ans, une limitation de la durée du travail hebdomadaire, un allongement de la période minimale de repos quotidien, le respect d'une pause

de trente minutes au-delà de toute période de quatre heures et demie de travail quotidien, ainsi qu'un encadrement du travail des jeunes dans les entreprises familiales. Ainsi que l'indique son texte même, la transposition en droit national de la directive ne peut être l'occasion d'une régression du niveau général de protection des jeunes.

b) État de la transposition

La transposition de la directive aurait dû être achevée au plus tard le 22 juin 1996. Le retard mis par la France à transposer la directive lui a valu une condamnation par la Cour de justice des Communautés européennes le 18 mai 2000.

Pourtant, compte tenu du haut niveau de protection des jeunes travailleurs déjà prévu par notre droit social, les mesures nécessaires à la transposition de la directive étaient peu nombreuses.

La transposition de cette directive dans le code du travail est intervenue en 2000 et 2001.

La loi du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail a modifié l'article L. 212-13 du code du travail, qui définit la durée maximale du travail quotidien et hebdomadaire des jeunes de moins de dix-huit ans.

Puis l'ordonnance n° 2001-174 du 22 février 2001 a procédé à une transposition plus complète de la directive.

L'article L. 211-1 du code du travail a été modifié pour préciser les cas dans lesquels le travail des mineurs de moins de seize ans est autorisé. L'article L. 212-13 a été retouché pour réduire la durée du travail autorisée pour les jeunes de moins de dix-huit ans. L'article L. 212-14 a introduit dans notre droit l'obligation d'accorder aux jeunes de moins de dix-huit ans une pause d'au moins trente minutes consécutives lorsque leur temps de travail quotidien excède quatre heures et demie. L'article L. 213-7 a été réécrit pour préciser les conditions de l'interdiction du travail de nuit des jeunes de moins de dix-huit ans, ainsi que les dérogations qui peuvent y être apportées.

Si la transposition est maintenant achevée dans le code du travail, il n'en est pas de même dans le code du travail maritime, qui s'applique tant aux salariés de la marine marchande qu'aux marins pêcheurs.

c) Dispositif envisagé

Les modifications envisagées sont proches de celles introduites dans le code du travail en 2001, avec toutefois quelques adaptations pour tenir compte des spécificités du secteur maritime. L'ordonnance reprendrait les articles d'un projet de loi n° 1044 déposé à l'Assemblée nationale le 16 juillet

2003, qui n'a pu être examiné par le Parlement, en raison de l'encombrement de l'ordre du jour.

L'ordonnance devrait introduire un nouvel article 111 dans le code du travail maritime qui définirait les conditions d'emploi des jeunes de moins de seize ans sur les navires. Ceux-ci ne pourraient être employés sur les navires qu'au cours des deux dernières années de leur scolarité obligatoire et dans le cadre d'un enseignement alterné ou d'un enseignement professionnel, afin de suivre des stages d'initiation, d'application ou des périodes de formation en milieu professionnel. L'article 111 renverrait à un décret le soin de définir la liste des travaux dangereux auxquels les jeunes de moins de dix-huit ans ne pourraient être affectés, et ceux pour lesquels des dérogations pourraient être accordées par l'inspecteur du travail maritime.

L'ordonnance introduirait également un nouvel article 113 interdisant le travail de nuit des marins de moins de dix-huit ans. L'interdiction serait renforcée pour les marins en formation de moins de quinze ans.

L'article 114 du code du travail maritime serait modifié pour fixer à sept heures quotidiennes et à trente-cinq heures hebdomadaires la durée maximale du travail autorisée pour les marins de moins de dix-huit ans. Il définirait aussi les règles relatives à leur temps de repos, en garantissant une durée minimale de repos quotidien d'au moins douze heures consécutives et un repos hebdomadaire d'au moins deux jours consécutifs, comprenant si possible le dimanche. Enfin, cet article instaurerait l'obligation de leur octroyer une pause d'au moins trente minutes lorsque leur durée quotidienne de travail excède quatre heures et demie.

Le dispositif envisagé procèderait donc à une stricte transposition de la directive 94/33/CE en étendant aux jeunes marins les droits et garanties reconnus aux autres travailleurs âgés de moins de dix-huit ans. Les ordonnances de transposition devront intervenir dans un délai de quatre mois à compter de la promulgation de la loi.

2. Directive 1999/63/CE relative à l'organisation du temps de travail des gens de mer

La directive 1999/63/CE 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), a été adoptée par le Conseil de l'Union européenne le 21 juin 1999. Elle vise à mettre en œuvre l'accord collectif de niveau européen précité.

L'article 139 du traité instituant la Communauté européenne prévoit en effet que le dialogue social mené au niveau communautaire peut déboucher

sur « *des relations conventionnelles, y compris des accords* ». La mise en œuvre d'un accord européen peut être renvoyée à la négociation des partenaires sociaux dans chacun des États membres ou passer par l'adoption d'un acte communautaire (règlement ou directive). C'est cette seconde option qui a été ici retenue.

a) Présentation de la directive

La directive 1999/63/CE est très brève puisqu'elle ne comporte que quatre articles.

Le premier article expose l'objet de la directive : mettre en œuvre l'accord conclu le 30 septembre 1998 par les partenaires sociaux relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer. Dans le langage communautaire, la notion de « gens de mer » renvoie aux salariés de la marine marchande (transport maritime)¹.

L'article 2 précise que la directive n'entend poser que des normes minimales et que sa transposition ne saurait justifier un recul du niveau général de protection des travailleurs concernés.

L'article 3 fixe le délai de transposition de la directive au 30 juin 2002, et l'article 4 indique que tous les États membres sont destinataires de la directive.

Apprécier la portée de la directive suppose de présenter les principales dispositions de l'accord collectif qui lui est annexé. De manière générale, celui-ci régit l'organisation du temps de travail des gens de mer.

Il impose la définition, soit d'une durée du travail maximale qui ne devra pas être dépassée sur une période donnée (quatorze heures par période de vingt-quatre heures, et soixante-douze heures par période de sept jours), soit d'un nombre minimal d'heures de repos (dix heures par période de vingt-quatre heures, et soixante-dix-sept heures par période de sept jours).

Il limite la durée du travail pour les gens de mer à huit heures par jour en principe, avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés.

Il interdit le travail sur un navire des jeunes de moins de seize ans, ainsi que le travail de nuit des marins de moins de dix-huit ans, en réservant des possibilités de dérogations pour les besoins de la formation des jeunes travailleurs. Il prévoit qu'il puisse être fait exception aux règles relatives à la durée du travail dans des situations d'urgence (assurer la sécurité du navire,

¹ En droit français, le terme « gens de mer » renvoie tant aux travailleurs de la marine marchande qu'aux marins pêcheurs. Le code du travail maritime s'applique à ces deux catégories de personnel.

porter secours à des marins en détresse). Il affirme le droit des marins à bénéficier de congés payés d'une durée d'au moins quatre semaines par an. Il précise par ailleurs que les marins ont droit à une protection de leur santé et de leur sécurité adaptée à la nature de leur travail.

b) État de la transposition

Le retard mis par la France dans la transposition de la directive lui a valu de recevoir un avis motivé de la Commission européenne en date du 14 janvier 2003. L'envoi d'un avis motivé par la Commission est l'étape qui précède la saisine de la Cour de justice des Communautés européennes. Tout retard supplémentaire dans la transposition de la directive risque donc de conduire à l'ouverture d'une procédure contentieuse.

Les prescriptions de la directive sont déjà partiellement satisfaites par notre droit interne, notamment par les dispositions du décret n° 83-793 du 6 septembre 1983, pris pour l'application de l'article 25 du code du travail maritime. Ce décret définit les règles relatives à l'organisation du temps de travail des marins. Il indique notamment que le travail des marins est en principe organisé sur la base d'une durée de huit heures par jour. Il est complété par un décret n° 83-794 du 6 septembre 1983, qui fixe à douze heures par jour la durée maximale de travail sur les navires armés au cabotage.

Le principe du repos hebdomadaire est posé par l'article 28 du code du travail maritime. L'interdiction de travailler sur un navire pour les jeunes de moins de seize ans est prévue à l'article 115 du code du travail maritime.

L'obligation de protéger la santé et la sécurité des marins est satisfaite par la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, complétée par le décret n° 84-810 du 30 août 1984, ainsi que par l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires.

c) Dispositif envisagé

La transposition intégrale de la directive suppose que soient prises encore des mesures de portée réglementaire. En particulier, l'article premier du décret n° 83-794 doit être complété pour fixer la durée maximale du travail des marins employés au long cours (seuls sont actuellement visés les marins employés au cabotage). Ces modifications peuvent bien sûr être introduites par le Gouvernement sans habilitation particulière.

Pour ce qui concerne les mesures de nature législative nécessaires, qui seules font l'objet de l'habilitation, il faut rappeler que le Gouvernement envisage l'introduction dans le code du travail maritime d'un nouvel article 113, afin d'achever la transposition de la directive précédemment étudiée relative à la protection des jeunes au travail. Cet article 113 introduirait dans notre droit l'interdiction, prévue dans l'accord collectif, du travail de nuit des jeunes marins de moins de dix-huit ans.

Par ailleurs, l'accord collectif européen définit dans sa clause 7 dans quelles situations d'urgence il peut être dérogé à la réglementation relative à la durée du travail. A cet égard, il est envisagé de réécrire l'article 22 du code du travail maritime, afin de compléter la liste des situations d'urgence prises en compte par cet article. L'actuel article 22 ne mentionne pas, en effet, le cas où il doit être porté secours à un navire en détresse. Les marins auront droit à une compensation, sous forme de repos, pour les heures de travail accomplies sur leur temps de repos dans ces situations d'urgence.

En outre, le code du travail maritime ne comporte pas de disposition particulière relative aux jours fériés, qui sont mentionnés dans l'accord collectif européen. Il est donc prévu d'introduire dans le code un article 24-3, indiquant que les dispositions du code du travail relatives aux jours fériés (articles L. 222-1 et L. 222-5 à L. 222-7) s'appliquent aussi aux marins. Cet article renverrait aux partenaires sociaux le soin de définir les conditions de prise en compte des jours fériés.

Enfin, un nouvel alinéa serait introduit à l'article 92-6 du code du travail maritime afin de rendre obligatoire la prise de congés par les marins ; il arrive en effet que les congés ne soient pas pris, mais soient remplacés par une indemnité compensatrice. Dans ce cas, l'indemnité compensatrice de congés payés ne pourrait plus être versée qu'en cas de rupture de la relation de travail.

L'adoption de ces mesures techniques, qui ne remettent pas en cause les droits des salariés de la marine marchande, suffirait à mettre le droit français en conformité avec les dispositions de la directive communautaire. Les ordonnances de transposition devront intervenir dans un délai de quatre mois après la promulgation de la loi.

3. Directive 2000/34/CE 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 celle-ci

La directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil a été adoptée le 22 juin 2000, en vue de compléter la directive 93/104/CE relative à certains aspects de l'aménagement du temps de travail.

a) Présentation de la directive

Avec la directive 93/104 du 23 novembre 1993, la Communauté européenne s'est dotée d'un cadre général sur l'aménagement du temps de travail. Cette directive avait pour objet de protéger les travailleurs contre les effets néfastes pour leur santé et leur sécurité d'une durée de travail excessive, d'un repos insuffisant ou d'un rythme de travail irrégulier. A cette fin, la directive de 1993 prévoit, notamment, que tout travailleur bénéficie au minimum :

- d'une période de repos journalier de onze heures consécutives (article 3) ;

- d'un temps de pause lorsque le temps de travail journalier est supérieur à six heures (article 4) ;

- d'une période de repos d'un jour par semaine (article 5) ;

- d'une durée maximale hebdomadaire de travail de quarante-huit heures en moyenne, y compris les heures supplémentaires (article 6) ;

- de quatre semaines par an de congés payés (article 7) ;

- d'une limitation du travail de nuit à huit heures par période de vingt-quatre heures, en moyenne (article 8).

Certains secteurs d'activité, dont les caractéristiques justifiaient un traitement particulier, ont cependant été exclus du champ d'application de cette directive. Il en va notamment ainsi en ce qui concerne :

- les transports (aériens, ferroviaires, routiers, fluviaux et lacustres) ;

- la pêche maritime ;

- les activités des médecins en formation.

Dès 1993, il avait été admis que la Commission présenterait des propositions pour aménager le temps de travail dans ces secteurs en tenant compte de leurs spécificités. Tel est l'objet de la directive 2000/34/CE. Son article premier étend aux travailleurs concernés, soit plus de cinq millions de personnes dans l'Union européenne, le bénéfice d'une législation communautaire relative à l'aménagement du temps de travail.

Ainsi, en ce qui concerne les médecins en formation, la directive prévoit d'autoriser, pendant une période transitoire de sept années, des dérogations aux dispositions relatives à la durée hebdomadaire de travail par accord entre l'employeur et les représentants des travailleurs. Toutefois, la moyenne de la durée de travail hebdomadaire, calculée sur une période de référence de quatre mois, ne saurait excéder cinquante-huit heures au début de la période de transition et cinquante-deux heures à la fin de celle-ci.

La directive prévoit, par ailleurs, que les articles 3, 4, 5 et 8 de la directive de 1993 ne sont pas applicables aux travailleurs mobiles. Est considéré comme « mobile » tout travailleur faisant partie du personnel roulant ou navigant dans le domaine des transports, que ceux-ci s'effectuent par voie ferroviaire, routière, aérienne ou batelière.

En ce qui concerne les pêcheurs, la directive prévoit que les articles 3, 4, 5, 6 et 8 de la directive de 1993 ne leur sont pas applicables.

Les articles relatifs au repos journalier, au temps de pause et au repos hebdomadaire ne sont donc applicables ni aux travailleurs mobiles, ni aux marins pêcheurs. Toutefois, la directive impose aux États membres de garantir à ces travailleurs le « *droit à un repos suffisant* ». Elle est plus précise pour les pêcheurs, puisqu'elle prévoit que les États doivent limiter la durée de leur travail à une moyenne de quarante-huit heures hebdomadaires, calculée sur la base d'une période de référence ne dépassant pas douze mois. De plus, elle enjoint les États de définir un nombre maximal d'heures de travail qui ne peut être dépassé dans une période donnée (quatorze heures par période de vingt-quatre heures et soixante-douze heures par période de sept jours) ou un nombre minimal d'heures de repos à garantir dans une période donnée (dix heures par périodes de vingt-quatre heures et soixante-dix-sept heures par période de sept jours).

L'article 2 de la directive précise que sa mise en œuvre ne peut justifier une réduction du niveau général de protection des travailleurs. Les articles 3 et 4 sont des « clauses de rendez-vous », qui prévoient que certaines dispositions de la directive seront évaluées après quelques années d'application.

b) État de la transposition

La directive 2000/34/CE aurait dû être transposée au plus tard le 1^{er} août 2003. L'absence de transposition complète de la directive a valu à la France, le 6 octobre 2003, d'être mise en demeure par la Commission de présenter ses observations. La mise en demeure est l'étape préparatoire à l'envoi d'un avis motivé.

Les mesures nécessaires pour achever la transposition de la directive sont pourtant peu nombreuses. En effet, la directive 93/104/CE modifiée prévoit dans son article 14 que ses dispositions ne s'appliquent pas lorsqu'il existe des « *dispositions communautaires plus spécifiques* », propres à « *certaines occupations ou activités professionnelles* ». Or, des directives sectorielles, reprenant des accords collectifs européens, sont intervenues dans le secteur maritime et dans le secteur aérien.

Comme on l'a vu précédemment, la directive 99/63/CE aménage le temps de travail des gens de mer (navigation de commerce). Les mesures de transposition de cette directive vaudront transposition de la directive 2000/34/CE pour le secteur de la marine marchande².

Une directive à caractère sectoriel est également intervenue pour aménager le temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile. Le

² Cf. *supra* p. 13-14.

Gouvernement sollicite l'autorisation de transposer cette directive par ordonnances³.

Concernant les marins pêcheurs, aucune directive sectorielle n'est intervenue. Mais une mesure de transposition a été introduite par la loi de modernisation sociale n° 2002-73 du 17 janvier 2002, qui a inséré un article 25-1 nouveau dans le code du travail maritime. Cet article renvoie aux partenaires sociaux le soin de définir la durée du travail des pêcheurs, définie en nombre de jours passés en mer. Il précise que le temps passé en mer ne doit pas excéder 225 jours par an, et encadre les possibilités de dérogation à ce plafond.

En vertu de ces dispositions, un accord sur la pêche artisanale et les armements coopératifs, fixant la durée du travail en nombre de jours de mer, a été conclu le 28 mars 2001, puis étendu par un arrêté ministériel en date du 3 juillet 2003. Un accord sur la « pêche hauturière » (pêche en haute mer, par opposition au cabotage), qui prévoit également la fixation de la durée du travail en nombre de jours de mer, a été signé le 28 février 2003 et étendu le 30 octobre 2003.

c) Dispositif envisagé

Les mesures nécessaires pour mettre en conformité la réglementation de la durée du travail des médecins en formation avec les prescriptions de la directive seront prises par décret. Cette catégorie de travailleurs est en effet couverte par le décret n° 99-930 du 10 novembre 1999. Les mesures à prendre relevant du pouvoir réglementaire ne concernent donc pas ce projet de loi d'habilitation.

Les mesures envisagées pour achever la transposition de la directive 99/63/CE portent sur des points communs aux marins de la marine marchande et aux marins pêcheurs et s'appliqueront donc aussi à cette dernière catégorie de travailleurs. Pour mémoire, rappelons que les modifications envisagées portent sur les dérogations à la réglementation de la durée du travail dans des situations d'urgence, sur les jours fériés et sur le caractère obligatoire de la prise des congés.

Il sera également nécessaire d'introduire dans le code du travail des dispositions particulières relatives aux transports terrestres. En effet, les dispositions du code du travail relatives au repos journalier (L. 220-1), au repos hebdomadaire (L. 221-4), au temps de pause (L. 220-2) et au travail de nuit (L. 213-1 et suivants) ne s'appliquent pas au personnel roulant et navigant du secteur des transports en vertu de l'article 7 de la loi n° 98-461 du 13 juin 1998. Des dispositions propres à cette catégorie de personnel devront donc être adoptées.

³ Cf. *infra* p. 19.

La réflexion de l'administration concernant les mesures à prendre est moins avancée que pour les secteurs du transport maritime ou de la pêche. Une consultation des partenaires sociaux a eu lieu dans le courant du mois de janvier 2004, mais aucune décision politique n'a encore été prise.

Les ordonnances de transposition devront intervenir au plus tard huit mois après la promulgation de la loi.

4. Directive 2000/79/CE concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile

La directive 2000/79/CE 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) a été adoptée par le Conseil de l'Union européenne le 27 novembre 2000. Cette directive reprend un accord collectif européen signé le 22 mars 2000 par les organisations patronales et syndicales de l'aviation civile.

a) Présentation de la directive

Cette directive sectorielle remplace, pour les salariés de l'aviation civile, les dispositions générales issues de la directive 93/104/CE, modifiée par la directive 2000/34/CE, en matière d'aménagement du temps de travail.

Le texte de la directive est en lui-même très bref. Il mentionne que la directive vise à mettre en œuvre l'accord des partenaires sociaux en date du 22 mars 2000. Il est précisé qu'elle ne s'oppose pas à ce que les États membres édictent des mesures nationales plus favorables et que sa transposition ne saurait justifier une réduction du niveau général de protection des travailleurs.

L'accord collectif prévoit un congé annuel payé de quatre semaines au minimum et des mesures spécifiques en matière de santé et de sécurité adaptées à la nature du travail. Le personnel mobile a droit à des examens de santé réguliers. L'accord précise que le temps de travail annuel maximal sera limité à 2.000 heures (dont un temps de vol total limité à 900 heures) qui devra être réparti de la manière la plus uniforme possible sur l'année. Il garantit un certain nombre de jours libres de tout service, échelonnés de la manière suivante : sept jours par mois et au moins quatre-vingts jours par an.

b) État de la transposition

La transposition de la directive aurait dû être achevée au plus tard le 1^{er} décembre 2003. Comme le retard de transposition accusé par la France pour cette directive est faible, la Commission européenne n'a pas encore engagé de procédure d'infraction contre la France.

Un examen des dispositions pertinentes du code du travail montre que plusieurs exigences de l'accord européen sont déjà satisfaites en droit français.

Il en va ainsi des dispositions relatives aux congés payés, intégrées à l'article L. 223-2 du code du travail. Il en va de même des dispositions relatives à la santé des salariés au travail, couvertes par les titres III et IV du livre deuxième du code du travail.

c) Dispositif envisagé

Il est envisagé une stricte transposition des dispositions de la directive. Les ordonnances de transposition devront être prises dans les huit mois suivant la promulgation de la loi.

La transposition implique tout d'abord d'introduire dans le code du travail la définition du « *temps de vol total* », notion utilisée dans la directive, mais aujourd'hui absente de notre droit.

La partie législative du code du travail doit également être modifiée pour y faire figurer les limites maximales annuelles prévues par la directive en matière de temps de travail.

Une dernière modification est indispensable pour transposer la clause relative à la garantie de jours libres de tout service.

II - La position de votre commission

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission vous demande d'adopter cet article, sans modification, pour les dispositions dont elle s'est saisie.

Article 3

Habilitation à intégrer par ordonnances des mesures relatives à l'apprentissage dans le code du travail maritime

Objet : Cet article vise à modifier, dans les quatre mois suivant la promulgation de la loi, le code du travail maritime pour faciliter l'adaptation des dispositions relatives à l'apprentissage aux conditions particulières du secteur maritime.

I - Le dispositif proposé

La lecture de l'article 3 du projet de loi pourrait laisser penser que le Gouvernement sollicite une habilitation très large dans le domaine de l'apprentissage des marins.

En réalité, il apparaît que cet article répond à une préoccupation très circonscrite et technique et qu'il a pour objectif de résoudre une difficulté juridique.

Le code du travail maritime prévoit, dans son article 8, que les dispositions du code du travail relatives à l'apprentissage s'appliquent aussi aux entreprises d'armement maritime⁴.

Toutefois, pour tenir compte des spécificités propres aux entreprises de ce secteur, l'alinéa 3 de cet article précise que des adaptations pourront être prévues par « *le décret visé à l'article 117* » du code du travail maritime.

L'article 117 en question fait partie du chapitre II du titre VI du code du travail maritime, intitulé « *dispositions applicables aux marins âgés de moins de dix-huit ans* ». Tout décret pris sur la base de l'article 117 du code du travail maritime ne peut, de ce fait, concerner que les jeunes de moins de dix-huit ans.

Or, et c'est là que réside la difficulté soulevée par l'administration, l'apprentissage concerne aussi des jeunes de plus de dix-huit ans. L'article 117, qui ne s'applique qu'aux mineurs, ne constitue donc pas une base juridique satisfaisante pour prendre des mesures d'adaptation générales couvrant toute la population des apprentis.

Afin de lever cette difficulté réelle, il est envisagé de modifier l'alinéa 3 de l'article 8 du code du travail maritime, pour prévoir que les

⁴ La notion d'entreprise d'armement maritime désigne toutes les entreprises qui arment un navire, et couvre donc aussi bien la marine marchande que la pêche.

mesures d'adaptation nécessaires dans le domaine de l'apprentissage procéderont d'un décret particulier, distinct de celui visé à l'article 117.

L'ordonnance de transposition devra intervenir dans les quatre mois suivant la promulgation de la loi.

II – La position de votre commission

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

Article 6

Habilitation à prendre par ordonnances des mesures d'adaptation du code du travail et du code du travail maritime rendues nécessaires par les caractéristiques particulières des activités concernées par la directive 2000/34/CE

Objet : Cet article propose d'autoriser le Gouvernement à prendre par ordonnances, dans les huit mois suivant la promulgation de la loi, des mesures modifiant le droit de la durée du travail pour les secteurs visés par la directive 2000/34/CE, qui concerne notamment les transports et la pêche.

I - Le dispositif proposé

L'introduction de cet article dans le projet de loi répond à deux préoccupations distinctes.

La demande d'habilitation dans le domaine des congés payés et du bulletin de paie a pour objet de permettre au Gouvernement d'adopter par ordonnances deux modifications mineures du **code du travail maritime**. Le contenu des mesures envisagées est connu, puisqu'il figurait déjà dans le projet de loi n° 1044 (2002-2003) déposé à l'Assemblée nationale le 16 juillet 2003.

Il est envisagé, en premier lieu, de modifier l'article 31 du code du travail maritime, afin d'étendre aux entreprises d'armement maritime l'obligation de délivrer un bulletin de paie à leurs salariés. Tout salarié soumis au régime de droit commun a droit à un bulletin de paie, en application de l'article L. 143-3 du code du travail, et il s'agirait d'étendre ce droit aux marins.

Cette extension peut s'analyser comme une conséquence indirecte de la transposition de la directive 2000/34/CE. En effet, celle-ci prévoit que les marins sont tenus informés du décompte de leur temps de travail et de leurs congés. Le bulletin de paie apparaît comme le support tout indiqué sur lequel faire figurer ces informations.

En second lieu, il est envisagé de modifier l'article 92-1 du code du travail maritime pour y préciser les modalités de calcul de l'indemnité de congés payés versée aux pêcheurs payés « à la part ». Dans le système de la pêche à la part, couramment pratiqué en France, les salariés ne perçoivent pas de salaire fixe et déterminé à l'avance. Leur rémunération dépend du produit de la pêche réalisée dans le mois. Le bénéfice retiré de la vente de la pêche est distribué entre tous les marins (et l'armateur), selon une clé de répartition préétablie.

Les règles de calcul de l'indemnité de congés payés prévues par le droit commun ne sont pas adaptées à la pêche à la part, et la mesure envisagée vise à remédier à cette difficulté. Ainsi, la rédaction future de l'article 92-1 prévoirait que l'indemnité de congés payés puisse être calculée sur la base minimale d'un montant forfaitaire identique pour l'ensemble des membres de l'équipage. Ses modalités de calcul et de versement seraient précisées dans le contrat d'engagement du marin. Il n'est pas inutile de préciser que cette solution est approuvée par les partenaires sociaux.

Le considérant 13 de la directive 2000/34/CE invite les États membres à préciser les conditions de versement des indemnités de congés payés perçues par les pêcheurs rémunérés à la part, mais la directive elle-même ne contient aucune disposition sur ce point.

C'est la raison pour laquelle la mesure envisagée ne peut intervenir sur la base de l'habilitation à transposer la directive prévue à l'article premier du projet de loi. Une habilitation plus large est nécessaire et le présent article du projet de loi y pourvoit.

*

Si la demande d'habilitation relative aux congés payés et au bulletin de paie répond à des objectifs circonscrits et connus, il n'en va pas de même des autres demandes d'habilitation figurant dans cet article.

Celle-ci comprend en effet également une habilitation touchant à la durée du travail, au travail de nuit, au repos quotidien et au repos hebdomadaire, à la demande de la direction des transports terrestres du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

Il est ainsi envisagé de prendre, par ordonnances, des mesures d'adaptation du **code du travail**, qui s'appliqueraient au secteur du transport routier.

II – La position de votre commission

Cette demande d'habilitation soulève aux yeux de votre commission plusieurs difficultés :

- d'une part, l'administration n'a pas été en mesure de fournir des indications précises sur le contenu des modifications législatives envisagées sur la base de cette habilitation ; des pistes de réflexion sont évoquées, qui ont trait au régime du repos compensateur ou à la période de référence prise en compte pour le calcul de la durée maximale hebdomadaire du travail, mais aucune décision n'est encore arrêtée ;

- d'autre part, la réglementation de la durée du travail est un sujet particulièrement délicat, qui suppose de trouver un équilibre fragile entre les exigences de compétitivité des entreprises et les droits des salariés et qui comporte aussi, dans le cadre du transport routier, des enjeux en terme de sécurité routière. En outre, chacun a gardé à l'esprit le souvenir des grands conflits sociaux qui ont affectés le secteur des transports routiers et qui ont paralysé, un temps, une partie de l'économie française. Ceci invite à envisager avec prudence tout projet de remise en cause des équilibres existants en matière de durée du travail et de droit au repos des salariés du transport routier ;

- enfin, l'objet du projet de loi qui nous est présenté est d'habiliter le Gouvernement à prendre des mesures de transposition de directives communautaires à caractère technique. La demande d'habilitation adressée dans cet article 6 va bien au-delà de cet objet ; de plus, les mesures d'adaptation envisagées ne présentent pas un caractère d'urgence qui pourrait justifier le dessaisissement du Parlement.

On peut souligner, pour terminer, qu'une directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier a été adoptée par le Parlement européen et le Conseil le 11 mars 2002. La transposition de cette directive devrait intervenir d'ici le mois de mars 2005. Le Gouvernement pourrait aisément saisir l'occasion de la transposition de cette directive pour soumettre au Parlement ses projets en matière d'aménagement du temps de travail des transporteurs routiers.

Ces considérations amènent votre commission à vous proposer de restreindre, **par voie d'amendement**, le champ de l'habilitation donnée au Gouvernement à l'article 6. Serait maintenue l'habilitation à modifier par ordonnances le code du travail maritime en matière de bulletin de paie et de congés payés, tandis que serait supprimée l'habilitation à modifier différents aspects du code du travail.

Votre commission vous propose d'adopter cet article ainsi amendé.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

Réunie le **mercredi 4 février 2004** sous la présidence de **M. Nicolas About, président**, la commission a procédé à l'**examen du rapport pour avis de M. André Geoffroy sur le projet de loi n° 164 (2003-2004) portant habilitation du Gouvernement à transposer, par ordonnances, des directives communautaires et à mettre en œuvre certaines dispositions du droit communautaire.**

M. André Geoffroy, rapporteur pour avis, a souligné la particularité de ce texte par lequel le Gouvernement sollicite l'habilitation de transposer, par ordonnances, plusieurs directives communautaires et de procéder à certaines adaptations dans les domaines couverts par ces directives. Le recours à cette procédure, rarement utilisée, est justifié par le souhait de combler, pour partie, le retard accumulé par la France en matière de transposition de directives européennes.

Sur les vingt directives incluses dans le champ du texte, quatre relèvent du domaine de compétence de la commission : elles concernent le droit du travail, dans les secteurs des transports et de la pêche.

M. André Geoffroy, rapporteur pour avis, a rappelé que le bureau de la commission s'était réuni en décembre dernier pour effectuer un premier examen de ces directives. Il avait alors estimé qu'elles présentaient un caractère technique et qu'elles pouvaient donc être transposées par ordonnances sans que cela ne porte atteinte, de manière excessive, aux droits du Parlement. Globalement, ces directives fixent des normes minimales dans le domaine social et, selon leur texte même, leur transposition ne peut en aucune manière se traduire par une réduction de la protection dont bénéficient déjà les salariés au niveau national.

Présentant la première directive, adoptée en 1994 et relative à la protection des jeunes au travail, **M. André Geoffroy** a précisé qu'elle avait bien été transposée dans le code du travail, mais pas encore dans le code du travail maritime. Pour combler cette lacune, le projet d'ordonnance devrait préciser les conditions d'emploi des jeunes de moins de seize ans à bord des navires, fixer le temps de travail des jeunes marins et interdire le travail de nuit des marins de moins de dix-huit ans.

Il a ensuite étudié la deuxième directive, adoptée en 1999 et relative à l'organisation du temps de travail des gens de mer, qui correspondent, dans le langage communautaire, aux salariés de la marine marchande. Cette directive reprend le contenu d'un accord collectif de niveau européen conclu entre les organisations patronales et syndicales de la navigation maritime, qui se rapporte à la durée maximale du travail, au droit au repos hebdomadaire, ainsi qu'aux dérogations possibles à la réglementation de la durée du travail dans certaines situations d'urgence. La transposition de ce texte appelle trois modifications mineures du code du travail maritime, relatives au temps de travail dans les situations d'urgence, aux jours fériés et aux congés payés.

***M. André Geoffroy, rapporteur pour avis,** a alors présenté la troisième directive, qui date de l'année 2000 et se rapporte à l'aménagement du temps de travail dans certains secteurs d'activité aux contraintes spécifiques, tels les transports, la pêche maritime et les médecins en formation. Elle autorise certaines dérogations au régime de droit commun, tout en imposant de garantir aux salariés concernés « le droit à un repos suffisant », dont l'appréciation est plus ou moins précise selon les cas. Seul, le secteur des transports terrestres appelle encore des mesures de transposition, notamment l'aménagement de la législation relative à la durée du travail des transporteurs routiers, et au travail de nuit des agents de la société nationale des chemins de fer (SNCF), de la régie autonome des transports parisiens et des transports urbains.*

Puis il a présenté la dernière directive, qui date de 2000 et vise à mettre en œuvre un accord collectif européen intervenu dans le secteur de l'aviation civile. Cet accord prévoit un congé annuel payé de quatre semaines au minimum et des mesures spécifiques en matière de santé et de sécurité adaptées à la nature du travail accompli. Il limite le temps de travail annuel à 2.000 heures, dont un temps de vol total maximal de 900 heures, à répartir de la manière la plus uniforme possible sur l'année. Il garantit aux professionnels un certain nombre de jours libres de tout service. Les dispositions concernant les congés payés et la santé sont déjà applicables en droit interne mais il reste encore à introduire, dans notre droit du travail, la notion de « temps de vol total » qui n'y figure pas aujourd'hui. Par ailleurs, les limites maximales en matière de temps de travail doivent être précisées, ainsi que la garantie de jours libres de tout service.

Il a conclu la présentation des directives en indiquant que les mesures nécessaires à leur transposition restaient limitées et qu'elles apportaient des protections supplémentaires aux salariés des secteurs concernés.

***M. André Geoffroy, rapporteur pour avis,** a ensuite abordé les articles 3 et 6 du projet de loi qui habilite le Gouvernement à prendre des mesures d'adaptation excédant la stricte transposition des directives.*

Il a estimé que l'article 3 ne posait pas de difficultés car il autorise le Gouvernement à adapter, au secteur maritime, certaines règles relatives à l'apprentissage. La mesure envisagée consiste simplement à prendre en compte les apprentis marins de plus de dix-huit ans qui, formellement, n'entrent pas dans le champ du dispositif actuel applicable aux mineurs.

Il s'est toutefois montré plus réservé sur l'article 6 qui autorise le Gouvernement à prendre des mesures d'adaptation du code du travail maritime pour le secteur de la pêche, d'une part, et du code du travail pour le secteur des transports, d'autre part.

Le premier point ne soulève pas de difficulté : il consiste à procéder à deux modifications ponctuelles du code du travail maritime, afin d'y introduire l'obligation, pour les employeurs, de délivrer un bulletin de paie à leurs salariés et de préciser les modalités de calcul de l'indemnité de congés à verser aux pêcheurs « à la part », dont la rémunération dépend du produit de la pêche.

*En revanche, pour ce qui concerne le second point, qui envisage des adaptations du code du travail en matière de durée du travail, de travail de nuit et de temps de repos, dans le secteur du transport routier, **M. André Geoffroy, rapporteur pour avis**, a jugé cette habilitation contestable pour plusieurs raisons :*

- d'une part, parce que l'administration n'est pas en mesure de préciser quelles modifications elle envisage d'introduire dans le code du travail ;

- d'autre part, parce que la réglementation de la durée du travail est un sujet particulièrement délicat, qui suppose de trouver un compromis entre les exigences de compétitivité des entreprises et les droits des salariés, et qui soulève aussi des questions en termes de sécurité routière. Chacun conserve en outre à l'esprit le souvenir des importants conflits sociaux qu'a connus le secteur du transport routier et qui ont paralysé, un temps, l'économie du pays. Ces considérations plaident pour la prudence, et pour le choix d'une procédure de réforme plus transparente que le recours à des ordonnances ;

- enfin, l'habilitation ici demandée va bien au-delà de la transposition rapide de textes communautaires et les mesures envisagées ne présentent pas un caractère d'urgence justifiant le recours à la procédure des ordonnances.

***M. André Geoffroy** a alors proposé à la commission d'adopter un amendement visant à réduire, dans l'article 6, le champ de l'habilitation aux seules mesures à prendre pour adapter le code du travail maritime.*

M. Nicolas About, président, s'est interrogé sur les raisons de l'écart important qui existe entre temps de travail total et temps de vol pour les personnels de l'aviation civile.

M. André Geoffroy, rapporteur pour avis, a rappelé qu'une part importante du travail du personnel navigant dans l'aviation civile se déroulait au sol, afin de préparer le vol et d'accomplir des formalités techniques et administratives.

M. Guy Fischer s'est dit inquiet d'une éventuelle remise en cause des droits des transporteurs routiers qui pourrait être décidée par ordonnance.

M. Gérard Dériot a estimé que la question du temps de travail des transporteurs routiers était un sujet sensible en l'espèce et que le recours à la procédure des ordonnances n'était sans doute pas judicieux.

La commission a ensuite examiné les articles du projet de loi dont elle est saisie pour avis et l'amendement présenté par le rapporteur.

Elle a adopté sans modification les dispositions de l'article premier entrant dans son champ de compétences (habilitation à transposer des directives par ordonnances), ainsi que l'article 3 du projet de loi (habilitation à adapter les règles relatives à l'apprentissage pour le secteur maritime).

A l'article 6 (habilitation à prendre des mesures d'adaptation du droit du travail dans les secteurs des transports et de la pêche), la commission a adopté un amendement restreignant la portée de l'habilitation au seul secteur maritime.

La commission a enfin donné un avis favorable à l'adoption des dispositions du projet de loi dont elle est saisie pour avis ainsi amendées.

AMENDEMENT PRÉSENTÉ PAR LA COMMISSION

ARTICLE 6

I. – Après les mots :

adaptation des dispositions

supprimer les mots :

, notamment celles du code du travail et

II. – Après les mots :

travail maritime, relatives

supprimer les mots :

à la durée du travail, au travail de nuit, au repos quotidien et au repos hebdomadaire ainsi qu’

ANNEXES
-
TEXTES DES DIRECTIVES

ANNEXE 1

Directive 94/33/CE du Conseil du 22 juin 1994 relative à la protection des jeunes au travail

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

Vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 118 A,

Vu la proposition de la Commission (1),

Vu l'avis du Comité économique et social (2),

Statuant conformément à la procédure prévue à l'article 189 C du traité (3),

Considérant que l'article 118 A du traité prévoit que le Conseil arrête, par voie de directive, des prescriptions minimales en vue de promouvoir l'amélioration, notamment du milieu de travail, pour garantir un meilleur niveau de protection de la sécurité et de la santé des travailleurs;

Considérant que, selon ledit article, ces directives évitent d'imposer des contraintes administratives, financières et juridiques telles qu'elles contrarieraient la création et le développement de petites et moyennes entreprises;

Considérant que la charte communautaire des droits sociaux fondamentaux des travailleurs, adoptée au Conseil européen de Strasbourg, le 9 décembre 1989, par les chefs d'État et de gouvernement de onze États membres, déclare notamment en ses points 20 et 22:

«20. Sans préjudice de règles plus favorables aux jeunes, notamment celles assurant par la formation leur insertion professionnelle et sauf dérogations limitées à certains travaux légers, l'âge minimal d'admission au travail ne doit pas être inférieur à l'âge auquel cesse la période de scolarité obligatoire ni, en tout cas, à quinze ans.

22. Les mesures nécessaires doivent être prises en vue d'aménager les règles de droit du travail applicables aux jeunes travailleurs afin qu'elles répondent aux exigences de leur développement et aux besoins de leur formation professionnelle et de leur accès à l'emploi.

La durée du travail des travailleurs de moins de dix-huit ans doit, notamment, être limitée - sans que cette limitation puisse être contournée par le recours à des heures supplémentaires - et le travail de nuit interdit, exception faite pour certains emplois déterminés par les législations ou les réglementations nationales.»

Considérant qu'il convient de tenir compte des principes de l'organisation internationale du travail en matière de protection des jeunes au travail, y compris ceux concernant l'âge minimal d'admission à l'emploi ou au travail;

Considérant que, dans sa résolution sur le travail des enfants (4), le Parlement européen résume les aspects du travail des jeunes et souligne notamment les effets qu'il a sur leur santé, leur sécurité, leur développement physique et intellectuel et insiste sur la nécessité d'adopter une directive qui harmonise les législations nationales en la matière;

Considérant que la directive 89/391/CEE du Conseil, du 12 juin 1989, concernant la mise en oeuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail (5), prévoit, en son article 15, que les groupes à risques

particulièrement sensibles doivent être protégés contre les dangers les affectant spécifiquement;

Considérant que les enfants et les adolescents doivent être considérés comme des groupes à risques spécifiques et que des mesures doivent être prises en ce qui concerne leur sécurité et leur santé;

Considérant que la vulnérabilité des enfants exige que les États membres interdisent leur travail et veillent à ce que l'âge minimal d'admission à l'emploi ou au travail ne soit pas inférieur à l'âge auquel cesse l'obligation scolaire à temps plein imposée par la législation nationale ni, en tout cas, à quinze ans; que des dérogations à l'interdiction du travail des enfants ne peuvent être admises que dans des cas particuliers et dans les conditions prévues par la présente directive; qu'elles ne peuvent, en aucun cas, porter préjudice à l'assiduité scolaire et au bénéfice de l'instruction;

Considérant que les caractéristiques propres au passage de l'enfance à l'âge adulte rendent nécessaires une réglementation et une protection strictes du travail des adolescents;

Considérant que tout employeur doit garantir aux jeunes des conditions de travail adaptées à leur âge;

Considérant que les employeurs doivent mettre en oeuvre les mesures nécessaires pour la protection de la sécurité et de la santé des jeunes sur la base d'une évaluation des risques existant pour les jeunes et liés à leur travail;

Considérant que les États membres doivent protéger les jeunes contre les risques spécifiques résultant d'un manque d'expérience, de l'absence de la conscience des risques existants ou virtuels ou du développement non encore achevé des jeunes;

Considérant que les États membres doivent interdire, à cet effet, le travail des jeunes pour des travaux prévus par la présente directive;

Considérant que l'adoption de prescriptions minimales précises dans l'aménagement du temps de travail est susceptible d'améliorer les conditions de travail des jeunes;

Considérant que la durée maximale du travail des jeunes doit être strictement limitée et que le travail de nuit des jeunes doit être interdit, exception faite pour certains emplois déterminés par les législations ou les réglementations nationales;

Considérant qu'il convient que les États membres prennent les mesures appropriées pour que le temps de travail des adolescents poursuivant un enseignement scolaire ne porte pas préjudice à leur aptitude à bénéficier de l'enseignement reçu;

Considérant que le temps consacré à la formation par les jeunes qui travaillent dans le cadre d'un système de formation théorique et/ou pratique en alternance ou de stage en entreprise doit être compris dans le temps de travail;

Considérant que, en vue d'assurer la sécurité et la santé des jeunes, ceux-ci doivent bénéficier de périodes minimales de repos - journalier, hebdomadaire et annuel - et de périodes de pause adéquates;

Considérant que, en ce qui concerne la période de repos hebdomadaire, il convient de tenir dûment compte de la diversité des facteurs culturels, ethniques, religieux et autres dans les États membres; que, en particulier, il appartient à chaque État membre de décider, en dernier lieu, si et dans quelle mesure le dimanche doit être compris dans le repos hebdomadaire;

considérant qu'une expérience de travail appropriée peut contribuer à la réalisation de l'objectif visant à préparer les jeunes à la vie professionnelle et sociale d'adultes, à condition que l'on veille à éviter tout préjudice à leur sécurité, santé et développement;

Considérant que, si des dérogations aux interdictions et limitations prévues par la présente directive devaient paraître indispensables pour certaines activités ou situations particulières, leur application ne pourra pas porter atteinte aux principes du système de protection instauré;

Considérant que la présente directive constitue un élément concret dans le cadre de la réalisation de la dimension sociale du marché intérieur;

Considérant que le système de protection prévu par la présente directive nécessite aux fins de son application concrète la mise en oeuvre par les États membres d'un régime de mesures ayant un caractère effectif et proportionné;

Considérant que la mise en oeuvre de certaines dispositions de la présente directive pose pour un État membre des difficultés particulières pour son système de protection des jeunes au travail; que, dès lors, il convient d'admettre que cet État membre puisse s'abstenir de mettre en oeuvre les dispositions concernées pendant une période appropriée,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

SECTION I

Article premier

Objet

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour interdire le travail des enfants.

Ils veillent, dans les conditions prévues par la présente directive, à ce que l'âge minimal d'admission à l'emploi ou au travail ne soit pas inférieur à l'âge auquel cesse l'obligation scolaire à temps plein imposée par la législation nationale ni, en tout cas, à quinze ans.

2. Les États membres veillent à ce que le travail des adolescents soit strictement réglementé et protégé selon les conditions prévues par la présente directive.

3. D'une manière générale, les États membres veillent à ce que tout employeur garantisse aux jeunes des conditions de travail adaptées à leur âge.

Ils veillent à protéger les jeunes contre l'exploitation économique et tout travail susceptible de nuire à leur sécurité, à leur santé ou à leur développement physique, psychologique, moral ou social ou de compromettre leur éducation.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique à toute personne âgée de moins de dix-huit ans ayant un contrat de travail ou une relation de travail défini(e) par le droit en vigueur dans un État membre et/ou soumis au droit en vigueur dans un État membre.

2. Les États membres peuvent, par voie législative ou réglementaire, prévoir que la présente directive ne s'applique pas, dans les limites et dans les conditions qu'ils fixent, par voie législative ou réglementaire, aux travaux occasionnels ou de courte durée concernant:

a) le service domestique exercé dans un ménage privé ou

b) le travail considéré comme n'étant ni nuisible, ni préjudiciable, ni dangereux pour les jeunes dans l'entreprise familiale.

Article 3 **Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «jeune»: toute personne âgée de moins de dix-huit ans visée à l'article 2 paragraphe 1;
- b) «enfant»: tout jeune qui n'a pas atteint l'âge de quinze ans ou qui est encore soumis à l'obligation scolaire à temps plein imposée par la législation nationale;
- c) «adolescent»: tout jeune âgé de quinze ans au moins et de moins de dix-huit ans et qui n'est plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein imposée par la législation nationale;
- d) «travaux légers»: tous travaux qui, en raison de la nature propre des tâches qu'ils comportent et des conditions particulières dans lesquelles celles-ci sont effectuées:
 - I) ne sont pas susceptibles de porter préjudice à la sécurité, à la santé ou au développement des enfant et
 - II) ne sont pas de nature à porter préjudice à leur assiduité scolaire, à leur participation à des programmes d'orientation ou de formation professionnelle approuvés par l'autorité compétente ou à leur aptitude à bénéficier de l'instruction reçue;
- e) «temps de travail»: toute période durant laquelle le jeune 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;
- f) «période de repos»: toute période qui n'est pas du temps de travail.

Article 4 **Interdiction du travail des enfants**

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour interdire le travail des enfants.
2. En tenant compte des objectifs visés à l'article 1er, les États membres peuvent, par voie législative ou réglementaire, prévoir que l'interdiction du travail des enfants ne s'applique pas:
 - a) aux enfants exerçant les activités visées à l'article 5;
 - b) aux enfants âgés de quatorze ans au moins qui travaillent dans le cadre d'un système de formation en alternance ou de stage en entreprise, pour autant que ce travail soit accompli conformément aux conditions prescrites par l'autorité compétente;
 - c) aux enfants âgés de quatorze ans au moins effectuant des travaux légers autres que ceux relevant de l'article 5; des travaux légers autres que ceux relevant de l'article 5 peuvent toutefois, être effectués par des enfants à partir de l'âge de treize ans pour un nombre limité d'heures par semaine et pour des catégories de travaux, déterminés par la législation nationale.
3. Les États membres qui font usage de la faculté visée au paragraphe 2 point c) déterminent, dans le respect des dispositions de la présente directive, les conditions de travail liées aux travaux légers en question.

Article 5

Activités culturelles ou similaires

1. L'embauche des enfants en vue de se produire dans des activités de nature culturelle, artistique, sportive ou publicitaire est soumise à l'obtention d'une autorisation préalable délivrée par l'autorité compétente dans des cas individuels.

2. Les États membres déterminent, par voie législative ou réglementaire, les conditions de travail des enfants dans les cas visés au paragraphe 1 et les modalités de la procédure d'autorisation préalable, à condition que les activités :

I) ne soient pas susceptibles de porter préjudice à la sécurité, à la santé ou au développement des enfants et

II) ne soient pas de nature à porter préjudice à leur assiduité scolaire, à leur participation à des programmes d'orientation ou de formation professionnelle approuvés par l'autorité compétente ou à leur aptitude à bénéficier de l'instruction reçue.

3. Par dérogation à la procédure prévue au paragraphe 1 et pour les enfants qui ont atteint l'âge de treize ans, les États membres peuvent autoriser, par voie législative ou réglementaire, dans les conditions qu'ils déterminent, l'occupation d'enfants en vue de se produire dans des activités de nature culturelle, artistique, sportive ou publicitaire.

4. Les États membres qui disposent d'un système d'agrément spécifique pour les agences de mannequins en ce qui concerne les activités des enfants peuvent maintenir ce système.

SECTION II

Article 6

Obligations générales de l'employeur

1. Sans préjudice de l'article 4 paragraphe 1, l'employeur prend les mesures nécessaires pour la protection de la sécurité et de la santé des jeunes, en tenant particulièrement compte des risques spécifiques visés à l'article 7 paragraphe 1.

2. L'employeur met en oeuvre les mesures prévues au paragraphe 1 sur la base d'une évaluation des risques existant pour les jeunes et liés à leur travail.

L'évaluation doit être effectuée avant que les jeunes commencent leur travail et lors de toute modification importante des conditions de travail et doit porter notamment sur les points suivants:

- a) l'équipement et l'aménagement du lieu de travail et du poste de travail;
- b) la nature, le degré et la durée de l'exposition aux agents physiques, biologiques et chimiques;
- c) l'aménagement, le choix et l'utilisation d'équipements de travail, notamment d'agents, de machines, d'appareils et d'engins, ainsi que leur manipulation;
- d) l'aménagement des procédés de travail et du déroulement du travail et leur interaction (organisation du travail);
- e) l'état de la formation et de l'information des jeunes.

Lorsque cette évaluation a révélé l'existence d'un risque pour la sécurité, la santé physique ou mentale ou le développement des jeunes, une évaluation et une surveillance de la santé des jeunes, gratuites et adéquates, à des intervalles réguliers, doivent être assurées, sans préjudice de la directive 89/391/CEE.

L'évaluation et la surveillance gratuites de la santé peuvent faire partie d'un système national de santé.

3. L'employeur informe les jeunes des risques éventuels et de toutes les mesures prises en ce qui concerne la sécurité et la santé des jeunes.

En outre, il informe les représentants légaux des enfants des risques éventuels et de toutes les mesures prises en ce qui concerne la sécurité et la santé des enfants.

4. L'employeur associe les services de protection et de prévention visés à l'article 7 de la directive 89/391/CEE à la planification, à l'application et au contrôle des conditions de sécurité et de santé applicables au travail des jeunes.

Article 7

Vulnérabilité des jeunes - Interdictions de travail

1. Les États membres veillent à ce que les jeunes soient protégés contre les risques spécifiques pour la sécurité, la santé et le développement, résultant d'un manque d'expérience, de l'absence de la conscience des risques existants ou virtuels, ou du développement non encore achevé des jeunes.

2. Sans préjudice de l'article 4 paragraphe 1, les États membres interdisent, à cet effet, le travail des jeunes pour des travaux qui:

a) vont objectivement au-delà de leurs capacités physiques ou psychologiques;

b) impliquent une exposition nocive à des agents toxiques, cancérigènes, causant des altérations génétiques héréditaires, ayant des effets néfastes pour le fœtus pendant la grossesse ou ayant tout autre effet néfaste chronique sur l'être humain;

c) impliquent une exposition nocive à des radiations;

d) présentent des risques d'accident dont on peut supposer que des jeunes, du fait de leur manque de sens de la sécurité ou de leur manque d'expérience ou de formation, ne peuvent les identifier ou les prévenir ou

e) qui mettent en péril la santé en raison d'extrêmes de froid ou de chaud ou en raison de bruit ou de vibrations.

Parmi les travaux qui sont susceptibles d'entraîner des risques spécifiques pour les jeunes, au sens du paragraphe 1, figurent notamment:

- les travaux qui impliquent une exposition nocive aux agents physiques, biologiques et chimiques visés à l'annexe point I et

- les procédés et travaux visés à l'annexe point II.

3. Les États membres peuvent, par voie législative ou réglementaire, autoriser, pour les adolescents, des dérogations au paragraphe 2, lorsqu'elles sont indispensables à la formation professionnelle des adolescents et à condition que la protection de la sécurité et de la santé de ceux-ci soit assurée du fait que les travaux sont effectués sous la surveillance d'une personne compétente au sens de l'article 7 de la directive 89/391/CEE et sous réserve de garantir la protection assurée par ladite directive.

SECTION III

Article 8

Temps de travail

1. Les États membres qui font usage de la faculté visée à l'article 4 paragraphe 2 point b) ou c) prennent les mesures nécessaires pour limiter le temps de travail des enfants:

a) à huit heures par jour et à quarante heures par semaine pour les enfants qui suivent un système de formation en alternance ou de stage en entreprise;

b) à deux heures par jour d'enseignement et à douze heures par semaine pour les travaux effectués durant la période scolaire et en dehors des heures d'enseignement scolaire, dans la mesure où les législations et/ou pratiques nationales ne l'interdisent pas;

en aucun cas, le temps journalier de travail ne peut excéder sept heures; cette limite peut être portée à huit heures pour les enfants qui ont atteint l'âge de quinze ans;

c) à sept heures par jour et à trente-cinq heures par semaine pour les travaux effectués durant une période d'inactivité scolaire d'une semaine au moins; ces limites peuvent être portées à huit heures par jour et à quarante heures par semaine pour les enfants qui ont atteint l'âge de quinze ans;

d) à sept heures par jour et à trente-cinq heures par semaine, pour les travaux légers effectués par les enfants qui ne sont plus soumis à l'obligation scolaire à temps plein imposée par la législation nationale.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour limiter le temps de travail des adolescents à huit heures par jour et à quarante heures par semaine.

3. Le temps consacré à la formation par le jeune qui travaille dans le cadre d'un système de formation théorique et/ou pratique en alternance ou de stage en entreprise est compris dans le temps de travail.

4. Lorsqu'un jeune est employé par plusieurs employeurs, les jours de travail et les heures de travail effectués sont additionnés.

5. Les États membres peuvent, par voie législative ou réglementaire, autoriser des dérogations au paragraphe 1 point a) et au paragraphe 2, à titre d'exception ou lorsque des raisons objectives le justifient.

Les États membres déterminent, par voie législative ou réglementaire, les conditions, les limites et les modalités de mise en oeuvre de telles dérogations.

Article 9

Travail de nuit

1. a) Les États membres qui font usage de la faculté visée à l'article 4 paragraphe 2 point b) ou c) prennent les mesures nécessaires pour interdire le travail des enfants entre vingt et six heures.

b) Les États membres prennent les mesures nécessaires pour interdire le travail des adolescents soit entre vingt-deux et six heures soit entre vingt-trois et sept heures.

2. a) Les États membres peuvent, par voie législative ou réglementaire, autoriser le travail des adolescents durant la période d'interdiction de travail de nuit visée au paragraphe 1 point b) pour des secteurs d'activité particuliers.

Dans ce cas, les États membres prennent les mesures appropriées concernant la surveillance de l'adolescent par un adulte pour les cas dans lesquels une telle surveillance est nécessaire pour la protection de l'adolescent.

b) En cas d'application du point a), le travail reste interdit entre minuit et quatre heures.

Toutefois, les États membres peuvent, par voie législative ou réglementaire, autoriser le travail des adolescents durant la période d'interdiction du travail de nuit dans les cas visés ci-dessous lorsque des raisons objectives le justifient et à condition qu'un repos compensateur approprié soit accordé aux adolescents et que les objectifs visés à l'article 1er ne soient pas mis en cause:

- travaux effectués dans les secteurs de la navigation ou de la pêche,

- travaux effectués dans le cadre des forces armées ou de la police,
- travaux effectués dans les hôpitaux ou des établissements similaires,
- activités de nature culturelle, artistique, sportive ou publicitaire.

3. Les adolescents bénéficient, préalablement à leur affectation éventuelle au travail de nuit, et à des intervalles réguliers par la suite, d'une évaluation gratuite de leur santé et de leurs capacités, sauf si leur travail pendant la période d'interdiction de travail a un caractère exceptionnel.

Article 10 **Période de repos**

1. a) Les États membres qui font usage de la faculté visée à l'article 4 paragraphe 2 point b) ou c) prennent les mesures nécessaires pour que, pour chaque période de vingt-quatre heures, les enfants bénéficient d'une période minimale de repos de quatorze heures consécutives.

b) Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que, pour chaque période de vingt-quatre heures, les adolescents bénéficient d'une période minimale de repos de douze heures consécutives.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que, pour chaque période de sept jours:

- les enfants à l'égard desquels ils ont fait usage de la faculté visée à l'article 4 paragraphe 2 point b) ou c) et
- les adolescents bénéficient d'une période minimale de repos de deux jours, si possible consécutifs.

Lorsque des raisons techniques ou d'organisation le justifient, la période minimale de repos peut être réduite, mais ne peut, en aucun cas, être inférieure à trente-six heures consécutives.

La période minimale de repos visée aux premier et deuxième alinéas comprend, en principe, le dimanche.

3. Les États membres peuvent, par voie législative ou réglementaire, prévoir que les périodes minimales de repos visées aux paragraphes 1 et 2 peuvent être interrompues dans les cas d'activités caractérisées par des périodes de travail fractionnées ou de courte durée dans la journée.

4. Les États membres peuvent, par voie législative ou réglementaire, prévoir pour les adolescents des dérogations au paragraphe 1 point b) et au paragraphe 2 dans les cas visés ci-dessous, lorsque des raisons objectives le justifient et à condition qu'un repos compensateur approprié soit accordé aux adolescents et que les objectifs visés à l'article 1er ne soient pas mis en cause:

- a) travaux effectués dans les secteurs de la navigation ou de la pêche;
- b) travaux effectués dans le cadre des forces armées ou de la police;
- c) travaux effectués dans les hôpitaux ou les établissements similaires;
- d) travaux effectués dans l'agriculture;
- e) travaux effectués dans le secteur du tourisme ou dans le secteur des hôtels, restaurants et cafés;
- f) activités caractérisées par des périodes de travail fractionnées dans la journée.

Article 11
Repos annuel

Les États membres qui font usage de la faculté visée à l'article 4 paragraphe 2 point b) ou c) veillent à ce qu'une période libre de tout travail soit comprise, dans toute la mesure du possible, dans les vacances scolaires des enfants soumis à l'obligation scolaire à temps plein imposée par la législation nationale.

Article 12
Temps de pause

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les jeunes bénéficient, au cas où le temps de travail journalier est supérieur à quatre heures et demie, d'un temps de pause d'au moins trente minutes, si possible consécutives.

Article 13
Travaux d'adolescents en cas de force majeure

Les États membres peuvent, par voie législative ou réglementaire, autoriser des dérogations à l'article 8 paragraphe 2, à l'article 9 paragraphe 1 point b), à l'article 10 paragraphe 1 point b) et, en ce qui concerne les adolescents, à l'article 12, pour des travaux dans les circonstances visées à l'article 5 paragraphe 4 de la directive 89/391/CEE, à condition que ces travaux soient passagers et ne souffrent aucun retard, que des travailleurs adultes ne soient pas disponibles et que des périodes équivalentes de repos compensateur soient accordées aux adolescents concernés dans un délai de trois semaines.

SECTION IV

Article 14
Mesures

Chaque État membre détermine toutes les mesures nécessaires à appliquer en cas de violation des dispositions prises en application de la présente directive; ces mesures doivent avoir un caractère effectif et proportionné.

Article 15
Adaptation de l'annexe

Les adaptations de nature strictement technique de l'annexe en fonction du progrès technique, de l'évolution de réglementations ou spécifications internationales ou de connaissances dans le domaine couvert par la présente directive, sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 17 de la directive 89/391/CEE.

Article 16
Clause de non-régression

Sans préjudice du droit des États membres de développer, eu égard à l'évolution de la situation, des dispositions différentes dans le domaine de la protection des jeunes, pour autant que les exigences minimales prévues par la présente directive soient respectées, la mise en oeuvre de la présente directive ne constitue pas une justification valable pour la régression du niveau général de protection des jeunes.

Article 17
Dispositions finales

1. a) Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 22 juin 1996 ou s'assurent, au plus tard à cette date, que les partenaires sociaux mettent en place les dispositions nécessaires par voie d'accord, les États membres devant prendre toute mesure nécessaire pour pouvoir à tout moment garantir les résultats imposés par la présente directive.

b) Pendant une période de quatre ans à compter de la date visée au point a), le Royaume-Uni peut s'abstenir de mettre en oeuvre l'article 8 paragraphe 1 point b) premier alinéa, en ce qui concerne la disposition relative à la durée maximale hebdomadaire du travail, ainsi que l'article 8 paragraphe 2 et l'article 9 paragraphe 1 point b) et paragraphe 2.

La Commission présente un rapport sur les effets de la présente disposition.

Le Conseil, statuant selon les conditions prévues par le traité, décide si la période susvisée devrait être prolongée.

c) Les États membres en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, 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.

3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne déjà adoptées ou qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

4. Les États membres font rapport à la Commission tous les cinq ans sur la mise en oeuvre pratique des dispositions de la présente directive, en indiquant les points de vue des partenaires sociaux.

La Commission en informe le Parlement européen, le Conseil et le Comité économique et social.

5. La Commission présente périodiquement au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social un rapport sur l'application de la présente directive en tenant compte des paragraphes 1, 2, 3 et 4.

Article 18

Les États membres sont destinataires de la présente directive

Fait à Luxembourg, le 22 juin 1994.

Par le Conseil

Le président

E. YIANNOPOULOS

(1) JO no C 84 du 4. 4. 1992, p. 7.(2) JO no C 313 du 30. 11. 1992, p. 70.(3) Avis du Parlement européen du 17 décembre 1992 (JO no C 21 du 25. 1. 1993, p. 167). Position commune du Conseil du 23 novembre 1993 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Parlement européen du 9 mars 1994 (JO no C 91 du 28. 3. 1994, p. 89).(4) JO no C 190 du 20. 7. 1987, p. 44.(5) JO no L 183 du 29. 6. 1989, p. 1.

ANNEXE

Liste non exhaustive des agents, procédés et travaux (Article 7 paragraphe 2 deuxième alinéa) I. Agents 1. Agents physiques

a) Radiations ionisantes

b) Travail dans une atmosphère de surpression élevée, par exemple dans les enceintes sous pression, plongée sous-marine

2. Agents biologiques

a) Agents biologiques des groupes 3 et 4 au sens de l'article 2 point d) de la directive 90/679/CEE du Conseil, du 26 novembre 1990, concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à l'exposition à des agents biologiques au travail (septième directive particulière au sens de l'article 16 paragraphe 1 de la directive 89/391/CEE) (1)

3. Agents chimiques

a) Substances et préparations qui, selon la directive 67/548/CEE du Conseil, du 27 juin 1967, concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses (2) et la directive 88/379/CEE du Conseil, du 7 juin 1988, concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses (3), sont classées comme toxiques (T), très toxiques (Tx), corrosives (C) ou explosives (E)

b) Substances et préparations qui, selon les directives 67/548/CEE et 88/379/CEE, sont classées comme nocives (Xn) et sont affectées d'une ou plusieurs des phrases de risque suivantes:

- danger d'effets irréversibles très graves (R 39)
- possibilité d'effets irréversibles (R 40)
- peut entraîner une sensibilisation par inhalation (R 42)
- peut entraîner une sensibilisation par contact avec la peau (R 43)
- peut causer le cancer (R 45)
- peut causer des altérations génétiques héréditaires (R 46)
- risque d'effets graves pour la santé en cas d'exposition prolongée (R 48)
- peut altérer la fertilité (R 60)
- risque pendant la grossesse d'effets néfastes pour l'enfant (R 61)

c) Substances et préparations qui, selon les directives 67/548/CEE et 88/379/CEE, sont classées comme irritantes (Xi) et sont affectées d'une ou de plusieurs des phrases de risque suivantes:

- hautement inflammable (R 12)
- peut entraîner une sensibilisation par inhalation (R 42)
- peut entraîner une sensibilisation par contact avec la peau (R 43)

d) Substances et préparations visées à l'article 2 point c) de la directive 90/394/CEE du Conseil, du 28 juin 1990, concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à l'exposition à des agents cancérigènes au travail (sixième directive particulière au sens de l'article 16 paragraphe 1 de la directive 89/391/CEE) (4)

e) Plomb et ses composés, dans la mesure où les agents en question peuvent être absorbés par l'organisme humain

f) Amiante

II. Procédés et travaux 1. Procédés et travaux visés à l'annexe I de la directive 90/394/CEE

2. Travaux de fabrication et de manipulation des engins, artifices ou objets divers contenant des explosifs

3. Travaux dans les ménageries d'animaux féroces ou venimeux

4. Travaux d'abattage industriel des animaux

5. Travaux impliquant la manipulation d'appareils de production, d'emmagasiner ou de mise en oeuvre de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous

6. Travaux préposant aux cuves, bassins, réservoirs, touries ou bonbonnes contenant des agents chimiques visés au point I.3

7. Travaux comportant le risque d'effondrement

8. Travaux comportant des risques électriques de haute tension

9. Travaux dont la cadence est conditionnée par des machines et qui sont rémunérés au résultat

- (1) JO no L 374 du 31. 12. 1990, p. 1.
(2) JO no 196 du 16. 8. 1967, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 93/679/CEE (JO no L 268 du 29. 10. 1993, p. 71).
(3) JO no L 187 du 16. 7. 1988, p. 14. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 93/18/CEE (JO no L 104 du 29. 4. 1993, p. 46).
(4) JO no L 196 du 26. 7. 1990, p. 1.

ANNEXE 2

-

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
Journal officiel n° L 167 du 02/07/1999 p. 0033 – 0037

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,

Considérant ce qui suit:

(1) à la suite de l'entrée en vigueur du traité d'Amsterdam, les dispositions de l'accord sur la politique sociale, annexé au protocole (n° 14) sur la politique sociale annexé au traité instituant la Communauté européenne, tel que modifié par le traité de Maastricht, ont été intégrés dans les articles 136 à 139 du traité instituant la Communauté européenne ;

(2) conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité, les partenaires sociaux peuvent demander conjointement que les accords conclus au niveau communautaire soient mis en oeuvre par une décision du Conseil sur proposition de la Commission ;

(3) le Conseil a adopté la directive 93/104/CE du 23 novembre 1993 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail(1) et les transports maritimes figuraient au nombre des secteurs d'activité exclus du champ d'application de cette directive ;

(4) il convient de tenir compte des conventions pertinentes de l'Organisation internationale du travail en matière d'organisation du temps de travail, notamment celles portant sur le temps de travail des gens de mer ;

(5) la Commission, conformément à l'article 3, paragraphe 2, de l'accord sur la politique sociale, 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 ;

(6) après cette consultation, la Commission a estimé qu'une action communautaire était souhaitable en la matière et a de nouveau consulté les partenaires sociaux au niveau communautaire sur le contenu de la proposition envisagée, conformément à l'article 3, paragraphe 3, dudit accord ;

(7) l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST) ont informé la Commission de leur volonté d'engager des négociations conformément à l'article 4 de l'accord sur la politique sociale ;

(8) lesdites organisations ont conclu, le 30 septembre 1998, un accord relatif au temps de travail des gens de mer qui contient une demande conjointe invitant la Commission à mettre en oeuvre cet accord par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, conformément à l'article 4, paragraphe 2, de l'accord sur la politique sociale ;

(9) le Conseil, dans sa résolution du 6 décembre 1994 sur certaines perspectives d'une politique sociale de l'Union européenne: contribution à la convergence économique et sociale de l'Union(2), a invité les partenaires sociaux à mettre à profit les possibilités de conclure des conventions, puisqu'ils sont, en règle générale, plus proches de la réalité sociale et des problèmes sociaux ;

(10) l'accord s'applique aux gens de mer se trouvant à bord de tout navire de mer, de propriété publique ou privée, immatriculé dans le territoire d'un État membre et normalement affecté à des opérations maritimes commerciales ;

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

(12) conformément au principe de subsidiarité et au principe de proportionnalité tels qu'énoncés à l'article 5 du traité, les objectifs de la présente directive ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire; 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 les définir conformément aux législations et pratiques nationales, comme il en est 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 ;

(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, conformément à sa communication du 14 décembre 1993 concernant la mise en oeuvre de l'accord sur la politique sociale, a informé le Parlement européen ainsi que le Comité économique et social en leur envoyant le texte de sa proposition de directive contenant l'accord ;

(16) la mise en oeuvre 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 mettre en oeuvre l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu le 30 septembre 1998 entre les organisations patronales et syndicales du secteur maritime (ECSA et FST), tel qu'il figure à l'annexe.

Article 2
Exigences minimales

1. Les États membres peuvent maintenir ou introduire des dispositions plus favorables que celles prévues par la présente directive.

2. La mise en oeuvre 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 cela 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
Transposition

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 30 juin 2002 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.

2. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, 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 4
Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 21 juin 1999.

Par le Conseil

Le président

L. SCHOMERUS

(1) JO L 307 du 13.12.1993, p. 18.

(2) JO C 368 du 23.12.1994, p. 6.

ANNEXE

ACCORD EUROPÉEN

relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer

Vu l'accord sur la politique sociale annexé au protocole sur la politique sociale annexé au traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 3, paragraphe 4, et son article 4, paragraphe 2,

vu l'article 4, paragraphe 2, de l'accord sur la politique sociale, qui dispose que la mise en oeuvre 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,

LES PARTIES SIGNATAIRES SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT:

Clause 1

1. Le présent accord s'applique aux gens de mer se trouvant à bord de tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé dans le territoire d'un État membre et normalement affecté à des opérations maritimes commerciales. Aux fins du présent accord, un navire qui est immatriculé dans le territoire de deux États est considéré comme étant immatriculé dans le territoire de celui dont il bat pavillon.

2. En cas de doute sur la question de savoir si un navire doit être considéré aux fins de l'accord comme un navire de mer ou comme un navire affecté à des opérations maritimes commerciales, la question sera réglée par l'autorité compétente de l'État membre. Les organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées devraient être consultées.

Clause 2

Aux fins du présent accord:

a) l'expression "durée du travail" désigne le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;

b) l'expression "heures de repos" désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée;

c) l'expression "gens de mer" ou le terme "marin" désignent les personnes employées ou engagées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel l'accord s'applique;

d) le terme "armateur" désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrèteur coque nue, à laquelle l'armateur a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations y afférentes.

Clause 3

Dans les limites indiquées à la clause 5, on fixera soit le nombre maximal d'heures de travail qui ne devra pas être dépassé dans une période donnée, soit le nombre minimal d'heures de repos qui devra être accordé dans une période donnée.

Clause 4

Sans préjudice de la clause 5, la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est en principe de huit heures par jour avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Les États membres peuvent adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une convention collective qui fixe les horaires normaux de travail pour les gens de mer sur une base qui n'est pas moins favorable que ladite norme.

Clause 5

1. Les limites des heures de travail ou de repos doivent être établies comme suit:

a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser:

i) 14 heures par période de 24 heures;

ii) 72 heures par période de 7 jours;

ou

b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à:

i) 10 heures par période de 24 heures;

ii) 77 heures par période de 7 jours.

2. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures.

3. Les appels, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.

4. Dans les situations où un marin est en période d'astreinte, par exemple, lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, le marin doit bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.

5. S'il n'existe ni convention collective ni sentence arbitrale ou si l'autorité compétente décide que les dispositions de la convention collective ou de la sentence arbitrale sont insuffisantes en ce qui concerne les points 3 et 4, l'autorité compétente doit fixer les dispositions visant à assurer aux marins en question un repos suffisant.

6. Conformément aux principes généraux de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, les États membres peuvent adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées aux points 1 et 2. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de

l'octroi de congés compensatoires aux marins de quart ou aux marins travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.

7. Un tableau précisant l'organisation du travail à bord doit être affiché à un endroit facilement accessible et indiquer pour chaque fonction au moins:

a) le programme du service à la mer et au port;

b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation, la réglementation ou les conventions collectives en vigueur dans les États membres.

8. Le tableau visé au point 7 doit être établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire, ainsi qu'en langue anglaise.

Clause 6

Aucun marin âgé de moins de dix-huit ans ne doit travailler la nuit. Aux fins de cette clause, le terme "nuit" signifie neuf heures consécutives au moins, y compris une période se situant entre minuit et cinq heures du matin. La présente disposition pourra ne pas s'appliquer lorsque la formation effective des jeunes marins âgés de seize à dix-huit ans, conformément aux programmes et aux calendriers établis, s'en trouverait affectée.

Clause 7

1. Le capitaine d'un navire peut exiger d'un marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer.

2. Conformément aux dispositions du point 1, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale.

3. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Clause 8

1. Des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins doivent être tenus pour veiller au respect des dispositions énoncées à la clause 5. Le marin doit recevoir un exemplaire des registres le concernant qui doit être émargé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.

2. Les modalités de tenue de ces registres à bord devront être fixées, y compris les intervalles auxquels les informations doivent être consignées. Un modèle doit être établi pour les registres des heures de travail ou des heures de repos des marins en tenant compte des éventuelles directives internationales existantes. Ce modèle sera établi dans la ou les langues prévues à la clause 5, point 8.

3. Un exemplaire des dispositions pertinentes de la législation nationale se rapportant au présent accord ainsi qu'un exemplaire des conventions collectives applicables doivent être conservés à bord et à un endroit facilement accessible à l'équipage.

Clause 9

Les registres mentionnés à la clause 8 doivent être vérifiés et visés à des intervalles appropriés, afin de s'assurer que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos donnant effet au présent accord sont respectées.

Clause 10

1. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, il faut tenir compte de la nécessité d'éviter ou de restreindre, dans toute la mesure possible, une durée de travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue.

2. S'il résulte des registres ou d'autres faits établis que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos ne sont pas respectées, des mesures doivent être prises, y compris, s'il y a lieu, la révision des effectifs du navire, afin d'éviter que les infractions ne se renouvellent.

3. Tout navire auquel s'applique le présent accord doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, conformément au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité, ou à tout autre document équivalent, établi par l'autorité compétente.

Clause 11

Aucune personne âgée de moins de seize ans ne doit travailler à bord d'un navire.

Clause 12

L'armateur doit s'assurer, aux fins du respect des obligations résultant du présent accord, que le capitaine dispose des ressources nécessaires, y compris des effectifs suffisants. Le capitaine doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que les conditions en matière d'heures de travail et d'heures de repos des marins résultant de cet accord soient respectées.

Clause 13

1. Tout marin doit être titulaire d'un certificat attestant de sa capacité à accomplir les tâches pour lesquelles il est employé sur le navire.

La nature de l'examen de santé à effectuer ainsi que les renseignements à consigner sur le certificat médical doivent être établis après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

Tout marin doit faire l'objet d'examens médicaux réguliers. Les marins de quart ayant des problèmes de santé certifiés par un médecin comme étant dus au travail de nuit doivent, si possible, être transférés à un poste de jour approprié.

2. L'examen de santé mentionné au point 1 doit être effectué gratuitement et dans le respect du secret médical. Ces examens de santé peuvent être réalisés dans le cadre des systèmes nationaux de santé.

Clause 14

Les armateurs fournissent à l'autorité nationale compétente, à sa demande, des informations sur les marins de quart et sur d'autres travailleurs de nuit.

Clause 15

Les marins bénéficient d'une protection en matière de sécurité et de santé adaptée à la nature de leur travail. Les marins travaillant de jour ou de nuit disposent de services ou d'équipements de protection et de prévention équivalents en matière de sécurité et de santé.

Clause 16

Tout marin bénéficie de congés payés d'au moins quatre semaines par an, ou de congés d'une durée proportionnelle pour les périodes d'emploi de moins d'un an, conformément aux conditions de bénéfice et d'octroi des congés fixées par les législations et/ou pratiques nationales.

La période minimale de congés payés ne peut être remplacée par une indemnité compensatoire, sauf si la relation de travail est arrivée à terme.

Fait à Bruxelles, le 30 septembre 1998.

Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST)

Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)

ANNEXE 3

-

Directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 modifiant la directive 93/104/CE du Conseil concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail afin de couvrir les secteurs et activités exclus de ladite directive

Le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne,

Vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 137, paragraphe 2,

Vu la proposition de la Commission (1),

Vu l'avis du Comité économique et social (2), statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité (3), au vu du projet commun approuvé le 3 avril 2000 par le comité de conciliation, considérant ce qui suit :

(1) L'article 137 du traité prévoit que la Communauté soutient et complète l'action des États membres en vue d'améliorer le milieu de travail pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs. Les directives adoptées sur la base dudit article doivent éviter d'imposer des contraintes administratives, financières et juridiques telles qu'elles contrarieraient la création et le développement de petites et moyennes entreprises.

(2) La directive 93/104/CE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail (4) fixe des prescriptions minimales de sécurité et de santé en matière d'aménagement du temps de travail, applicables aux périodes de repos journalier, aux temps de pause, au repos hebdomadaire, à la durée maximale hebdomadaire de travail, au congé annuel ainsi qu'à certains aspects du travail de nuit, du travail posté et du rythme de travail. Il convient de modifier cette directive pour les raisons suivantes.

(3) Les transports routiers, aériens, ferroviaires, maritimes et fluviaux, la pêche maritime, les autres activités en mer ainsi que les activités des médecins en formation sont exclus du champ d'application de la directive 93/104/CE du Conseil.

(4) Dans sa proposition du 20 septembre 1990, la Commission n'a exclu aucun secteur et aucune activité du champ d'application de la directive 93/104/CE, et dans son avis du 20 février 1991, le Parlement européen n'a accepté aucune exclusion de ce genre.

(5) La santé et la sécurité des travailleurs doivent être protégées sur le lieu de travail, non pas parce qu'ils relèvent d'un secteur particulier ou exercent une activité particulière, mais parce qu'il s'agit de travailleurs.

(6) En ce qui concerne la législation sectorielle applicable aux travailleurs mobiles, une approche parallèle et complémentaire s'impose pour ce qui est des dispositions relatives à la sécurité des transports et à la santé et la sécurité des travailleurs concernés.

(7) Il convient de tenir compte de la nature spécifique des activités en mer et des activités des médecins en formation.

(8) La protection de la santé et de la sécurité des travailleurs mobiles dans les secteurs et activités exclus doit également être garantie.

(9) Les dispositions existantes concernant le congé annuel et l'évaluation de la santé applicables au travail de nuit et au travail posté doivent être étendues aux travailleurs mobiles dans les secteurs et les activités exclus.

(10) Les dispositions existantes en matière de temps de travail et de repos doivent être adaptées pour les travailleurs mobiles dans les secteurs et les activités exclus.

(11) Tous les travailleurs doivent disposer de périodes de repos suffisantes. La notion de repos doit être exprimée en unités de temps, c'est-à-dire en jours, heures et/ou fractions de jour ou d'heure.

(12) Un accord européen relatif au temps de travail des gens de mer a été mis en œuvre à l'aide d'une directive du Conseil (5), sur proposition de la Commission, conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité. En conséquence, les dispositions de la présente directive ne sont pas applicables aux gens de mer.

(13) Dans le cas de ceux des «pêcheurs à la part» qui ont un statut d'employé, il appartient aux États membres de fixer, conformément à l'article 7 de la directive 93/104/CE du Conseil, les conditions d'obtention et d'octroi du congé annuel, y compris les modalités de paiement.

(14) Les normes spécifiques prévues par d'autres instruments communautaires en ce qui concerne, par exemple, les périodes de repos, le temps de travail, le congé annuel et le travail de nuit de certaines catégories de travailleurs doivent prévaloir sur les dispositions de la directive 93/104/CE du Conseil telle que modifiée par la présente directive.

(1) JO C 43 du 17.2.1999, p. 1.

(2) JO C 138 du 18.5.1999, p. 33.

(3) Avis du Parlement européen du 14 avril 1999 (JO C 219 du 30.7.1999, p. 231), position commune du Conseil du 12 juillet 1999 (JO C 249 du 19.9.1999, p. 17) et décision du Parlement européen du 16 novembre 1999 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Parlement européen du 17 mai 2000 et décision du Conseil du 18 mai 2000.

(5) 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) (JO L 167 du 2.7.1999, p. 33). (4) JO L 307 du 13.12.1993, p. 18. FR Journal officiel des Communautés européennes 1.8.2000 L 195/42

(15) À la lumière de la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes, la disposition concernant le repos du dimanche doit être supprimée.

(16) Dans son arrêt dans l'affaire C-84/94, Royaume-Uni contre Conseil (1), la Cour de justice a estimé que la directive 93/104/CE du Conseil était conforme aux principes de subsidiarité et de proportionnalité énoncés à l'article 5 du traité. Il n'y a aucune raison de supposer que ledit arrêt ne s'applique pas à des règles comparables concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans les secteurs et les activités exclus,

Ont arrêté la présente directive :

Article premier

La directive 93/104/CE est modifiée comme suit :

1) À l'article 1er, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant: «3. La présente directive s'applique à tous les secteurs d'activités, privés ou publics, au sens de l'article 2 de la directive 89/391/CEE, sans préjudice des articles 14 et 17 de la présente directive.

Sans préjudice de l'article 2, point 8, la présente directive ne s'applique pas aux gens de mer, tels que définis dans la 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). JO L 167 du 2.7.1999, p. 33.»

2) À l'article 2, le texte suivant est ajouté :

«7. “travailleur mobile”: tout travailleur faisant partie du personnel roulant ou navigant qui est au service d'une entreprise effectuant des services de transport de passagers ou de marchandises par route, air ou voie navigable ;

8. “activité offshore”: l'activité accomplie principalement sur une ou à partir d'une installation offshore (y compris les installations de forage), directement ou indirectement liée à l'exploration, à l'extraction ou à l'exploitation de ressources minérales, y compris les hydrocarbures, et la plongée en liaison avec de telles activités, effectuée à partir d'une installation offshore ou d'un navire ;

9. “repos suffisant”: le fait que les travailleurs disposent de périodes de repos régulières dont la durée est exprimée en unités de temps et qui sont suffisamment longues et continues pour éviter qu'ils ne se blessent eux-mêmes ou ne blessent leurs collègues ou d'autres personnes et qu'ils ne nuisent à leur santé, à court ou à plus long terme, par suite de la fatigue ou d'autres rythmes de travail irrégulier.»

3) À l'article 5, l'alinéa suivant est supprimé :

«La période minimale de repos visée au premier alinéa comprend, en principe, le dimanche.»

4) L'article 14 est remplacé par le texte suivant :

Article 14

Dispositions communautaires plus spécifiques

La présente directive ne s'applique pas dans la mesure où d'autres instruments communautaires contiennent des prescriptions plus spécifiques en matière d'aménagement du temps de travail concernant certaines occupations ou activités professionnelles.»

5) À l'article 17, le point 2.1 est remplacé par le texte suivant :

«2.1. aux articles 3, 4, 5, 8 et 16 :

a) pour les activités caractérisées par un éloignement entre le lieu de travail et le lieu de résidence du travailleur, comme les activités offshore, ou par un éloignement entre différents lieux de travail du travailleur ;

b) pour les activités de garde, de surveillance et de permanence caractérisées par la nécessité d'assurer la protection des biens et des personnes, notamment lorsqu'il s'agit de gardiens ou de concierges ou d'entreprises de gardiennage;

c) pour les activités caractérisées par la nécessité d'assurer la continuité du service ou de la production, notamment lorsqu'il s'agit :

I) des services relatifs à la réception, au traitement et/ou aux soins donnés par des hôpitaux ou des établissements similaires, y compris les activités des médecins en formation, par des institutions résidentielles et par des prisons ;

II) des personnels travaillant dans les ports ou dans les aéroports;

III) des services de presse, de radio, de télévision, de productions cinématographiques, des postes ou télécommunications, des services d'ambulance, de sapeurs-pompiers ou de protection civile ;

IV) des services de production, de transmission et de distribution de gaz, d'eau ou d'électricité, des services de collecte des ordures ménagères ou des installations d'incinération ;

V) des industries dans lesquelles le processus de travail ne peut être interrompu pour des raisons techniques ;

VI) des activités de recherche et de développement ;

VII) de l'agriculture ;

VIII) des travailleurs concernés par le transport de voyageurs sur des services de transport urbain régulier ;

d) en cas de surcroît prévisible d'activité, notamment :

I) dans l'agriculture ;

II) dans le tourisme ;

III) dans les services postaux; (1) Recueil 1996, p. I-5755.

FR Journal officiel des Communautés européennes 1.8.2000 L 195/43

e) pour les personnes travaillant dans le secteur du transport ferroviaire :

I) dont les activités sont intermittentes ;

II) qui accomplissent leur temps de travail à bord des trains ou

III) dont les activités sont liées aux horaires de transport et à l'assurance de la continuité et de la régularité du trafic ;».

6) À l'article 17, paragraphe 2, le texte suivant est ajouté :

«2.4. à l'article 6 et à l'article 16, paragraphe 2, dans le cas des médecins en formation:

a) en ce qui concerne l'article 6, pour une période transitoire de cinq ans à partir du 1er août 2004:

I) les États membres peuvent disposer d'un délai supplémentaire n'excédant pas deux années, si nécessaire, pour tenir compte de difficultés à respecter les dispositions sur le temps de travail en ce qui concerne leurs responsabilités en matière d'organisation et de prestation de services de santé et de soins médicaux. Au moins six mois avant la fin de la période transitoire, l'État membre concerné informe la Commission et lui expose ses raisons, de manière à ce qu'elle puisse émettre un avis, après les consultations appropriées, dans un délai de trois mois après la réception de ces informations. S'il ne se conforme pas à l'avis de la Commission, l'État membre justifie sa décision. La notification et la justification par l'État membre, ainsi que l'avis de la Commission, sont publiés au *Journal officiel des Communautés européennes* et sont transmis au Parlement européen ;

II) les États membres peuvent encore disposer d'un délai supplémentaire d'une année, si nécessaire, pour tenir compte de difficultés particulières à faire face aux responsabilités précitées. Ils respectent la procédure décrite au point I).

Dans le cadre de la période transitoire :

III) les États membres veillent à ce que, en aucun cas, le nombre d'heures de travail hebdomadaire ne dépasse une moyenne de 58 heures pendant les trois premières années de la période transitoire, une moyenne de 56 heures pendant les deux années suivantes et une moyenne de 52 heures pour toute période supplémentaire ;

IV) l'employeur consulte les représentants du personnel en temps utile afin de parvenir, si possible, à un accord sur les arrangements applicables pendant la période transitoire.

Dans les limites fixées au point III), cet accord peut porter sur :

- le nombre moyen d'heures de travail hebdomadaire pendant la période transitoire
et

- les mesures à prendre pour ramener le temps de travail hebdomadaire à une moyenne de 48 heures avant la fin de la période transitoire ;

b) en ce qui concerne l'article 16, paragraphe 2, pour autant que la période de référence ne dépasse pas douze mois pendant la première partie de la période transitoire visée au point a)

III) et six mois par la suite.»

7) Les articles suivants sont ajoutés :

Article 17 bis

Travailleurs mobiles et activité offshore

1. Les articles 3, 4, 5 et 8 ne s'appliquent pas aux travailleurs mobiles.

2. Les États membres prennent toutefois les mesures nécessaires pour garantir que ces travailleurs mobiles ont droit à un repos suffisant, sauf dans les circonstances prévues à l'article 17, point 2.2.

3. Sous réserve du respect des principes généraux concernant la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs, et sous réserve d'une consultation des partenaires sociaux intéressés et d'efforts pour encourager toutes les formes pertinentes de dialogue social, y inclus la concertation si les parties le souhaitent, les États membres peuvent, pour des raisons objectives ou techniques ou pour des raisons ayant trait à l'organisation du travail, porter la période de référence visée à l'article 16, point 2, à douze mois pour les travailleurs qui accomplissent principalement une activité offshore.

4. Le 1er août 2005, la Commission révisé, après avoir consulté les États membres et les employeurs et les travailleurs au niveau européen, la mise en œuvre des dispositions applicables aux travailleurs offshore sous l'aspect de la santé et de la sécurité en vue de présenter au besoin les modifications appropriées.

Article 17 ter

Travailleurs à bord des navires de pêche en mer

1. Les articles 3, 4, 5, 6 et 8 ne s'appliquent pas aux travailleurs à bord des navires de pêche en mer battant pavillon d'un État membre.

2. Les États membres prennent toutefois les mesures nécessaires pour garantir que tout travailleur à bord d'un navire de pêche en mer battant pavillon d'un État membre a droit à un repos suffisant et pour limiter le nombre d'heures de travail à une moyenne de 48 heures par semaine, calculée sur la base d'une période de référence ne dépassant pas douze mois.

FR Journal officiel des Communautés européennes 1.8.2000 L 195/44

3. Dans les limites fixées aux paragraphes 2, 4 et 5, les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir, compte tenu de la nécessité de protéger la sécurité et la santé de ces travailleurs :

a) que les heures de travail sont limitées à un nombre maximal d'heures qui ne doit pas être dépassé dans une période donnée ou

b) qu'un nombre minimal d'heures de repos est assuré dans une période donnée. Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos sont précisés par des dispositions législatives, réglementaires ou administratives, par des conventions collectives ou des accords entre les partenaires sociaux.

4. Les limites pour les heures de travail ou de repos sont établies comme suit :

a) le nombre maximal d'heures de travail ne dépasse pas :

I) 14 heures par période de vingt-quatre heures et

II) 72 heures par période de sept jours ou

b) le nombre minimal d'heures de repos n'est pas inférieur à :

I) 10 heures par période de vingt-quatre heures et

II) 77 heures par période de sept jours.

5. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser quatorze heures.

6. Conformément aux principes généraux de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, et pour des raisons objectives ou techniques liées à l'organisation du travail, les États membres peuvent autoriser des dérogations, y compris en ce qui concerne l'établissement de périodes de référence, aux limites fixées aux paragraphes 2, 4 et 5. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux travailleurs. Ces dérogations peuvent être établies au moyen :

I) de dispositions législatives, réglementaires et administratives, pour autant qu'une consultation, lorsqu'elle est possible, des représentants des employeurs et des travailleurs concernés ait lieu et que des efforts soient faits pour encourager toutes les formes pertinentes de dialogue social ou

II) de conventions collectives ou d'accords entre les partenaires sociaux.

7. Le capitaine d'un navire de pêche en mer a le droit d'exiger d'un travailleur à bord les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou d'autres personnes en détresse en mer.

8. Les États membres peuvent prévoir que les travailleurs à bord des navires de pêche en mer qui, en vertu de la législation ou de la pratique nationale, ne peuvent pas être exploités pendant une période donnée de l'année civile supérieure à un mois prennent leur congé annuel conformément à l'article 7 pendant la période en question.»

Article 2

1. Les États membres adoptent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1er août 2003, ou s'assurent que, d'ici cette date, 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. En ce qui concerne les médecins en formation, ce délai est fixé au 1er août 2004. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, 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.

3. Sans préjudice du droit des États membres de développer, eu égard à l'évolution de la situation, des dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles différentes dans le domaine du temps de travail, pour autant que les exigences minimales prévues dans la présente directive soient respectées, la mise en œuvre de la présente directive ne constitue pas une justification valable pour réduire le niveau général de protection des travailleurs.

4. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils ont déjà adoptées ou qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

Au plus tard le 1er août 2009, la Commission, après avoir consulté les États membres et les partenaires sociaux au niveau européen, examine le fonctionnement des dispositions en ce qui concerne les travailleurs à bord de navires de pêche en mer et vérifie

en particulier si ces dispositions sont toujours appropriées, notamment pour ce qui est de la santé et de la sécurité, en vue de présenter au besoin les modifications appropriées.

FR Journal officiel des Communautés européennes 1.8.2000 L 195/45

Article 4

Au plus tard le 1er août 2005, et après avoir consulté les États membres, les employeurs et les travailleurs au niveau européen, la Commission dresse le bilan du fonctionnement de ces dispositions pour ce qui concerne les travailleurs du secteur du transport de voyageurs sur des services de transport urbain régulier, afin de présenter au besoin les modifications appropriées afin d'assurer une approche cohérente et adaptée dans ce secteur.

Article 5

La présente directive entre en vigueur à la date de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 22 juin 2000.

Par le Parlement européen

La présidente

N. FONTAINE

Par le Conseil

Le président

J. SÓCRATES

ANNEXE 4

-

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

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)

Journal officiel n° L 302 du 01/12/2000 p. 0057 - 0060

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,

Considérant ce qui suit:

(1) Les partenaires sociaux peuvent, conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité, demander conjointement que les accords conclus au niveau communautaire soient mis en œuvre par une décision du Conseil sur proposition de la Commission.

(2) Le Conseil a arrêté la directive 93/104/CE(1) concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail. L'aviation civile figurait au nombre des secteurs d'activité exclus du champ d'application de ladite directive. Le Parlement européen et le Conseil ont arrêté la directive 2000/34/CE modifiant la directive 93/104/CE afin de couvrir des secteurs et activités qui en étaient précédemment exclus.

(3) La Commission a, conformément à l'article 138, paragraphe 2, du traité, 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.

(4) 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.

(5) 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.

(6) Lesdites organisations ont conclu, le 22 mars 2000, un accord relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile.

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

(8) La présente directive et l'accord fixent des prescriptions plus spécifiques au sens de l'article 14 de la directive 93/104/CE relatives à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile.

(9) L'article 2, point 7), de la directive 93/104/CE définit le travailleur mobile comme tout travailleur faisant partie du personnel roulant ou navigant qui est au service d'une entreprise effectuant des services de transport de passagers ou de marchandises par route, air ou voie navigable.

(10) L'acte approprié pour la mise en oeuvre de l'accord est une directive au sens de l'article 249 du traité.

(11) 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 pas être réalisés de manière suffisante par les États membres de sorte qu'une action au niveau communautaire est requise, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité; la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(12) 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.

(13) 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; les parties signataires ont une représentativité cumulée suffisante pour le personnel navigant qui est au service d'une entreprise effectuant des services de transport de passagers ou de marchandises dans l'aviation civile.

(14) 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».

(15) La présente directive et l'accord fixent des normes minimales; les États membres et/ou les partenaires sociaux devraient pouvoir conserver ou introduire des dispositions plus favorables.

(16) La mise en oeuvre de la présente directive ne devrait pas justifier de régression par rapport à la situation actuellement existante dans chaque État membre.

(17) La Commission a informé le Parlement européen, le Comité économique et social et le Comité des régions en leur envoyant le texte de sa proposition de directive contenant l'accord.

(18) Le Parlement européen a adopté, le 3 octobre 2000, une résolution sur l'accord-cadre des partenaires sociaux.

(19) La mise en oeuvre 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 mettre en oeuvre l'accord européen 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). Le texte de l'accord figure 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 oeuvre 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 par la présente directive soient respectées.

Article 3

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1er

décembre 2003 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 prennent toute disposition nécessaire pour leur permettre 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 les dispositions législatives, réglementaires et administratives visées au premier alinéa, 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 4

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

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

| | | | | | | |
|------|---|------------|----|----|----------|-----------|
| Fait | à | Bruxelles, | le | 27 | novembre | 2000. |
| Par | | | le | | | Conseil |
| Le | | | | | | président |
| É. | | | | | | Guigou |

(1) JO L 307 du 13.12.1993, p. 18. Directive modifiée par la directive 2000/34/CE (JO L 195 du 1.8.2000, p. 41).

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 oeuvre 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 oeuvre 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