



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission de l'emploi et des affaires sociales

2011/0397(COD)

5.6.2012

PROJET D'AVIS

de la commission de l'emploi et des affaires sociales

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil
(COM(2011)0824 – C7-0457/2011 – 2011/0397(COD))

Rapporteur pour avis(*): Thomas Mann

(*) Commission associée – Article 50 du règlement

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Lors de l'audition de la commission EMPL organisée le 31 mai 2012 sur les services d'assistance en escale (SAE), la commission a accueilli des représentants des syndicats, des exploitants d'aéroport, des compagnies aériennes et de la Commission européenne. Le présent rapport prend en considération les résultats de cette audition.

Les SAE sont indispensables au bon fonctionnement des opérations aériennes. *Il existe onze catégories de services en matière de SAE*: (1) assistance administrative au sol et supervision, (2) assistance «passagers», (3) assistance «bagages», (4) assistance «fret et poste», (5) assistance «opérations en piste», (6) assistance «nettoyage et service de l'avion», (7) assistance «carburant et huile», (8) assistance d'entretien en ligne, (9) assistance «opérations aériennes et administration des équipages», (10) assistance «transport au sol» et (11) assistance «service commissariat» (catering). À l'heure actuelle, l'accès au marché peut être restreint pour les catégories 3, 4, 5 et 7.

Importance des SAE

Selon les données de la Commission européenne, les SAE représentent un chiffre d'affaires mondial annuel d'environ 50 milliards d'euros¹. La Commission estime que ce secteur emploie au moins 60 000 personnes en Europe².

La libéralisation de 1996 et ses conséquences

Votre rapporteur a rédigé des avis relatifs aux SAE en 1996 et 2008. En 1996, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la directive 96/67/CE. Cette directive a pour but d'ouvrir le marché des SAE et de permettre une plus grande concurrence. Selon l'étude Ecorys citée à plusieurs reprises par la Commission européenne, «la première ouverture du marché a précarisé les emplois et provoqué une augmentation du nombre de contrats de courte durée»³. Par ailleurs, la moitié des syndicats européens ont souligné que les salaires dans le secteur des SAE ont connu une augmentation inférieure à la moyenne⁴. Le coût de la main-d'œuvre représente environ 75 % des coûts opérationnels du secteur des SAE. Selon la Commission, les compagnies aériennes ont bénéficié d'une diminution significative de leurs coûts⁵. Les SAE représentent entre 5 % et 12 % de leurs coûts opérationnels⁶.

Projets de libéralisation en 2012 visant à réduire les retards

Le 1^{er} janvier 2012, la Commission a présenté une proposition de règlement relatif aux SAE destiné à remplacer la directive 96/67/CE. Ce règlement vise à réduire les retards et à améliorer la qualité des services pour les passagers aériens. Pour réaliser cet objectif, la Commission compte libéraliser davantage le marché des SAE en autorisant au moins une troisième entreprise d'assistance en escale indépendante supplémentaire.

¹ Proposition de règlement COM(2011) 824, exposé des motifs, p. 2.

² Proposition de règlement COM(2011) 824, exposé des motifs, p. 2.

³ Étude Ecorys, 21 décembre 2007: *Social developments in the EU air transport: A study of developments in employment, wages and working conditions in the period of 1997 - 2007*, p. 56.

⁴ Étude Ecorys, 21 décembre 2007: *Social developments in the EU air transport: A study of developments in employment, wages and working conditions in the period of 1997 - 2007*, p. 56.

⁵ Rapport de la Commission européenne du 24.01.2007 sur les SAE.

⁶ Proposition de règlement COM(2011) 824, exposé des motifs, p. 2.

Les SAE ne sont pas un facteur contributif important des retards

Votre rapporteur conteste fermement les affirmations de la Commission européenne selon lesquelles trois retards sur quatre seraient dus aux SAE. Pour les aéroports allemands, du moins, il dispose d'informations fiables indiquant que les SAE ne sont qu'une cause minime, voire négligeable, des retards. Les estimations varient entre 0,6 % et 4 %.

En réponse à une question écrite de votre rapporteur, le commissaire européen Siim Kallas a précisé que «la Commission ne possède pas de données relatives aux retards dus spécifiquement aux SAE, que ce soit au niveau de l'Union ou au niveau des États membres». Dans ce contexte, votre rapporteur déplore que la Commission européenne ait choisi de présenter ses propositions sous la forme juridique d'un règlement. Selon lui, cette approche prive les États membres de la marge de manœuvre nécessaire.

Rejet de la libéralisation

Votre rapporteur s'oppose catégoriquement à une libéralisation plus poussée. Le marché des SAE a déjà atteint un niveau de productivité élevé. L'optimisation des processus est largement terminée. Aujourd'hui déjà, de nombreux prestataires dégagent des marges bénéficiaires réduites.

Dans ces conditions, l'agrément de nouveaux prestataires entraînera une pression encore plus importante sur les prix, qui sera répercutée sur les salariés par une diminution des coûts de main-d'œuvre. Les résultats de la dernière libéralisation montrent qu'il faut empêcher cette évolution. Nous ne pouvons pas accepter une nouvelle baisse des salaires dans le secteur des SAE et la conversion d'un plus grand nombre de postes fixes en contrats à durée déterminée. Les travailleurs des SAE sont responsables de la sécurité des transports aériens, des aspects techniques de la sécurité aérienne, mais constituent aussi une défense contre certaines menaces terroristes.

Le fait d'accroître la pression sociale sur les salariés et de les mettre en situation de précarité est contraire aux intérêts de sécurité de la population. Ce n'est pas en écrasant les salaires que l'on peut améliorer la qualité. Cette proposition représente une menace pour les normes actuelles, le bon fonctionnement du transport aérien et la motivation des travailleurs.

Garanties de reprise

À l'article 12, la Commission européenne prévoit la *possibilité* pour les travailleurs des SAE de bénéficier de protections et de garanties de reprise. Cette possibilité est censée atténuer les conséquences d'une libéralisation plus poussée. Votre rapporteur se félicite de cette proposition, mais insiste pour que cette vague possibilité devienne une obligation au cas où, malgré la vive opposition, la libéralisation devrait être imposée. Cette obligation doit assurer une protection solide aux travailleurs et garantir un niveau de qualité et de sécurité aussi élevé que possible. Ces exigences sont à la base des propositions d'amendements de votre rapporteur.

AMENDEMENTS

La commission de l'emploi et des affaires sociales invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans le rapport qu'elle adoptera les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de règlement Considérant 17

Proposition de la Commission

(17) *Des doutes existent sur le fait que les États membres peuvent exiger* la reprise de membres du personnel lors du remplacement d'un prestataire fournissant des services d'assistance en escale pour lesquels l'accès au marché est limité. L'absence de continuité du personnel risque d'avoir un effet préjudiciable sur la qualité des services d'assistance en escale. Il est donc **approprié** de clarifier les règles relatives à la reprise de personnel au-delà de l'application des dispositions de la directive 2001/23/CE en cas de transfert d'entreprises, en permettant aux États membres de garantir des conditions d'emploi et de travail adéquates.

Amendement

(17) *Il convient que le législateur clarifie sans équivoque et garantisse la possibilité, pour les États membres, d'imposer* la reprise de membres du personnel lors du remplacement d'un prestataire fournissant des services d'assistance en escale pour lesquels l'accès au marché est limité. L'absence de continuité du personnel risque d'avoir un effet préjudiciable sur la qualité des services d'assistance en escale. Il est donc **indispensable** de clarifier **et de modifier, s'il y a lieu**, les règles relatives à la reprise de personnel au-delà de l'application des dispositions de la directive 2001/23/CE en cas de transfert d'entreprises, en permettant aux États membres de garantir des conditions d'emploi et de travail adéquates.

Or. de

Justification

La base juridique de la directive 2001/23/CE est incertaine, puisque la CJUE a notamment statué que les dispositions du droit allemand et du droit italien visant à protéger les salariés des SAE en cas de changement de prestataire étaient incompatibles avec les traités de l'UE¹.

¹ Note de bas de page: voir CJUE, arrêt du 14.7.2005, C-386/03, Commission/Allemagne, points 26 à 28, et CJUE, arrêt du 09.12.2004 – C-460-02, Commission/Italie, points 31 et 32.

Il convient que la Commission prenne toutes les mesures possibles pour assurer une protection effective des travailleurs. En cas de libéralisation, il serait malhonnête de faire miroiter aux salariés, à titre de compensation, une protection qui ne pourrait finalement pas être garantie.

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 28

Proposition de la Commission

(28) Dans un secteur à forte intensité de main-d'œuvre tel que l'assistance en escale, le développement et la formation continus du personnel ont une forte incidence sur la qualité des services. Il convient par conséquent de **fixer des exigences de formation minimale pour assurer** la qualité des opérations au regard des critères de fiabilité, de résilience, de sécurité et de sûreté, et pour créer des conditions de concurrence homogènes entre les opérateurs.

Amendement

(28) Dans un secteur à forte intensité de main-d'œuvre tel que l'assistance en escale, le développement et la formation continus du personnel ont une forte incidence sur la qualité des services. Il convient par conséquent de **faire des normes les plus strictes actuellement appliquées dans l'Union les normes minimales pour la formation de tous les travailleurs des services d'assistance en escale afin d'assurer** la qualité des opérations au regard des critères de fiabilité, de résilience, de sécurité et de sûreté, et pour créer des conditions de concurrence homogènes entre les opérateurs. **Si les autorités compétentes d'un État membre constatent que ces normes minimales ne sont pas respectées, il convient de ne pas délivrer d'agrément à d'autres prestataires de services tant que les normes requises ne sont pas à nouveau respectées. Cette approche devrait contribuer à préserver la sécurité du transport aérien en Europe.**

Or. de

Justification

Le rapporteur est favorable à la définition de normes minimales. Ces normes devraient se baser sur le niveau de formation le plus élevé existant dans l'Union afin de garantir une qualité maximale des services d'assistance en escale dans toute l'Europe. Cette qualité devra être contrôlée par les autorités de surveillance des États membres. En cas de non-respect des normes, la protection des salariés doit prendre le pas sur la poursuite de la libéralisation afin de préserver le niveau actuel de sécurité du transport aérien en Europe.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 31

Proposition de la Commission

(31) Les États membres devraient **conserver le pouvoir de** garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services d'assistance en escale.

Amendement

(31) Les États membres devraient garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services d'assistance en escale. **Si les autorités compétentes d'un État membre constatent des lacunes dans cette protection ou des infractions, il convient de ne pas délivrer d'agrément à d'autres prestataires de services jusqu'à ce que le niveau requis soit à nouveau atteint. Cette approche devrait contribuer à préserver la sécurité du transport aérien en Europe.**

Or. de

Justification

Le rapporteur souhaite concrétiser la proposition positive mais vague de la Commission. La commission EMPL devrait préciser concrètement qui doit contrôler le respect des droits et ce qui doit se passer en cas de lacunes dans la protection. En cas de lacune, la protection des salariés doit prendre le pas sur la poursuite de la libéralisation afin de préserver le niveau actuel de sécurité du transport aérien en Europe. La sécurité doit peser plus lourd que les considérations de concurrence.

Amendement 4

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 2

Proposition de la Commission

2. Si, **à la suite de la procédure de sélection définie aux articles 7 à 10**, un prestataire de services d'assistance en escale mentionnés au paragraphe 1 perd l'autorisation de fournir ces services, les États membres **peuvent** exiger du ou des prestataires de services d'assistance en escale qui prennent sa succession qu'ils

Amendement

2. Si un prestataire de services d'assistance en escale mentionnés au paragraphe 1 perd l'autorisation de fournir ces services **à la suite de la procédure de sélection définie aux articles 7 à 10, si un prestataire cesse de fournir des services d'assistance en escale à un usager ou si un usager pratiquant l'auto-assistance décide de**

accordent au personnel précédemment employé pour assurer ces services les droits qui auraient été les siens dans l'hypothèse d'un transfert au sens de la directive 2001/23/CE du Conseil.

mettre fin à cette auto-assistance, les États membres ***doivent*** exiger du ou des prestataires de services d'assistance en escale ***ou des usagers pratiquant l'auto-assistance*** qui prennent sa succession qu'ils accordent au personnel précédemment employé pour assurer ces services les droits qui auraient été les siens dans l'hypothèse d'un transfert au sens de la directive 2001/23/CE du Conseil. ***La deuxième phrase de l'article 4, paragraphe 1, alinéa 1 de la directive 2001/23/CE ne s'applique pas aux cas visés à la première phrase du présent paragraphe. Un licenciement pour raison économique, technique ou organisationnelle n'est pas autorisé.***

Or. de

Justification

Les garanties de reprise que la Commission propose aux travailleurs en compensation de la libéralisation doivent être larges et contraignantes. Dans le cas contraire, cette compensation ne serait qu'une supercherie. Il convient également de simplifier l'article 12 en traitant les trois cas possibles (perte de licence par le prestataire, cessation de services de SAE par le prestataire, cessation de services de SAE par l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance) en une seule fois au deuxième paragraphe. Ce regroupement permettrait de supprimer le paragraphe 6, et donc les paragraphes 7 et 8 de l'article 12.

Amendement5

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 3

Proposition de la Commission

3. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 2 aux travailleurs du prestataire précédent qui participent à la prestation des services pour lesquels le prestataire précédent a perdu son autorisation et qui acceptent volontairement d'être embauchés par le ou les nouveaux prestataires.

Amendement

3. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 2 aux travailleurs du prestataire précédent qui participent à la prestation des services pour lesquels le prestataire précédent a perdu son autorisation et qui acceptent volontairement d'être embauchés par le ou les nouveaux prestataires. ***Les coûts afférents au plan social en faveur des travailleurs licenciés sont supportés par***

***les usagers de l'aéroport
proportionnellement à leur pourcentage
du volume de transport.***

Or. de

Justification

La protection sociale que la Commission propose aux travailleurs en compensation de la libéralisation doit également s'appliquer au groupe des travailleurs licenciés. Ces travailleurs doivent être protégés par des plans sociaux. La répartition des coûts entre tous les usagers de l'aéroport constituerait une incitation à reprendre si possible tous les salariés. Il convient d'éviter les fluctuations importantes de personnel dans le secteur des SAE, qui représentent une menace pour la sécurité du transport aérien en Europe.

Amendement 6

**Proposition de règlement
Article 12 – paragraphe 4**

Proposition de la Commission

Amendement

4. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 2 de manière à ce qu'elle soit proportionnée au volume d'activité effectivement transféré aux autres prestataires.

supprimé

Or. de

Justification

Avec le paragraphe 4 de l'article 12, la Commission souhaite limiter l'application de la directive sur les transferts d'entreprises (2001/23/CE) par l'adoption d'une condition de proportionnalité. Les garanties de reprise que la Commission propose aux travailleurs en compensation de la libéralisation doivent être larges et contraignantes. Dans le cas contraire, cette compensation ne serait qu'une supercherie. C'est pourquoi le rapporteur souhaite supprimer l'application de cette restriction.

Amendement 7

**Proposition de règlement
Article 12 – paragraphe 5**

Proposition de la Commission

Amendement

5. Si un État membre impose une

5. Les documents d'appel à la concurrence

exigence au sens du paragraphe 2, les documents d'appel à la concurrence relatifs à la procédure de sélection définie aux articles 7 à 10 comprennent une liste du personnel concerné, ainsi que les informations utiles concernant les droits contractuels des travailleurs et les conditions dans lesquelles ils sont réputés attachés aux services en question.

relatifs à la procédure de sélection définie aux articles 7 à 10 comprennent une liste du personnel concerné, ainsi que les informations utiles concernant les droits contractuels des travailleurs et les conditions dans lesquelles ils sont réputés attachés aux services en question.

Or. de

Justification

Avec le paragraphe 5 de l'article 12, la Commission souhaite autoriser les entreprises intéressées par une reprise à examiner les conditions contractuelles des salariés – à condition toutefois que ces salariés bénéficient des droits prévus par la directive sur les transferts d'entreprises. Le rapporteur préconise une protection sociale large et l'obligation de reprise des salariés. Il convient donc d'assurer la transparence de tous les appels d'offres pour des services soumis à agrément dans le domaine des SAE.

Amendement 8

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 6

Proposition de la Commission

Amendement

6. Si un prestataire de services d'assistance en escale cesse de fournir à un usager des services d'assistance en escale qui représentent une part importante des activités d'assistance en escale de ce prestataire dans des cas qui ne relèvent pas du paragraphe 2, ou si un usager pratiquant l'auto-assistance décide de cesser son activité d'auto-assistance, les États membres peuvent exiger du ou des prestataires de services d'assistance en escale ou de l'usager pratiquant l'auto-assistance qui prennent la succession qu'ils accordent au personnel précédemment employé pour assurer ces services les droits qui auraient été les siens dans l'hypothèse d'un transfert au sens de la directive 2001/23/CE du Conseil.

supprimé

Justification

Il convient de simplifier l'article 12 en traitant les trois cas possibles (perte de licence par le prestataire, cessation de services de SAE par le prestataire, cessation de services de SAE par l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance) en une seule fois au paragraphe 2 de l'article 12. Le paragraphe 6 de l'article 12 peut ainsi être supprimé.

Amendement 9**Proposition de règlement
Article 12 – paragraphe 7**

Proposition de la Commission

Amendement

7. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 6 aux travailleurs du prestataire précédent qui participent à la prestation des services d'assistance en escale que le prestataire précédent cesse de fournir et qui acceptent volontairement d'être embauchés par le ou les nouveaux prestataires ou usager d'aéroport pratiquant l'auto-assistance.

supprimé*Justification*

Il convient de simplifier l'article 12 en traitant les trois cas possibles (perte de licence par le prestataire, cessation de services de SAE par le prestataire, cessation de services de SAE par l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance) en une seule fois au paragraphe 2 de l'article 12. Ce regroupement permettrait de supprimer le paragraphe 6 de l'article 12 ainsi que le paragraphe 7 de l'article 12, puisque celui-ci est couvert automatiquement par le paragraphe 3 de l'article 12.

Amendement 10**Proposition de règlement
Article 12 – paragraphe 8**

Proposition de la Commission

Amendement

8. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 6 aux travailleurs de l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance qui

supprimé

participent à la prestation des services d'assistance en escale pour lesquels ledit usager décide de cesser son activité d'auto-assistance et qui acceptent volontairement d'être embauchés par le ou les nouveaux prestataires ou usager pratiquant l'auto-assistance.

Or. de

Justification

Il convient de simplifier l'article 12 en traitant les trois cas possibles (perte de licence par le prestataire, cessation de services de SAE par le prestataire, cessation de services de SAE par l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance) en une seule fois au paragraphe 2 de l'article 12. Ce regroupement permettrait de supprimer le paragraphe 6 de l'article 12 ainsi que les paragraphes 7 et 8 de l'article 12, puisque ceux-ci sont couverts automatiquement par le paragraphe 3 de l'article 12.

Amendement 11

**Proposition de règlement
Article 12 – paragraphe 9**

Proposition de la Commission

Amendement

9. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 6 de manière à ce qu'elle soit proportionnée au volume d'activité effectivement transféré à l'autre prestataire ou usager pratiquant l'auto-assistance.

supprimé

Or. de

Justification

Avec le paragraphe 9 de l'article 12, la Commission souhaite limiter l'application de la directive sur les transferts d'entreprises (2001/23/CE) par l'adoption d'une condition de proportionnalité. Les garanties de reprise que la Commission propose aux travailleurs en compensation de la libéralisation doivent être larges et contraignantes. Dans le cas contraire, cette compensation ne serait qu'une supercherie. C'est pourquoi le rapporteur souhaite supprimer l'application de cette restriction.

Amendement 12

Proposition de règlement Article 20

Proposition de la Commission

Une entreprise qui demande un agrément démontre que ses travailleurs possèdent les qualifications, l'expérience professionnelle et l'ancienneté de service nécessaires pour assurer les activités concernées par sa demande.

Amendement

Une entreprise qui demande un agrément démontre que ses travailleurs possèdent les qualifications, l'expérience professionnelle et l'ancienneté de service nécessaires pour assurer les activités concernées par sa demande. **Les qualifications, l'expérience professionnelle et l'ancienneté requises sont définies pour chaque site par les exploitants d'aéroport concernés. Les autorités compétentes des États membres se chargent de les fixer et de les contrôler.**

Or. de

Justification

Afin de garantir le niveau des qualifications, il convient que les entreprises qui introduisent une demande d'agrément pour des SAE auprès des autorités compétentes des États membres apportent la preuve que leurs salariés répondent à des exigences élevées. Votre rapporteur se félicite de cette initiative de garantie de la qualité. Les critères lui semblent néanmoins trop vagues, et il convient de les concrétiser.

Amendement 13

Proposition de règlement Article 34 – paragraphe 1

Proposition de la Commission

1. Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance **veillent à ce** que tous leurs travailleurs concernés par la fourniture de services d'assistance en escale, y compris les cadres et les agents de maîtrise, participent régulièrement à des formations spécifiques et récurrentes pour leur permettre de s'acquitter les tâches qui leur sont confiées.

Amendement

1. Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance **s'assurent** que tous leurs travailleurs concernés par la fourniture de services d'assistance en escale, y compris les cadres et les agents de maîtrise, participent régulièrement à des formations spécifiques et récurrentes pour leur permettre de s'acquitter les tâches qui leur sont confiées. **Les autorités de contrôle des États membres vérifient par des moyens adéquats le respect des normes en matière**

de formation. Si les autorités compétentes d'un État membre constatent que les normes de formation ne sont pas respectées, il convient de ne pas délivrer d'agrément à d'autres prestataires de services tant que les normes requises ne sont pas à nouveau respectées. Les autorités peuvent exiger des formations complémentaires aux frais des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers d'aéroport pratiquant l'auto-assistance concernés.

Or. de

Justification

Avec le paragraphe 1 de l'article 34, la Commission souhaite obliger les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance à former régulièrement leurs salariés. Le rapporteur est favorable à cette idée, mais souhaite l'exprimer de façon plus concrète et la présente résolument comme une obligation faisant l'objet d'un contrôle.

Amendement 14

Proposition de règlement Article 34 – paragraphe 2

Proposition de la Commission

2. Chaque travailleur concerné par la fourniture de services d'assistance en escale participe ***au minimum à deux jours de*** formation en rapport avec les tâches qui lui sont confiées. Chaque travailleur suit la formation que requiert l'exercice d'une nouvelle fonction ou l'exécution d'une nouvelle tâche qui lui est confiée.

Amendement

2. Chaque travailleur concerné par la fourniture de services d'assistance en escale participe ***à une formation théorique et pratique de base ainsi qu'à une*** formation en rapport avec les tâches qui lui sont confiées. ***Les autorités compétentes des États membres, en collaboration avec les exploitants d'aéroport concernés, définissent la durée minimale de ces formations et leurs caractéristiques spécifiques liées aux sites concernés. La réussite d'un test théorique et d'un test pratique démontre l'acquisition des compétences et des connaissances nécessaires transmises par les formations. Les frais de formation sont supportés entièrement par les employeurs.***

Chaque travailleur suit la formation que requiert l'exercice d'une nouvelle fonction ou l'exécution d'une nouvelle tâche qui lui est confiée.

Or. de

Justification

La Commission utilise l'article 34, paragraphe 2, pour obliger les salariés à suivre des formations. Le rapporteur souhaite concrétiser cette obligation. Il lui semble important de ne pas définir le nombre de jours de formation au niveau de l'UE, mais en fonction des spécificités régionales. Des tests doivent permettre de vérifier l'acquisition réussie du contenu des formations. Il convient également de spécifier clairement que les formations sont payées par les employeurs.

Amendement 15

Proposition de règlement

Article 34 – paragraphe 3 – Partie introductive

Proposition de la Commission

3. Dans la mesure nécessaire à l'activité de fourniture des services d'assistance en escale en question, **la formation comprend** au minimum les matières suivantes:

Amendement

3. Les contenus spécifiques des tests et des formations ainsi que leur organisation sont régis par des dispositions nationales adoptées par les États membres. Dans la mesure nécessaire à l'activité de fourniture des services d'assistance en escale en question, **les formations et les tests couvrent** au minimum les matières suivantes:

Or. de

Justification

À l'article 34, paragraphe 3, la Commission définit les matières couvertes par la formation. Cette précision est une bonne chose, dans la mesure où elle permet le respect de normes uniformes dans toute l'Europe. Pour le rapporteur, il importe également que les contenus spécifiques des tests et des formations ainsi que leur organisation soient régis par des dispositions nationales adoptées par les États membres.

Amendement 16

Proposition de règlement Article 34 – paragraphe 3 – point n

Proposition de la Commission

(n) mesures en cas d'urgence et gestion des situations d'urgence;

Amendement

(n) mesures en cas d'urgence, **formation de secourisme** et gestion des situations d'urgence;

Or. de

Amendement 17

Proposition de règlement Article 34 – paragraphe 3 – point p) bis (nouveau)

Proposition de la Commission

Amendement

(p bis) mesures de protection contre les risques pour la santé auxquels les travailleurs des services d'assistance en escale sont fréquemment exposés.

Or. de

Amendement 18

Proposition de règlement Article 39 – paragraphe 1

Proposition de la Commission

Amendement

1. La Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement au plus tard **5** ans après sa date de mise en application. Ce rapport analyse notamment ***toute incidence significative*** sur la qualité des services d'assistance en escale et les conditions d'emploi et de travail. Il ***comprend la batterie de critères et d'indicateurs suivante pour un***

1. La Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement au plus tard ***trois*** ans après sa date de mise en application. Ce rapport analyse notamment ***les incidences*** sur la qualité des services d'assistance en escale et les conditions d'emploi et de travail. Il ***examine les indicateurs et critères suivants:***

échantillon d'aéroports:

Or. de

Amendement 19

Proposition de règlement

Article 39 – paragraphe 1 – point l

Proposition de la Commission

(l) normes de qualité minimale pour les entreprises d'assistance en escale;

Amendement

(l) normes de qualité minimale pour les entreprises d'assistance en escale ***dans tous les aéroports de l'Union pour les 11 catégories de services; analyse de la relation entre les retards causés par les services d'assistance en escale et les normes de qualité minimale;***

Or. de

Amendement 20

Proposition de règlement

Article 39 – paragraphe 1 – point m

Proposition de la Commission

(m) *dispositif* de formation;

Amendement

(m) ***niveau*** de formation ***dans les domaines visés aux points a) à q) du paragraphe 3 de l'article 34; analyse de la relation entre les retards causés par les services d'assistance en escale et le niveau de formation;***

Or. de

Amendement 21

Proposition de règlement

Article 39 – paragraphe 1 – point n

Proposition de la Commission

(n) transfert de personnel et incidence de ce transfert sur la protection des travailleurs;

Amendement

(n) transfert de personnel et incidence de ce transfert sur la protection des travailleurs,

et notamment: nombre de travailleurs transférés en cas de transfert d'entreprises, nombre de départs volontaires de travailleurs en cas de transfert d'entreprises, importance des diminutions ou augmentations salariales des travailleurs transférés; nombre d'actions intentées devant le tribunal du travail dans le cadre de transferts; nombre de travailleurs ayant accepté de quitter volontairement l'entreprise et qui touchent des allocations versées par les systèmes nationaux de sécurité sociale;

Or. de

Amendement 22

Proposition de règlement

Article 39 – paragraphe 1 – point o

Proposition de la Commission

(o) conditions d'emploi et de travail dans le secteur de l'assistance en escale.

Amendement

(o) conditions d'emploi et de travail dans le secteur de l'assistance en escale, *et notamment l'évolution des salaires et rémunérations par rapport à l'évolution du prix des services d'assistance et par rapport à l'évolution de la productivité de l'ensemble des services d'assistance en escale d'un aéroport et de la productivité des différents prestataires de services d'assistance en escale.*

Or. de

Justification

Il convient de présenter le rapport dans un délai de trois ans afin de déceler de façon précoce les incidences négatives du règlement. La restriction aux incidences «significatives» laisse une trop grande marge d'interprétation. Il convient de préciser les indicateurs de façon à pouvoir clarifier par des données robustes le lien entre les SAE et les retards.

Amendement 23

Proposition de règlement Article 39 – paragraphe 3

Proposition de la Commission

3. Sur la base de ce rapport, la Commission peut décider si une révision du présent règlement est nécessaire.

Amendement

3. Sur la base de ce rapport ***et en collaboration étroite avec le Parlement européen***, la Commission peut décider si une révision du présent règlement est nécessaire.

Or. de

Justification

Par l'article 39, paragraphe 3, la Commission tente de s'arroger une compétence exclusive de décision quant à la nécessité d'une révision du règlement. Le Parlement européen doit être associé étroitement à cette décision.

Amendement 24

Proposition de règlement Article 40

Proposition de la Commission

Sans préjudice de l'application des dispositions du présent règlement et dans le respect des autres dispositions du droit de l'Union, les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour assurer la protection des droits des travailleurs.

Amendement

Les États membres doivent garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services d'assistance en escalade. Si les autorités compétentes d'un État membre constatent des lacunes dans cette protection ou des infractions, il convient de ne pas délivrer d'agrément à d'autres prestataires de services jusqu'à ce que le niveau requis soit à nouveau atteint.

Or. de

Justification

Le rapporteur souhaite concrétiser la proposition positive mais vague de la Commission. La commission EMPL devrait préciser concrètement qui doit contrôler le respect des droits et ce qui doit se passer en cas de lacunes dans la protection. En cas de lacune, la protection des

salariés doit prendre le pas sur la poursuite de la libéralisation afin de préserver le niveau actuel de sécurité du transport aérien en Europe. La sécurité doit l'emporter sur les considérations de concurrence.