



2016/2062(INI)

14.10.2016

AVIS

de la commission de l'emploi et des affaires sociales

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

sur une stratégie de l'aviation pour l'Europe
(2016/2062(INI))

Rapporteur pour avis: Ole Christensen

(*) Commission associée – article 54 du règlement

PA_NonLeg

SUGGESTIONS

La commission de l'emploi et des affaires sociales invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

- A. considérant que, dans l'Union, 4,7 millions d'emplois sont directement (1,9 million) et indirectement (2,8 millions) générés par le transport aérien, les aéroports et l'industrie manufacturière¹; que 917 000 autres emplois, ailleurs dans l'économie mondiale, sont soutenus par le secteur européen de l'aviation; qu'en dépit de l'essor du marché de l'aviation dans l'Union au cours de la période 2000-2013, avec une hausse de 47 % du trafic de passagers, le nombre d'emplois dans l'aviation est resté stable ou a baissé dans certains sous-secteurs;
- B. considérant que le secteur de l'aviation de l'Union est confronté à une concurrence féroce et déloyale, comme des aides d'État illégales et le non-respect des normes internationales du travail, de la part de transporteurs établis dans des pays tiers; que cette concurrence déloyale met les transporteurs européens sous pression, ce qui provoque des pertes d'emploi en Europe; que les normes internationales du travail et que les principes d'une concurrence saine doivent être respectés afin de garantir des conditions de concurrence équitables;
- C. considérant que de nouveaux modèles commerciaux et d'emploi ont vu le jour en raison du renforcement de l'internationalisation, de la libéralisation et de la concurrence mondiale;
- D. considérant que, selon Eurocontrol, en 2035, le trafic aérien en Europe devrait être de 50 % supérieur à celui de 2012;
- E. considérant que de récentes conclusions de l'OIT semblent indiquer une détérioration des conditions de travail dans le secteur de l'aviation; que la diversification accrue des contrats, si elle peut être un outil offrant une plus grande flexibilité, peut aussi être utilisée à mauvais escient pour s'assurer des règles à la carte afin d'éviter de payer des cotisations de sécurité sociale; que, dans certains cas, des formes d'emploi atypique peuvent avoir un effet négatif sur les droits sociaux et les droits du travail, la sécurité, la concurrence, les salaires, la santé, ainsi que les normes de sécurité et de qualité; que certaines compagnies aériennes offrent aux pilotes en formation des postes assortis de conditions déplorables, ou recourent à la pratique du "pay-to-fly" (payer pour voler), qui contraint le pilote à payer la compagnie aérienne pour effectuer des vols rémunérateurs;
- F. considérant que, dans certains espaces aériens, 94 % des retards sont causés par le manque de capacités des centres de contrôle régional;
- G. considérant qu'il ressort d'une étude réalisée par l'université de Gand que, sur six pilotes interrogés¹, plus d'un est confronté à des conditions d'emploi atypiques, par exemple être employé par l'intermédiaire d'une agence de travail intérimaire, être indépendant, ou travailler sur la base d'un contrat "zéro heure" sans aucun revenu minimal garanti; que les

¹ Y. Jorens, D. Gillis, L. Valcke et J. De Coninck, "Atypical Forms of Employment in the Aviation Sector", Dialogue social européen, Commission européenne, 2015.

compagnies aériennes à bas coût sont de loin celles qui ont le plus recours à l'emploi atypique;

- H. considérant que, compte tenu de la nature mobile et transnationale de l'aviation, il est difficile de déceler les abus sociaux et les cas de contournement des normes de travail et il est dès lors impossible de lutter contre les problèmes uniquement au niveau national;
- I. considérant que les partenaires sociaux européens, dans leur déclaration conjointe contre les pavillons de complaisance européens dans l'aviation, ont invité les législateurs européens à prendre des mesures d'urgence pour empêcher le développement des pavillons de complaisance européens dans l'aviation ou l'importation de pavillons de complaisance non européens dans le secteur;
1. salue la communication de la Commission intitulée "Une stratégie de l'aviation pour l'Europe"; met l'accent sur le fait que davantage d'efforts sont nécessaires pour renforcer le programme social et pour créer et conserver des emplois de qualité dans le secteur de l'aviation, ainsi que pour renforcer la compétitivité du secteur européen de l'aviation; est convaincu qu'il est impératif de garantir des conditions équitables dans ce secteur; encourage la Commission à proposer des initiatives concrètes afin d'éviter la concurrence déloyale et de protéger les droits des travailleurs;
 2. souligne les importantes disparités existant entre les États membres dans le domaine des conditions de travail et de la protection sociale, et le fait que les entreprises utilisent la liberté d'établissement pour réduire leurs coûts; invite les États membres à mettre un terme à cette concurrence préjudiciable;
 3. insiste sur l'importance de partenaires sociaux forts et indépendants dans le secteur de l'aviation, d'un dialogue social périodique institutionnalisé à tous les niveaux, de la participation des salariés à toutes les questions liées au fonctionnement de l'entreprise et de leur représentation dans les discussions qui s'y rapportent; insiste sur la nécessité d'un processus de consultation adéquat et d'un dialogue social renforcé avant toute initiative de l'Union dans le secteur de l'aviation;
 4. souligne que le droit de fonder un syndicat, d'adhérer à un syndicat et d'entreprendre une action collective est un droit fondamental et doit être respecté, comme le prévoit l'article 12 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne; rejette toute tentative visant à porter atteinte au droit de grève dans le secteur de l'aviation;
 5. prie instamment la Commission et les États membres de surveiller étroitement et de manière continue les tendances en matière d'emploi dans l'aviation civile européenne et, le cas échéant, de régler les nouveaux modèles d'entreprise et d'emploi; suggère que l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) puisse contrôler les nouveaux modèles d'entreprise et d'emploi pour garantir la sécurité de l'aviation; insiste pour que l'AESA associe les partenaires sociaux à cette mission;
 6. souligne que le faux travail indépendant dans l'aviation a des répercussions négatives importantes sur la sécurité aérienne, sur la protection sociale des travailleurs ainsi que sur une concurrence loyale sur le marché; invite la Commission et les États membres à redoubler d'efforts pour lutter contre le faux travail indépendant dans le secteur de l'aviation; encourage les États membres, le cas échéant, à prévoir une distinction claire

entre les travailleurs salariés et les travailleurs indépendants, en collaboration avec les partenaires sociaux;

7. salue les tentatives des partenaires sociaux de négocier un accord sur les conditions de travail et les droits sociaux des salariés dans le secteur européen de l'aviation; encourage ceux-ci à négocier des conventions collectives dans tous les segments du secteur de l'aviation conformément aux législations et pratiques nationales, car ces conventions constituent un instrument efficace pour lutter contre un nivellement par le bas des normes sociales, du travail et de l'emploi et pour garantir un revenu décent pour tous les travailleurs;
8. souligne que toute nouvelle libéralisation des services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union n'est pas nécessaire; souligne la nécessité de garantir de meilleures conditions de travail, des niveaux de qualification plus élevés, plus de sécurité et des services de meilleure qualité dans le secteur de l'assistance en escale; demande une clarification du concept d'"entité économique" en vue d'étendre les avantages de la directive 2001/23/CE aux travailleurs chargés de l'assistance en escale dans le cas d'un appel d'offres ou d'une perte d'activités partielle;
9. attire l'attention sur un certain nombre de cas de concurrence déloyale dans le secteur de l'aviation; rappelle que la concurrence déloyale peut contribuer à la dégradation des conditions de travail; demande aux autorités compétentes de sanctionner comme il se doit toute mauvaise conduite à cet égard;
10. estime que des conditions de travail précaires, qui sont particulièrement répandues parmi les jeunes pilotes et membres d'équipage, constituent un risque pour la sécurité; insiste pour que l'emploi direct reste le modèle d'emploi de base dans le secteur de l'aviation; invite la Commission et les États membres à garantir des conditions de travail et d'emploi décentes;
11. invite la Commission et les États membres à présenter des propositions visant à empêcher que l'emploi indirect soit utilisé pour contourner les législations européennes et nationales sur la fiscalité et la sécurité sociale dans le secteur de l'aviation;
12. relève que toutes les compagnies aériennes opérant dans l'Union européenne doivent respecter intégralement les exigences sociales et en matière d'emploi des États membres et de l'Union;
13. demande à la Commission de prendre des mesures pour garantir des conditions de travail prévenant les baisses de la sécurité résultant de la fatigue excessive des travailleurs, en particulier des pilotes;
14. invite la Commission et les États membres, sur la base du respect de leurs compétences respectives, à présenter des initiatives législatives pour éviter les pavillons de complaisance, les règles à la carte et la concurrence déloyale, notamment en ce qui concerne les contrats "zéro heure" et la pratique du "pay-to-fly", qui contraint les pilotes à payer pour voler, dans le secteur européen de l'aviation commerciale, afin de garantir des conditions de travail et d'emploi équitables;
15. demande à la Commission et aux États membres de garantir le respect et l'application du

droit du travail, de la législation sociale et des conventions collectives par les compagnies aériennes exerçant leurs activités dans un État membre donné;

16. invite la Commission à veiller à la bonne application du règlement (CE) n° 1008/2008 et à évaluer la nécessité d'une révision de ce règlement afin d'améliorer le critère de "siège principal d'exploitation";
17. demande une clarification et une application cohérente du critère de la "base d'affectation", afin de s'assurer qu'il établit une législation sociale, fiscale et du travail applicable à toutes les exploitations d'aéronefs par les compagnies aériennes détentrices d'un certificat de transporteur aérien (CTA) de l'Union, tant sur le marché intérieur qu'au niveau international; estime qu'aucun salarié ne devrait être laissé dans l'incertitude quant à la législation du travail applicable et à son droit à la sécurité sociale; attire l'attention, dans ce contexte, sur la situation particulière des travailleurs hautement mobiles dans le secteur du transport aérien et réclame une meilleure coordination des systèmes de sécurité sociale dans l'Union;
18. exige que tout le personnel navigant de pays tiers respecte intégralement les exigences de l'Union/l'AESA en matière de licence pour être autorisé à piloter des avions immatriculés dans l'Union; insiste sur la nécessité d'éviter le dumping social et toute forme d'exploitation de travailleurs, de même que le recours illégal au personnel navigant de pays tiers à bord d'avions immatriculés dans l'Union, ainsi que sur la nécessité de lutter contre ces phénomènes, afin de garantir des conditions de travail équitables et un haut niveau de sécurité; invite, dans ce contexte, la Commission à étendre l'application de la directive "permis unique" (2011/98/UE) aux travailleurs mobiles de l'aviation civile; rappelle que le personnel navigant des pays tiers jouit des mêmes droits que le personnel navigant de l'Union quant à la protection du travail et aux conditions de travail;
19. demande que tout accord conclu dans le domaine de la politique extérieure de l'Union en matière d'aviation respecte les droits de l'homme et les conventions pertinentes de l'OIT et prévoie des moyens d'exécution efficaces, y compris le refus ou le retrait de droits d'atterrissage; invite la Commission à veiller à ce que les négociations menées avec les pays tiers n'aboutissent pas à des accords en matière d'aviation qui portent atteinte à la protection des travailleurs ou aux normes sociales en Europe;
20. souligne que, dans le cadre de l'application du règlement en matière de comptes rendus d'événements dans l'aviation, il est essentiel d'établir régulièrement des rapports sur les incidents relatifs à la fatigue du personnel navigant ainsi que sur la contamination de l'air dans le poste de pilotage pour améliorer les normes relatives à la santé de l'équipage et la sécurité du personnel navigant, ainsi que celle des passagers;
21. rappelle en outre que tout accord dans le domaine de l'aviation doit inclure le respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales consacrés dans la charte sociale européenne et dans la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne;
22. déplore que les exigences imposées aux compagnies aériennes de pays tiers opérant vers et à partir des aéroports de l'Union ne soient pas applicables ou soient inexistantes à l'heure actuelle; insiste pour que le problème de la concurrence déloyale pratiquée par les compagnies aériennes de pays tiers, en raison, par exemple, d'aides d'État directes ou indirectes, de subventions ou de l'exploitation de travailleurs, soit abordé de manière

efficace et pour que les outils existants permettant de lutter contre cette concurrence déloyale soient scrupuleusement évalués et actualisés, le cas échéant; est fermement convaincu que tant que des clauses portant sur la concurrence loyale, y compris le respect des droits des travailleurs, ne sont pas prévues dans les accords sur le transport aérien avec les pays tiers, leurs droits de voler dans l'Union devraient être restreints;

23. invite les États membres à investir dans la formation et l'éducation tout au long de la vie dans l'ensemble des maillons de la chaîne de valeur de l'aviation, étant donné que la réussite du secteur européen de l'aviation dépend fortement de travailleurs qualifiés et de l'innovation; reconnaît la nécessité de combler toute lacune qui pourrait apparaître en matière de compétences; souligne l'importance des partenariats entre les établissements d'enseignement, les centres de recherche et les partenaires sociaux afin de mettre à jour les programmes de formation et de veiller à ce qu'ils soient adaptés aux besoins du marché du travail; recommande que les programmes éducatifs associent la théorie à la pratique et prévoient des stages, et qu'une attention particulière soit accordée aux dernières évolutions technologiques, telles que les drones;
24. invite la Commission et les États membres à garantir que des investissements publics et privés suffisants soient affectés à la recherche et au développement dans le secteur de l'aviation; souligne, dans ce contexte, l'importance de l'industrie manufacturière et de la fourniture de services tout au long de la chaîne de valeur de l'aviation, a fortiori pour l'emploi et la croissance; est fermement convaincu que la stratégie de l'aviation doit mieux tenir compte de leur rôle;
25. rappelle que la licence de vol européenne doit garantir un haut niveau de sûreté et de sécurité, et ce, au profit de l'ensemble de l'équipage et de tous les passagers; note que l'embauche de pilotes non détenteurs de licence de vol européenne peut conduire à une diminution générale des salaires des pilotes;
26. est convaincu qu'un réseau d'établissements de formation dans le domaine de l'aviation sous l'égide de l'académie virtuelle de l'AESA permettrait de mettre en place des normes communes en matière de sécurité et de formation;
27. invite la Commission et les États membres à créer un système de certification pour les centres d'enseignement qui assurent la formation de l'équipage de cabine afin d'améliorer la sûreté et la sécurité;
28. recommande de définir des normes communes concernant les compétences des inspecteurs dans le domaine de la sécurité aérienne;
29. rappelle à la Commission que le processus de libéralisation du ciel unique européen (CUE) et, en particulier le système de performance pour les prestataires de services de navigation aérienne (ANSP), ne doit pas être mis en œuvre au détriment des conditions de travail du personnel opérationnel hautement qualifié, pas plus qu'entraîner une baisse des investissements dans les nouvelles technologies et la formation de nouveaux membres du personnel; encourage la Commission à examiner comment éviter une telle évolution, étant donné qu'elle ne servirait pas l'objectif d'un meilleur service aérien, plus efficace et plus productif, en Europe;
30. invite les États membres à garantir à tous les travailleurs du secteur de l'aviation des

conditions de travail décentes, notamment la santé et la sécurité au travail, indépendamment de la taille et du type de l'entreprise qui les emploie, du lieu de travail ou du contrat sous-jacent; souligne que cela inclut la protection contre l'exposition à des particules polluantes dans les aéroports; souligne la nécessité de disposer de règles transparentes en matière de santé et de sécurité au travail dans le secteur de l'aviation qui prévoient de soumettre tous les aéronefs disposant d'un CTA de l'Union à un contrôle régulier dans le respect des compétences nationales;

31. souligne le besoin de surveiller régulièrement l'équilibre psychologique du personnel navigant, afin de garantir son niveau de santé et de sécurité au travail; rappelle l'importance du temps de repos pour le personnel navigant, pour garantir le niveau maximal de sûreté et sécurité durant leur temps de travail;
32. insiste pour que la nécessité de clarifier davantage le droit applicable et la juridiction compétente à l'égard des contrats de travail des travailleurs mobiles du secteur aérien soit évaluée en étroite collaboration avec les représentants de ces travailleurs;
33. invite la Commission et les États membres à prévenir les abus sociaux et le contournement des normes du travail en garantissant la protection de ceux qui fournissent des informations, en facilitant la communication transparente des informations et en améliorant la coopération entre les inspecteurs du travail des États membres;
34. demande aux autorités compétentes d'améliorer la situation actuelle des centres de contrôle régional, par exemple, en augmentant les effectifs et en améliorant les conditions de travail, afin de faire face à l'augmentation prévue du trafic aérien et de réduire le nombre de retards et la congestion de l'espace aérien de l'Union;
35. prie instamment la Commission et les États membres d'assurer une meilleure mise en œuvre et une meilleure application de la législation existante de l'Union dans le secteur de l'aviation.

**RÉSULTAT DU VOTE FINAL
EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

Date de l'adoption	12.10.2016
Résultat du vote final	+: 46 -: 6 0: 0
Membres présents au moment du vote final	Laura Agea, Guillaume Balas, Brando Benifei, Vilija Blinkevičiūtė, Enrique Calvet Chambon, Ole Christensen, Martina Dlabajová, Lampros Fountoulis, Elena Gentile, Arne Gericke, Marian Harkin, Czesław Hoc, Danuta Jazłowiecka, Agnes Jongerius, Rina Ronja Kari, Jan Keller, Ádám Kósa, Agnieszka Kozłowska-Rajewicz, Jean Lambert, Jérôme Lavrilleux, Jeroen Lenaers, Verónica Lope Fontagné, Javi López, Morten Løkkegaard, Thomas Mann, Dominique Martin, Anthea McIntyre, Joëlle Mélin, Elisabeth Morin-Chartier, Emilian Pavel, João Pimenta Lopes, Georgi Pirinski, Marek Plura, Terry Reintke, Anne Sander, Sven Schulze, Siôn Simon, Jutta Steinruck, Romana Tomc, Yana Toom, Ulrike Trebesius, Marita Ulvskog, Renate Weber, Tatjana Ždanoka, Jana Žitňanská
Suppléants présents au moment du vote final	Georges Bach, Deirdre Clune, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Neoklis Sylikiotis, Flavio Zanonato
Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final	Raymond Finch