

ACCORD**entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière**

CONSIDÉRANT:

- le développement du transport ferroviaire, qui exige la modernisation du système et le développement du trafic transeuropéen et donc des services en interopérabilité,
- la nécessité de développer un trafic transfrontalier sûr et de protéger la santé et la sécurité des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière,
- la nécessité d'éviter une concurrence basée uniquement sur des différences dans les conditions de travail,
- l'intérêt de développer le transport ferroviaire au sein de l'Union européenne,
- l'idée que ces objectifs seront atteints en créant des règles communes sur des conditions d'utilisation standard minimales du personnel mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière,
- la conviction que le nombre des personnels concernés va s'accroître dans les prochaines années,
- le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 138 et 139, paragraphe 2,
- la directive 93/104/CE (modifiée par la directive 2000/34/CE), et notamment ses articles 14 et 17,
- la convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome, 19 juin 1980),
- le fait que l'article 139, paragraphe 2, du traité dispose que la mise en œuvre des accords conclus au niveau européen intervient à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission,
- le fait que les parties signataires font cette demande par la présente.

LES PARTIES SIGNATAIRES SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT:

*Clause 1***Champ d'application**

Cet accord s'applique aux travailleurs mobiles des chemins de fer affectés à des services d'interopérabilité transfrontalière effectués par des entreprises ferroviaires.

Pour le trafic de passagers transfrontalier local et régional, et pour le trafic fret transfrontalier ne dépassant pas 15 kilomètres au-delà de la frontière, ainsi que pour le trafic entre les gares frontières officielles dont la liste figure en annexe, l'application de cet accord est facultative.

Cet accord est également facultatif pour les trains sur «les relations transfrontalières» qui commencent et se terminent également sur l'infrastructure du même État membre et utilisent l'infrastructure d'un autre État membre sans s'y arrêter (ce qui peut donc être considéré comme une opération de transport national).

En ce qui concerne les travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière, la directive 93/104/CE ne s'appliquera pas aux aspects pour lesquels cet accord contient des dispositions plus spécifiques.

*Clause 2***Définitions**

Pour l'objet du présent accord, les définitions suivantes s'appliquent:

- 1) «services d'interopérabilité transfrontalière»: services transfrontaliers pour lesquels au moins deux certificats de sécurité, tels qu'ils sont exigés par la directive 2001/14/CE, sont requis des entreprises ferroviaires;

2) «travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière»: tout travailleur membre de l'équipage d'un train, affecté à des services d'interopérabilité transfrontalière pour plus d'une heure sur la base d'une prestation journalière;

3) «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;

4) «période de repos»: toute période qui n'est pas du temps de travail;

5) «période nocturne»: toute période d'au moins sept heures, telle que définie par la législation nationale, comprenant en tout cas l'intervalle compris entre vingt-quatre et cinq heures;

6) «prestation de nuit»: toute prestation d'au moins trois heures de travail pendant la période nocturne;

7) «repos hors résidence»: repos journalier qui ne peut être pris à la résidence normale du personnel mobile;

8) «conducteur»: tout travailleur chargé de conduire un engin de traction;

9) «temps de conduite»: la durée d'une activité programmée durant laquelle le conducteur est responsable de la conduite d'un engin de traction, à l'exclusion du temps prévu pour la mise en service et pour la mise hors service de l'engin. Il inclut les interruptions programmées quand le conducteur reste responsable de la conduite de l'engin de traction.

Clause 3

Repos journalier à la résidence

Le repos journalier à la résidence est d'une durée minimale de douze heures consécutives par période de vingt-quatre heures.

Il peut être réduit à un minimum de neuf heures consécutives une fois par période de sept jours. Dans ce cas, les heures correspondant à la différence entre le repos réduit et les douze heures seront ajoutées au repos journalier à la résidence qui suit.

Un repos journalier réduit de façon significative ne pourra pas être fixé entre deux repos journaliers hors résidence.

Clause 4

Repos journalier hors résidence

Le repos hors résidence a une durée minimale de huit heures consécutives par période de vingt-quatre heures.

Un repos journalier hors résidence doit être suivi par un repos journalier à la résidence ⁽¹⁾.

Il est recommandé de veiller au confort de l'hébergement du travailleur mobile en repos hors résidence.

Clause 5

Temps de pauses

a) Conducteurs

Si la durée du temps de travail d'un conducteur est supérieure à 8 heures, une pause d'au moins quarante-cinq minutes sera assurée pendant la journée de travail,

ou

lorsque le temps de travail se situe entre six heures et huit heures, cette pause sera d'au moins trente minutes et sera assurée pendant la journée de travail.

Le moment de la journée et la durée de la pause seront suffisants pour permettre une récupération effective du travailleur.

Les pauses peuvent être adaptées au cours de la journée de travail en cas de retard de trains.

Une partie de la pause devrait être donnée entre la troisième et la sixième heure de travail.

La clause 5, point a), n'est pas applicable s'il y a un second conducteur. Dans ce cas, les conditions d'octroi sont fixées au niveau national.

b) Personnel d'accompagnement

Pour le personnel d'accompagnement, une pause de trente minutes sera assurée si le temps de travail est supérieur à six heures.

⁽¹⁾ Les parties sont d'accord afin que des négociations sur un second repos hors résidence consécutif ainsi que pour la compensation des repos hors résidence puissent avoir lieu entre les partenaires sociaux au niveau de l'entreprise ferroviaire ou au niveau national, suivant ce qui est le plus approprié. Au niveau européen, la question du nombre de repos hors résidence consécutifs ainsi que de la compensation des repos hors résidence sera renégoциée deux ans après la signature du présent accord.

*Clause 6***Repos hebdomadaire**

Tout travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière bénéficie, par période de sept jours, d'une période minimale de repos ininterrompu d'une durée de vingt-quatre heures auxquelles s'ajoutent les douze heures de repos journalier prévu à la clause 3.

Chaque année, le travailleur mobile dispose de cent quatre périodes de repos de vingt-quatre heures, incluant les périodes de vingt-quatre heures des cinquante-deux repos hebdomadaires,

comprenant:

— douze repos doubles (de quarante-huit heures plus le repos journalier de douze heures) comprenant le samedi et le dimanche,

et

— douze repos doubles (de quarante-huit heures plus le repos journalier de douze heures), sans garantie qu'un samedi ou un dimanche y soit inclus.

*Clause 7***Temps de conduite**

La durée du temps de conduite, tel que défini dans la clause 2, ne peut être supérieure à neuf heures pour une prestation de jour et à huit heures pour une prestation de nuit entre deux repos journaliers.

La durée du temps de conduite maximale par période de deux semaines est limitée à quatre-vingts heures.

*Clause 8***Contrôle**

Un tableau de service indiquant les heures quotidiennes de travail et de repos du personnel mobile doit être tenu pour veiller au respect des dispositions du présent accord. Les éléments concernant les heures réelles de travail seront disponibles. Le tableau de service sera conservé au sein de l'entreprise pendant au moins un an.

*Clause 9***Clause de non-régression**

La mise en œuvre de cet accord ne constitue en aucun cas une justification valable pour réduire le niveau général de protection des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

*Clause 10***Suivi de l'accord**

Les signataires du présent accord suivront sa transposition et son application dans le cadre du comité de dialogue sectoriel «chemins de fer» mis en place conformément à la décision 98/500/CE de la Commission européenne.

*Clause 11***Évaluation**

Les parties évalueront les dispositions de l'accord deux ans après sa signature à la lumière des premières expériences de développement de transport interopérable transfrontalier.

*Clause 12***Révision**

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

Bruxelles, le 27 janvier 2004.

Pour la CER

Giancarlo CIMOLI
Président

Johannes LUDEWIG
Directeur exécutif

Francesco FORLENZA
Président du groupe des directeurs
des ressources humaines

Jean-Paul PREUMONT
Conseiller «Affaires sociales»

Pour la ETF

Norbert HANSEN
Président de la section «Chemins
de fer»

Jean-Louis BRASSEUR
Vice-président de la section
«Chemins de fer»

Doro ZINKE
Secrétaire générale

Sabine TRIER
Secrétaire politique

ANNEXE

Liste des gares frontières officielles situées au-delà de la limite des 15 km et pour lesquelles l'accord est facultatif

RZEPIN (PL)

TUPLICE (PL)

ZEBRZYDOWICE (PL)

DOMODOSSOLA (IT)
