

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την Ευρωπαϊκή Συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας του ιπτάμενου προσωπικού της πολιτικής αεροπορίας που συνάφθηκε από την Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (ΑΕΑ), την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF), την Ευρωπαϊκή Ένωση Προσωπικού Θαλάμων Διακυβέρνησης Αεροσκαφών (ECA), την Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών της Ευρώπης (ERA) και τη Διεθνή Ένωση για τις Ναυλωμένες Πτήσεις (IACA)

(2000/C 337 E/22)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(2000) 382 τελικό — 2000/0164(CNS)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 23 Ιουνίου 2000)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 139(2),

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η διοίκηση και οι εργαζόμενοι (οι κοινωνικοί εταίροι) μπορούν, σύμφωνα με το άρθρο 139 παράγραφος 2 της συνθήκης, να ζητούν από κοινού να υλοποιούνται συμφωνίες σε κοινοτικό επίπεδο με απόφαση του Συμβουλίου μετά από πρόταση της Επιτροπής.
- (2) Το Συμβούλιο ενέκρινε την οδηγία 93/104/ΕΚ σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας.
- (3) Η πολιτική αεροπορία ήταν ένας από τους κλάδους και τις δραστηριότητες που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής.
- (4) Η Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 138 παράγραφος 2 της συνθήκης, διαβουλεύθηκε με τους κοινωνικούς εταίρους για τον ενδεχόμενο προσανατολισμό μιας κοινοτικής ενέργειας στους κλάδους και τις δραστηριότητες που εξαιρούνται από την οδηγία 93/104/ΕΚ.
- (5) Η Επιτροπή, κρίνοντας, μετά τη διαβούλευση αυτή, ότι ήταν σκόπιμη η ανάληψη κοινοτικής δράσης, διαβουλεύθηκε εκ νέου με τους κοινωνικούς εταίρους σε κοινοτικό επίπεδο επί του περιεχομένου της μελετώμενης πρότασης, σύμφωνα με το άρθρο 138 παράγραφος 3 της εν λόγω συνθήκης.
- (6) Η Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (ΑΕΑ), η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF), η Ευρωπαϊκή Ένωση Προσωπικού Θαλάμων Διακυβέρνησης Αεροσκαφών (ECA), η Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών της Ευρώπης (ERA) και η Διεθνής Ένωση για τις Ναυλωμένες Πτήσεις (IACA) πληροφόρησαν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την επιθυμία τους να αρχίσουν διαπραγματεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 138(4) της συνθήκης.

(7) Οι εν λόγω οργανώσεις συνήψαν, στις 22 Μαρτίου 2000, ευρωπαϊκή συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας του προσωπικού πτήσης της πολιτικής αεροπορίας.

(8) Η συμφωνία αυτή περιέχει κοινό αίτημα προς την Επιτροπή να υλοποιήσει τη συμφωνία με απόφαση του Συμβουλίου, ύστερα από πρόταση της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 139 παράγραφος 2 της συνθήκης.

(9) Το Συμβούλιο στην απόφασή του της 13ης Μαρτίου 2000 σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις πολιτικές απασχόλησης των κρατών μελών του 2000 κάλεσε τους κοινωνικούς εταίρους σε όλα τα κατάλληλα επίπεδα να διαπραγματευθούν συμφωνίες για τον εκσυγχρονισμό της οργάνωσης της εργασίας, συμπεριλαμβανομένων εύκαμπτων σχημάτων εργασίας, με σκοπό να καταστούν οι επιχειρήσεις παραγωγικές και ανταγωνιστικές και να επιτευχθεί η απαιτούμενη ισορροπία μεταξύ ευκαμψίας και ασφάλειας.

(10) Η παρούσα οδηγία και η συνημμένη συμφωνία θεσπίζουν ειδικότερες απαιτήσεις κατά την έννοια του άρθρου 14 της οδηγίας του Συμβουλίου 93/104/ΕΚ όσον αφορά την οργάνωση του χρόνου του ιπτάμενου προσωπικού της πολιτικής αεροπορίας.

(11) Η προσηκούμενη πράξη για την υλοποίηση της συμφωνίας είναι μια οδηγία κατά την έννοια του άρθρου 249 της Συνθήκης η οποία δεσμεύει τα κράτη μέλη ως προς το αποτέλεσμα που πρέπει να επιτευχθεί, αφήνοντάς τους την επιλογή του τύπου και των μεθόδων.

(12) Λόγω της υψηλά ενταγμένης φύσης του τομέα της αεροπορίας και των συνθηκών ανταγωνισμού που επικρατούν σ' αυτόν, οι στόχοι της παρούσας οδηγίας για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων δεν μπορούν να υλοποιηθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και απαιτείται συνεπώς κοινοτική δράση, για την επίτευξη αυτών των στόχων η οδηγία δεν υπερβαίνει το προς τούτο απαραίτητο.

(13) Σε ό,τι αφορά τους όρους που χρησιμοποιούνται στη συνθήκη και οι οποίοι δεν ορίζονται ειδικά μέσα σε αυτή, η οδηγία αφήνει στα κράτη μέλη την ελευθερία να καθορίσουν τους όρους αυτούς σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο και την πρακτική, όπως συμβαίνει και με άλλες οδηγίες για την κοινωνική πολιτική που χρησιμοποιούν παρόμοιους όρους, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ορισμοί σέβονται το περιεχόμενο της συμφωνίας.

(14) Η Επιτροπή συνέταξε πρόταση οδηγίας, σύμφωνα με την ανακοίνωσή της της 20ής Μαΐου 1998 για την προσαρμογή και την προώθηση του κοινωνικού διαλόγου σε κοινοτικό επίπεδο, λαμβάνοντας υπόψη την αντιπροσωπευτικότητα των συμβαλλόμενων μερών και τη νομιμότητα κάθε ρήτρας της συμφωνίας.

- (15) Η Επιτροπή συνέταξε την πρόταση οδηγίας σύμφωνα με το άρθρο 137(2) της συνθήκης που προβλέπει ότι στις οδηγίες στον τομέα της κοινωνικής πολιτικής «αποφεύγεται η επιβολή διοικητικών, οικονομικών και οικονομικών εξαναγκασμών οι οποίοι θα παρεμπόδιζαν τη δημιουργία και την ανάπτυξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων».
- (16) Η οδηγία και η συνημμένη συμφωνία καθιερώνουν ελάχιστα πρότυπα· ότι τα κράτη μέλη ή/και οι κοινωνικοί εταίροι μπορούν να διατηρήσουν ή να καθιερώσουν ευνοϊκότερες διατάξεις.
- (17) Η εφαρμογή της οδηγίας αυτής δεν μπορεί να αιτιολογήσει οπισθοδρόμηση σε σχέση με την παρούσα κατάσταση σε κάθε κράτος μέλος.
- (18) Η εφαρμογή της οδηγίας συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων του άρθρου 136 της Συνθήκης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Σκοπός αυτής της οδηγίας είναι να θέσει σε εφαρμογή τη συνημμένη ευρωπαϊκή συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας του προσωπικού πτήσης της πολιτικής αεροπορίας που συνάφθηκε στις 22 Μαρτίου 2000 μεταξύ των οργανώσεων που εκπροσωπούν τους εργοδότες και τους εργαζομένους στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, της Ένωσης Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (ΑΕΑ), της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF), της Ευρωπαϊκής Ένωσης προσωπικού Θαλάμων Διακυβέρνησης Αεροσκαφών (ΕCΑ), της Ευρωπαϊκής Ένωσης Αερομεταφορέων των Περιφερειών της Ευρώπης (ΕΡΑ) και της Διεθνούς Ένωση για τις Ναυλωμένες Πτήσεις (IACA).

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρήσουν ή να θεσπίσουν ευνοϊκότερες διατάξεις από εκείνες που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία.
2. Η εφαρμογή αυτής της οδηγίας δεν είναι δυνατόν σε καμία περίπτωση να αποτελέσει επαρκή λόγο για τη μείωση του γενικού επιπέδου προστασίας των εργαζομένων στους τομείς που καλύπτονται από αυτή την οδηγία. Αυτό ισχύει με την επιφύλαξη του δικαιώματος των κρατών μελών ή/και των εργοδοτών και των εργα-

ζομένων να θεσπίζουν, κάτω από τις μεταβαλλόμενες συνθήκες, διαφορετικές νομοθετικές, κανονιστικές ή συμβατικές ρυθμίσεις από εκείνες που ισχύουν με το χρόνο της έκδοσης αυτής της οδηγίας, με την προϋπόθεση πάντοτε ότι τηρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις που θεσπίζονται με αυτή την οδηγία.

Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη καθορίζουν το καθεστώς των κυρώσεων που εφαρμόζονται στις παραβιάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν κάθε απαραίτητο μέτρο για να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες με την παράβαση και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν τις διατάξεις αυτές στην Επιτροπή το αργότερο έως την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 4, και κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις αφορά, το συντομότερο δυνατό.

Άρθρο 4

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι απαραίτητες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως τις 30 Ιουνίου 2001, ή διασφαλίζουν ότι οι κοινωνικοί εταίροι λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα μέσω συμφωνίας, πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής, τα δε κράτη μέλη οφείλουν να λαμβάνουν κάθε απαραίτητο μέτρο που να τους επιτρέπει ανά πάσα στιγμή να είναι σε θέση να διασφαλίζουν τα αποτελέσματα που επιβάλλει η παρούσα οδηγία. Πληροφορούν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.

Όταν τα κράτη μέλη εκδώσουν αυτές τις διατάξεις, αυτές θα περιέχουν αναφορά σ' αυτή την οδηγία ή θα συνοδεύονται από μια τέτοια αναφορά με την ευκαιρία της επίσημης δημοσίευσής τους. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο γίνεται αυτή η αναφορά.

Άρθρο 5

Η οδηγία αυτή θα τεθεί σε ισχύ την εικοστή ημέρα μετά τη δημοσίευση της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 6

Τα κράτη μέλη είναι αποδέκτες της παρούσας οδηγίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ευρωπαϊκή Συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας του ιπτάμενου προσωπικού της πολιτικής αεροπορίας που συνάφθηκε από την Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (ΑΕΑ), την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ΕΤΦ), την Ευρωπαϊκή Ένωση Προσωπικού Θαλάμων Διακυβέρνησης Αεροσκαφών (ΕΑΑ), την Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών της Ευρώπης (ΕΡΑ) και τη Διεθνή Ένωση για τις Ναυλωμένες Πτήσεις (ΙΑΑ)

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως τα άρθρα 138 και 139(2)

Εκτιμώντας:

ότι το άρθρο 139(2) της συνθήκης προβλέπει ότι οι συμφωνίες που συνάφθηκαν σε ευρωπαϊκό επίπεδο μπορούν να εφαρμόζονται κατόπιν κοινού αιτήματος των υπογραφόντων μερών με απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου κατόπιν πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής·

ότι τα υπογράφοντα μέρη προβαίνουν με την παρούσα πράξη σε ένα τέτοιο αίτημα·

ότι τα υπογράφοντα μέρη κρίνουν ότι οι διατάξεις αυτής της συμφωνίας είναι «ειδικότερες απαιτήσεις» κατά την έννοια του άρθρου 14 της οδηγίας 93/104/ΕΚ του Συμβουλίου και ότι οι διατάξεις αυτής της οδηγίας δεν πρέπει να εφαρμοσθούν·

τα υπογράφοντα μέρη συμφωνούν τα εξής:

Ρήτρα 1

1. Η συμφωνία ισχύει για το χρόνο εργασίας του ιπτάμενου προσωπικού της πολιτικής αεροπορίας.
2. Θεσπίζει ειδικότερες απαιτήσεις κατά την έννοια του άρθρου 14 της οδηγίας 93/104/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας του προσωπικού πτήσης της πολιτικής αεροπορίας.

Ρήτρα 2

1. «Χρόνος εργασίας» νοείται κάθε περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας ο εργαζόμενος ευρίσκεται στην εργασία στη διάθεση του εργοδότη και ασκεί τη δραστηριότητα ή τα καθήκοντά του, σύμφωνα με τις εθνικές νομοθεσίες ή/και πρακτική.
2. «Ιπτάμενο προσωπικό της πολιτικής αεροπορίας» νοούνται τα μέλη του πληρώματος που είναι παρόντα στο κατάστρωμα επιβατικού αεροσκάφους και έχουν προσληφθεί από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος μέλος.
3. «Συνολικός χρόνος πτήσης» νοείται ο χρόνος μεταξύ της πρώτης κίνησης ενός αεροσκάφους από τη θέση στάθμευσής του με σκοπό την απογείωση έως τη στιγμή που αυτό επιστρέφει για να σταθμεύσει στην καθορισμένη θέση στάθμευσης και μέχρις ότου όλες οι μηχανές σταματήσουν.

Ρήτρα 3

1. Το ιπτάμενο προσωπικό της πολιτικής αεροπορίας δικαιούται ετήσια άδεια μετ' αποδοχών τουλάχιστον 4 εβδομάδων σύμφωνα με τους όρους γένεσης δικαιώματος και χορήγησης μιας τέτοιας άδειας που καθορίζονται από τις εθνικές νομοθεσίες ή/και πρακτική.
2. Η ελάχιστη περίοδος ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών δεν είναι δυνατό να αντικατασταθεί με τη χορήγηση αντισταθμιστικής παροχής, εκτός από τις περιπτώσεις λήξης της σχέσης εργασίας.

Ρήτρα 4

1. α) Το ιπτάμενο προσωπικό της πολιτικής αεροπορίας δικαιούται δωρεάν υγειονομική εξέταση πριν από το διορισμό του και κατόπιν κατά τακτικά διαστήματα·
β) το ιπτάμενο προσωπικό της πολιτικής αεροπορίας που υποφέρει από προβλήματα υγείας αναγνωρισμένα ως έχοντα σχέση με το γεγονός ότι το προσωπικό αυτό εργάζεται επίσης κατά τη νύκτα μεταφέρεται εφόσον αυτό είναι δυνατό σε θέση με εργασία κατά την ημέρα επί του αεροσκάφους ή στο έδαφος για την οποία είναι κατάλληλο.
2. Η δωρεάν υγειονομική εξέταση που αναφέρεται στην παράγραφο 1(α) διεξάγεται με τήρηση του ιατρικού απόρρητου.
3. Η δωρεάν υγειονομική εξέταση που αναφέρεται στην παράγραφο 1(α) μπορεί να διεξάγεται στα πλαίσια του εθνικού συστήματος ασφάλισης υγείας.

Ρήτρα 5

1. Για το ιπτάμενο προσωπικό της πολιτικής αεροπορίας προβλέπεται ασφάλεια και προστασία της υγείας ανάλογη με τη φύση της εργασίας του.
2. Υπηρεσίες ή εγκαταστάσεις κατάλληλης προστασίας και πρόληψης σχετικά με την ασφάλεια και την υγεία του ιπτάμενου προσωπικού της πολιτικής αεροπορίας διατίθενται πάντοτε.

Ρήτρα 6

Λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα έτσι ώστε ο εργοδότης, ο οποίος προτίθεται να οργανώσει εργασία σύμφωνα με ένα ορισμένο σχήμα, να λαμβάνει υπόψη τη γενική αρχή της προσαρμογής της εργασίας στον εργαζόμενο.

Ρήτρα 7

Πληροφορίες σχετικά με ειδικά σχήματα εργασίας του ιπτάμενου προσωπικού της πολιτικής αεροπορίας πρέπει να παρέχονται στις αρμόδιες αρχές εφόσον αυτές το ζητήσουν.

Ρήτρα 8

1. Ο χρόνος εργασίας πρέπει να τηρείται με την επιφύλαξη κάθε μεταγενέστερης κοινοτικής νομοθεσίας σχετικά με τους περιορισμούς του χρόνου πτήσης και υπηρεσίας και τις απαιτήσεις ανάπαυσης και σε συνδυασμό με την εθνική νομοθεσία σχετικά με το θέμα αυτό η οποία πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε κάθε σχετικό θέμα.

2. Ο μέγιστος ετήσιος χρόνος εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων εφεδρείας για την ανάληψη καθήκοντος όπως καθορίζονται από την εφαρμοστέα νομοθεσία, ανέρχεται σε 2000 ώρες από τις οποίες ο συνολικός χρόνος πτήσεων περιορίζεται σε 900 ώρες.

3. Ο μέγιστος ετήσιος χρόνος εργασίας πρέπει να κατανέμεται όσο το δυνατόν πιο συμμετρικά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Ρήτρα 9

Με την επιφύλαξη της ρήτρας 3, στο ιπτάμενο προσωπικό της πολιτικής αεροπορίας παρέχονται ημέρες ελεύθερες από οιοδήποτε καθήκον και εφεδρεία, οι οποίες γνωστοποιούνται εκ των προτέρων ως εξής:

- α) 7 τουλάχιστον εργάσιμες κατά την τοπική ρύθμιση ημέρες σε κάθε ημερολογιακό μήνα, οι οποίες μπορούν να περιλαμβάνουν κάθε περίοδο ανάπαυσης που απαιτείται από το νόμο· και
- β) 96 τουλάχιστον εργάσιμες κατά την τοπική ρύθμιση ημέρες σε κάθε ημερολογιακό έτος οι οποίες μπορεί να περιλαμβάνουν κάθε περίοδο ανάπαυσης που απαιτείται από το νόμο.

Ρήτρα 10

Τα μέρη θα επανεξετάσουν τις παραπάνω διατάξεις 2 έτη μετά τη λήξη της περιόδου εφαρμογής που καθορίζεται στην απόφαση του Συμβουλίου η οποία θέτει σε εφαρμογή αυτή τη συμφωνία.

Βρυξέλλες, 22 Μαρτίου 2000.

Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (ΑΕΑ)

Karl-Heinz Neumeister, Γενικός γραμματέας

Manfred Merz, αντιπρόεδρος της επιτροπής κοινωνικών υποθέσεων της ΑΕΑ, πρόεδρος της ομάδας διαπραγμάτευσης

Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF)

Brenda O'Brien, βοηθός Γενικός γραμματέας

Betty Lecouturier, πρόεδρος, επιτροπή προσωπικού θαλάμων διακυβέρνησης

Bent Gehlsen, μέλος της ομάδας διαπραγματεύσεων, επιτροπή προσωπικού θαλάμων διακυβέρνησης

Ευρωπαϊκή Ένωση Προσωπικού Θαλάμων Διακυβέρνησης Αεροσκαφών (ECA)

Captain Francesco Gentile, πρόεδρος

Captain Bill Archer, αντιπρόεδρος

Giancarlo Crivellaro, Γενικός γραμματέας

Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών της Ευρώπης

Mike Ambrose, γενικός διευθυντής

Διεθνής Ένωση για τις Ναυλωμένες Πτήσεις (IACA)

Marc Frisque, γενικός διευθυντής

Allan Brown, διευθυντής, αεροπολικές και εργασιακές υποθέσεις