

Voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart gesloten door de Association of European Airlines (AEA), de European Transport Workers' Association (ETF), de European Cockpit Association (ECA), de European Regions Airline Association (ERA) en de International Air Carrier Association (IACA)

(2000/C 337 E/22)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2000) 382 def. — 2000/0164(CNS)

(Door de Commissie ingediend op 23 juni 2000)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 139, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Werkgevers en werknemers (de sociale partners) mogen, overeenkomstig artikel 139, lid 2, van het Verdrag, gezamenlijk verzoeken dat op communautair niveau gesloten overeenkomsten ten uitvoer worden gelegd door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie.
- (2) De Raad heeft Richtlijn 93/104/EG betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd goedgekeurd.
- (3) De burgerluchtvaart was één van de van het toepassingsgebied van die richtlijn uitgesloten sectoren en activiteiten.
- (4) De Commissie heeft, overeenkomstig artikel 138, lid 2, van het Verdrag, de sociale partners geraadpleegd over de mogelijke richting van het communautaire optreden in verband met de van Richtlijn 93/104/EG uitgesloten sectoren en activiteiten.
- (5) De Commissie, die naar aanleiding van de resultaten van de bedoelde raadpleging van mening is dat communautair optreden wenselijk is, heeft de sociale partners op Europees niveau opnieuw geraadpleegd over de inhoud van het overwogen voorstel, overeenkomstig artikel 138, lid 2, van het Verdrag.
- (6) De Association of European Airlines (AEA), de European Transport Workers' Federation (ETF), de European Cockpit Association (ECA), de European Regions Airline Association (ERA) en de International Air Carrier Association (IACA) hebben de Commissie in kennis gesteld van hun wens de in artikel 139 bedoelde onderhandelingen te beginnen, overeenkomstig artikel 138, lid 4, van het Verdrag.
- (7) De genoemde organisaties hebben op 22 maart 2000 een Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart gesloten.
- (8) Deze overeenkomst bevat een gemeenschappelijk verzoek aan de Commissie om de overeenkomst ten uitvoer te leggen door een besluit van de Raad op verzoek van de Commissie, overeenkomstig artikel 139, lid 2, van het Verdrag.
- (9) De Raad heeft, in zijn resolutie van 13 maart 2000 betreffende de richtsnoeren voor het werkgelegenheidsbeleid van de lidstaten, de sociale partners op alle gepaste niveaus uitgenodigd te onderhandelen over overeenkomsten ter modernisering van de arbeidsorganisatie, met inbegrip van flexibele arbeidsregelingen, teneinde ondernemingen productief en concurrerend te maken en het nodige evenwicht te bereiken tussen flexibiliteit en zekerheid.
- (10) Deze richtlijn en de als bijlage aangehechte overeenkomst bevatten meer specifieke voorschriften, zoals bedoeld in artikel 14 van Richtlijn 93/104/EG, inzake de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart.
- (11) Het gepaste wetgevende besluit voor de tenuitvoerlegging van de overeenkomst is een richtlijn, zoals bedoeld in artikel 249 van het Verdrag, die voor de lidstaten bindend is ten aanzien van het te bereiken resultaat, doch hen de bevoegdheid laat vorm en middelen te kiezen.
- (12) Vanwege de hoge mate van integratie van en de concurrentiesituatie in de luchtvaartsector kunnen de doelstellingen van deze richtlijn, het beschermen van de gezondheid en de veiligheid van de werknemers, niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt en daarom is optreden door de Gemeenschap vereist. Deze richtlijn gaat niet verder dan hetgeen nodig is voor de verwezenlijking van deze doelstellingen.
- (13) Wat de in de overeenkomst gebruikte, maar niet nader gedefinieerde termen betreft, laat de richtlijn de lidstaten vrij die termen te definiëren overeenkomstig hun nationale wetgeving en praktijk, zoals dat het geval is voor de overige richtlijnen inzake sociaal beleid waarin soortgelijke termen worden gebruikt, mits deze definities verenigbaar zijn met de overeenkomst.
- (14) De Commissie heeft haar voorstel voor een richtlijn opgesteld overeenkomstig haar mededeling van 20 mei 1998 over de aanpassing en bevordering van de sociale dialoog op communautair niveau, rekening houdend met de representatieve status van de partijen die de overeenkomst sluiten en de rechtsgeldigheid van elke clausule in de overeenkomst.

- (15) De Commissie heeft haar voorstel voor een richtlijn opgesteld overeenkomstig artikel 137, lid 2, van het Verdrag, dat bepaalt dat in richtlijnen op sociaal gebied „wordt vermeden zodanige administratieve, financiële en juridische verplichtingen op te leggen dat de oprichting en ontwikkeling van kleine en middelgrote ondernemingen daardoor zou kunnen worden belemmerd”.
- (16) De richtlijn en de overeenkomst in de bijlage stellen minimumnormen vast. De lidstaten en/of de sociale partners mogen gunstiger bepalingen handhaven of invoeren.
- (17) De tenuitvoerlegging van deze richtlijn mag niet dienen als rechtvaardiging voor enige regressie in de bestaande situatie in elke lidstaat.
- (18) De tenuitvoerlegging van de overeenkomst draagt bij tot de verwezenlijking van de in artikel 136 van het Verdrag bedoelde doelstellingen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Het doel van deze richtlijn is rechtsgevolg geven aan de Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart, die op 22 maart 2000 tussen de werkgevers- en werknemersorganisaties in de burgerluchtvaartsector, de Association of European Airlines (AEA), de European Transport Workers' Federation (ETF), de European Cockpit Association (ECA), de European Regions Airline Association (ERA) en de International Air Carrier Association (IACA), werd gesloten (zie bijlage).

Artikel 2

1. De lidstaten kunnen gunstigere dan de in deze richtlijn bedoelde bepalingen handhaven of invoeren.
2. De tenuitvoerlegging van deze richtlijn vormt in geen enkel geval een rechtvaardiging voor een verlaging van het algemene beschermingsniveau van de werknemers op de onder deze richtlijn vallende gebieden. Dit doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten en/of de sociale partners om in het licht

van de ontwikkelingen andersluidende wettelijke, bestuursrechtelijke en contractuele bepalingen aan te nemen dan die welke op het tijdstip van de goedkeuring van deze richtlijn van kracht zijn, mits de hand wordt gehouden aan de minimumeisen van deze richtlijn.

Artikel 3

De lidstaten stellen het stelsel van sancties van toepassing op overtredingen van de ter uitvoering van deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen vast en treffen alle maatregelen die nodig zijn om de tenuitvoerlegging van die sancties te verzekeren. De aldus vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op de in artikel 4 vermelde datum van deze bepalingen in kennis en delen haar alle latere wijzigingen zo spoedig mogelijk mee.

Artikel 4

De lidstaten doen de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden die nodig zijn om uiterlijk (twee jaar na de goedkeuring ervan) aan deze richtlijn te voldoen, of zorgen er uiterlijk op die datum voor dat de sociale partners bij overeenkomst de nodige bepalingen invoeren, waarbij de lidstaten alle noodzakelijke maatregelen nemen om te allen tijde de door deze richtlijn geëiste resultaten te kunnen waarborgen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, dan wel bij de officiële bekendmaking ervan, wordt naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden door de lidstaten vastgesteld.

Artikel 5

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 6

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

BIJLAGE

Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart gesloten door de Association of European Airlines (AEA), de European Transport Workers' Association (ETF), de European Cockpit Association (ECA), de European Regions Airline Association (ERA) en de International Air Carrier Association (IACA)

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid de artikelen 138 en 139, lid 2;

Overwegende dat artikel 139, lid 2, van het Verdrag bepaalt dat de tenuitvoerlegging van de op communautair niveau gesloten overeenkomsten op gezamenlijk verzoek van de ondertekenende partijen kan geschieden door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie;

Overwegende dat de ondertekenende partijen hierbij een dergelijk verzoek doen;

Overwegende dat de ondertekenende partijen van mening zijn dat de bepalingen van deze Overeenkomst „meer specifieke voorschriften” zijn in de zin van artikel 14 van Richtlijn 93/104/EG van de Raad, en dat de bepalingen van die richtlijn niet moeten gelden;

Zijn de ondertekenende partijen het volgende overeengekomen:

Clause 1

1. De Overeenkomst is van toepassing op de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart.
2. De Overeenkomst bevat „meer specifieke voorschriften” betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd in de zin van artikel 14 van Richtlijn 93/104/EG van de Raad.

Clause 2

1. Onder „arbeidstijd” wordt verstaan de tijd waarin de werknemer werkzaam is, ter beschikking van de werkgever staat en zijn werkzaamheden of functie uitoefent, overeenkomstig de nationale wetten en/of praktijk.
2. Onder „mobiel personeel in de burgerluchtvaart” wordt verstaan bemanningsleden aan boord van een burgerluchtvaartuig, in dienst van een onderneming gevestigd in een lidstaat.
3. Onder „bloktijd” wordt verstaan de tijd tussen het moment waarop een vliegtuig voor het eerst zijn parkeerplaats verlaat om op te stijgen tot het moment waarop het op de aangeduide parkeerplaats tot stilstand komt en alle motoren zijn uitgezet.

Clause 3

1. Mobiel personeel in de burgerluchtvaart heeft recht op een betaald verlof van minstens vier weken per jaar, overeenkomstig de voorwaarden voor het recht op en het toekennen van een dergelijk verlof krachtens de nationale wetgeving en/of praktijk.
2. De minimumperiode van betaald verlof mag niet worden vervangen door een geldelijke vergoeding, behalve bij beëindiging van de arbeidsverhouding.

Clause 4

1. a) Mobiel personeel in de burgerluchtvaart heeft recht op een gratis medische keuring alvorens het voor de arbeid wordt ingezet en daarna op gezette tijden;
b) mobiel personeel in de burgerluchtvaart met gezondheidsproblemen waarvan vaststaat dat deze verband houden met het feit dat het ook 's nachts werkt, krijgt indien mogelijk mobiel of niet-mobiel passend dagwerk.
2. Bij de in lid 1, onder a), bedoelde gratis medische keuring moet het medisch geheim worden gerespecteerd.
3. De in lid 1, onder a), bedoelde gratis medische keuring kan deel uitmaken van de nationale gezondheidszorg.

Clause 5

1. Mobiel personeel in de burgerluchtvaart geniet ten aanzien van hun veiligheid en gezondheid een mate van bescherming die op de aard van hun werk is afgestemd.
2. De passende beschermings- en preventiediensten of -voorzieningen voor de veiligheid en de gezondheid van mobiel personeel in de burgerluchtvaart staan steeds ter beschikking.

Clausule 6

De nodige maatregelen worden genomen opdat een werkgever die voornemens is de werkzaamheden volgens een bepaald rooster in te delen, rekening houdt met het algemene beginsel van de aanpassing van de arbeid aan de mens.

Clausule 7

Informatie betreffende specifieke roosters van mobiel personeel in de burgerluchtvaart dient aan de bevoegde autoriteiten ter beschikking te worden gesteld, wanneer deze daarom vragen.

Clausule 8

1. De arbeidstijd moet worden vastgesteld onverminderd enige toekomstige Gemeenschapswetgeving inzake beperkingen van de vlieg- en de dienstitijden en vereisten inzake de rusttijden, en in combinatie met de nationale wetgeving over dit onderwerp, die bij alle hiermee verband houdende aangelegenheden in aanmerking moet worden genomen.
2. De maximale werktijd per jaar, met inbegrip van een aantal elementen betreffende het stand-by zijn voor de dienst zoals vastgesteld in de van toepassing zijnde wetgeving, bedraagt 2.000 uur, waarvan ten hoogste 900 uur bloktijd.
3. De maximale werktijd per jaar moet zo gelijk mogelijk over het jaar worden gespreid.

Clausule 9

Onverminderd clausule 3 krijgt het mobiel personeel in de burgerluchtvaart dagen vrij van dienst en stand-by, die vooraf worden gemeld, en wel als volgt:

- a) minstens 7 lokale dagen in elke kalendermaand, met inbegrip van eventuele wettelijke rustperioden; en
- b) minstens 96 lokale dagen in elk kalenderjaar, met inbegrip van eventuele wettelijke rustperioden.

Clausule 10

Twee jaar na afloop van de in het besluit van de Raad betreffende de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst vastgelegde toepassingsperiode worden de bovenstaande bepalingen door de partijen opnieuw besproken.

Brussel, 22 maart 2000.

Association of European Airlines (AEA)

Karl-Heinz Neumeister, secretaris-generaal

Manfred Merz, vice-voorzitter van de commissie Sociale zaken van de AEA, voorzitter van het onderhandelingsteam

European Transport Workers' Federation (ETF)

Brenda O'Brien, adjunct-secretaris-generaal

Betty Lecouturier, president, comité cabinepersoneel

Bent Gehlsen, lid van het onderhandelingsteam, comité cabinepersoneel

European Cockpit Association (ECA)

Gezagvoerder Francesco Gentile, voorzitter

Gezagvoerder Bill Archer, vice-voorzitter

Giancarlo Crivellaro, secretaris-generaal

European Regions Airline Association (ERA)

Mike Ambrose, directeur-generaal

The International Air Carrier Association (IACA)

Marc Frisque, directeur-generaal

Allan Brown, directeur, luchtvaartbeleid- en industriezaken
