

Lisäksi voidaan todeta seuraavat seikat:

- työntekijät tekevät suunnattoman pitkiä työpäiviä, eli työskentelevät 44 päivää peräkkäin reilusti yli kahdeksantuntisia päiviä,
- ulkomaalaisten lentäjien palkat ovat alhaiset eikä heillä ei usein ole sosiaaliturvaa ja
- helikopterien iän vuoksi työntekijöille aiheutuu suurempia riskejä ja enemmän onnettomuuksia.

Kansainvälinen liikennelentäjäliitto (Ifalpa) teki julkisen valituksen Espanjan toiminnasta Tokiossa viime huhtikuussa pitämässään vuosikokouksessa. Espanjalaiset ammattijärjestöt (joiden ryhmittymä on Apythel) ovat esittäneet asian Espanjan ministeriöille ja liikenteestä vastaavalle komission jäsenelle, mutta ne eivät ole tähän mennessä saaneet ratkaisua ongelmaansa.

Huomioon olisi otettava seuraavat säädökset:

- siviili-ilmailuun sovellettavan työajan järjestämistä koskevan direktiivin 93/104/ETY⁽¹⁾ laajentaminen,
- direktiivi 96/71/EY⁽²⁾ palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon, jonka 1 artiklan mukaan ”muuhun kuin jäsenvaltioon sijoittautuneet yritykset eivät voi saada suotuisampaa kohtelua kuin jäsenvaltioon sijoittautuneet yritykset” ja
- työntekijöiden suojelemista vaaroilta, jotka liittyvät meluallistukseen työssä koskeva neuvoston direktiivi 86/188/ETY⁽³⁾, johon sisältyvät ilma-alusten miehistöt ja jota tässä pitkien työpäivien tapauksessa rikotaan laajasti meluallistuksen enimmäismäärien suhteen.

Voisiko komissio kertoa, onko Espanjan kuningaskunta asianmukaisesti saattanut edellä mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöään?

Eikö komissio katso, että edellä kuvattujen syiden vuoksi yhteisön lainsäädäntöä rikotaan selvästi? Olisiko komissio valmis käynnistämään tapauksen tutkinnan?

⁽¹⁾ EYVL L 307, 13.12.1993, s. 18.

⁽²⁾ EYVL L 18, 21.1.1997, s. 1.

⁽³⁾ EYVL L 137, 24.5.1986, s. 28.

(2001/C 187 E/011)

KIRJALLINEN KYSYMYS E-3489/00

esittäjä(t): María Sornosa Martínez (PSE) komissiolle

(10. marraskuuta 2000)

Aihe: Tulipalojen sammuttamiseen tarkoitettuja helikoptereita koskevat kilpailuongelmat Espanjassa

Espanjassa käytetään tällä hetkellä metsäpalojen sammuttamiseen Itä-Euroopan maiden armeijoiden entisiä helikoptereita. Niitä käytetään myös ei-luvallisiin tarkoituksiin, kuten loukkaantuneiden tutkimiseen, hoitoon, pelastamiseen ja kuljetuksiin. Näiden helikopterien miehistöissä on monia yhteisön ulkopuolisista, myös pääasiassa Itä-Euroopasta maista kotoisin olevia työntekijöitä. Nämä työntekijät tekevät suunnattoman pitkiä työpäiviä, eli työskentelevät 44 päivää peräkkäin reilusti yli kahdeksantuntisia päiviä, ja lisäksi lentäjien palkat ovat espanjalaisten yhtiöiden lentäjien palkkoja alhaisemmat. Tämän kaiken vuoksi jotkut hallintoviranomaiset palkkaavat mieluummin alhaisemmat kustannukset aiheuttavia ulkomaalaisia.

Kansainvälinen liikennelentäjäliitto (Ifalpa) teki julkisen valituksen Espanjan toiminnasta Tokiossa viime huhtikuussa pitämässään vuosikokouksessa. Espanjalaiset ammattijärjestöt (joiden ryhmittymä on Apythel) ovat esittäneet asian Espanjan ministeriöille ja liikenteestä vastaavalle komission jäsenelle, mutta ne eivät ole tähän mennessä saaneet ratkaisua ongelmaansa.

Onko komissio tietoinen Ifalpa:n ja Apythel:n toistuvista vaatimuksista?

Onko tässä komission mielestä rikottu yhteisön kilpailulainsäädäntöä?

**Loyola de Palacion komission puolesta
antama yhteinen vastaus kirjallisiin kysymyksiin
E-3487/00, E-3488/00 ja E-3489/00**

(13. helmikuuta 2001)

Kesäisin monia Espanjan alueita uhkaavien metsäpalojen torjuminen edellyttää useiden helikopterien käyttöä sekä varsinaiseen sammutustyöhön että sammutustyöhön osallistuvien henkilöiden kuljettamiseen. Tästä tehtävästä vastaava Espanjan julkinen hallinto käyttää nykyisellään noin sataa helikopteria metsäpalojen jokavuotisten torjunta- ja sammutusoperaatioiden aikana. Tätä varten on tehty sopimuksia yksityisten helikopterien käytöstä 16. kesäkuuta 2000 annetussa kuninkaallisessa asetuksessa 2/2000 säädettyjen julkisiin sopimuksiin sovellettavien sääntöjen mukaisesti.

Suurin osa käytetyistä helikoptereista on rekisteröity Espanjassa. Espanjan helikopterikanta ei kuitenkaan ole riittävä eikä sisällä tiettytyyppejä erityishelikoptereita, minkä vuoksi se ei kata koko tarvetta. Näin ollen yritykset, joiden kanssa julkinen hallinto on tehnyt metsäpalojen torjumista koskevia sopimuksia, joutuvat väliaikaisesti vuokraamaan muissa maissa rekisteröityjä helikoptereita. Helikopterit on rekisteröity joko Euroopan yhteisön muissa jäsenvaltioissa (Saksa, Ruotsi) tai yhteisön ulkopuolisissa maissa (Chile, Yhdysvallat, Venäjä, Puola jne.). Helikopterit on vuokrattu joko ilman miehistöä ("dry lease") tai miehistön kanssa ("wet lease").

Yhteisö ei ole toistaiseksi antanut helikoptereiden käyttöä koskevia yhteisiä teknisiä sääntöjä. Kunkin jäsenvaltion on näin ollen toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta voidaan taata lentotoiminnan (myös tiettyjen erityistoimintojen kuten metsäpalojen torjunnan) turvallisuus. Komission käytössä olevien tietojen perusteella näyttäisi, että tilanne on tämä Espanjassa. Metsäpalojen torjuntaan kelpuutetaan ainoastaan yritykset, joilla on sellainen ansiolentolupa, joka todistaa niiden kykenevän suorittamaan metsäpalojen sammutustehtäviä. Kun yritykset vuokraavat muissa maissa rekisteröityjä helikoptereita, Espanjan siviili-ilmailulaitos tarkastaa kyseiset helikopterit yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23. heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92⁽¹⁾ mukaisesti ja varmistaa, että ne vastaavat vastaavantyyppisten tehtävien suorittamiseen Espanjassa rekisteröidyltä helikoptereilta vaadittavaa turvallisuustasoa.

Siviili-ilmailun alalla sovellettavien teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamista koskevan ehdotuksensa⁽²⁾ antamisen yhteydessä komissio ilmoitti neuvostolle ja parlamentille aikomuksestaan laajentaa yhteisön lainsäädännön soveltamisalaa kattamaan myös helikopteritoiminnan turvallisuuden, johon kuuluvat muun muassa metsäpalojen torjunta sekä loukkaantuneiden auttaminen, pelastaminen ja kuljetus.

Espanjan viranomaiset ovat ilmoittaneet komissiolle, että siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkiminnan perusperiaatteista annettu direktiivi 94/56/ETY⁽³⁾ on saatettu osaksi Espanjan kansallista lainsäädäntöä 13. toukokuuta 1998 annetulla kuninkaallisella asetuksella 389/98, jolla on perustettu lento-onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkimuskomissio. Tutkimuskomission tehtäviin kuuluu kaikkien Espanjan alueella ilmenevien lento-onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tekninen tutkiminen, ja se toimii täysin itsenäisesti. Tutkimuskomissio on siis valtuutettu tutkimaan helikopterionnettomuuksia, jotka ovat tapahtuneet metsäpalojen torjunnan yhteydessä, vaikka käytetyt helikopterit olisi merkitty muiden maiden rekistereihin. Komissio ei ole tietoinen muista kuin vuonna 1993 tapahtuneesta onnettomuudesta, jossa oli osallisena Itä-Euroopan maassa rekisteröity helikopteri. Komissiolla ei näin ollen ole syytä epäillä, etteivätkö Espanjan viranomaiset soveltaisi direktiiviä moitteettomasti.

Työntekijöiden suojelemisesta vaaroilta, jotka liittyvät meluallistukseen työssä, 12. toukokuuta 1986 annetun neuvoston direktiivin 86/188/ETY⁽⁴⁾ 1 artiklan 2 kohdassa säädetään, ettei sitä sovelleta lento-kuljetuksen alalla työskenteleviin työntekijöihin.