

32000L0079

L 302/57

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

1.12.2000

DYREKTYWA RADY 2000/79/WE
z dnia 27 listopada 2000 r.

dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 139 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Partnerzy społeczni mogą, zgodnie z art. 139 ust. 2 Traktatu domagać się wspólnie, aby porozumienia zawarte na szczeblu Wspólnoty wprowadzane były w życie decyzją Rady, na wniosek Komisji.
- (2) Rada przyjęła dyrektywę 93/104/WE ⁽¹⁾ dotyczącą niektórych aspektów organizacji czasu pracy. Lotnictwo cywilne to jeden z sektorów i rodzajów działalności wyłączonych z zakresu dyrektywy. Parlament Europejski oraz Rada przyjęły dyrektywę 2000/34/WE, zmieniającą dyrektywę 93/104/WE, w celu włączenia wyłączonych wcześniej sektorów i działalności.
- (3) Komisja, zgodnie z art. 138 ust. 2 Traktatu, przeprowadziła konsultacje z partnerami społecznymi co do ewentualnego kierunku działań Wspólnoty w odniesieniu do sektorów i działalności wyłączonych z zakresu dyrektywy 93/104/WE.
- (4) Komisja, uznając po przeprowadzonych konsultacjach, że pożądane jest działanie Wspólnoty, ponownie skonsultowała się z partnerami społecznymi na szczeblu Wspólnoty co do istoty przewidywanej propozycji, zgodnie z art. 138 ust. 3 Traktatu.
- (5) Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA) poinformowały Komisję o tym, iż pragną rozpocząć rokowania, zgodnie z art. 138 ust. 4 Traktatu.
- (6) Wymienione organizacje zawarły dnia 22 marca 2000 r. Europejskie Porozumienie w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym.
- (7) Porozumienie to zawiera wspólne żądanie skierowane do Komisji wykonania go w drodze decyzji Rady, na wniosek Komisji, zgodnie z art. 139 ust. 2 Traktatu.
- (8) W niniejszej dyrektywie oraz w porozumieniu ustala się bardziej szczegółowe wymogi w rozumieniu art. 14 dyrektywy 93/104/WE odnośnie do organizacji czasu pracy personelu latającego w lotnictwie cywilnym.
- (9) W art. 2 ust. 7 dyrektywy 93/104/WE określono personel pokładowy jako każdego pracownika zatrudnionego w charakterze członka personelu podróżującego lub latającego, przez przedsiębiorstwo, które oferuje usługi transportowe dla osób i rzeczy, drogą lądową, powietrzną lub śródlądową.
- (10) Instrumentem właściwym dla wykonania porozumienia jest dyrektywa, w rozumieniu art. 249 Traktatu.
- (11) Ze względu na wysoce zintegrowany charakter sektora lotnictwa cywilnego oraz panujące warunki konkurencji, cele niniejszej dyrektywy, tj. ochrona zdrowia i bezpieczeństwa pracowników, nie może być osiągnięty w wystarczającym stopniu przez Państwa Członkowskie, wymagane jest zatem działanie Wspólnoty, zgodnie z zasadą subsydiarności, ustaloną w art. 5 Traktatu. Niniejsza dyrektywa nie wychodzi poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia powyższych celów.
- (12) Niniejsza dyrektywa pozostawia Państwom Członkowskim swobodę zdefiniowania, zgodnie z prawem krajowym i praktyką, tych określeń użytych w porozumieniu, które nie zostały szczegółowo zdefiniowane, jak w przypadku innych dyrektyw dotyczących polityki społecznej, w których użyte zostały podobne określenia, pod warunkiem że wymienione definicje są zgodne z porozumieniem.
- (13) Komisja przedstawiła projekt dyrektywy zgodnie ze swoim komunikatem z dnia 20 maja 1998 r. „Dostosowanie i rozwijanie społecznego dialogu na szczeblu Wspólnoty”, biorąc pod uwagę reprezentatywny status stron sygnatariuszy i zgodność z prawem każdej z klauzul porozumienia. Strony sygnatariusze mają wspólnie wystarczający status reprezentatywności personelu latającego zatrudnionego przez przedsiębiorstwa, które oferują usługi transportowe dla osób i rzeczy w lotnictwie cywilnym.
- (14) Komisja przedstawiła projekt dyrektywy, zgodnie z art. 137 ust. 2 Traktatu, który stanowi, iż dyrektywy dotyczące polityki społecznej „muszą unikać narzucania ograniczeń administracyjnych, finansowych i prawnych, które mogłyby powstrzymać tworzenie i rozwój małych i średnich przedsiębiorstw”.

⁽¹⁾ Dz.U. L 307 z 13.12.1993, str. 18. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2000/34/WE (Dz.U. L 195 z 1.8.2000, str. 41).

- (15) W niniejszej dyrektywie i w porozumieniu ustala się takie minimalne normy. Państwa Członkowskie i/lub partnerzy społeczni mogą utrzymać je lub wprowadzić korzystniejsze przepisy.
- (16) Stosowanie dyrektywy nie uzasadnia jakiegokolwiek pogorszenia sytuacji już istniejącej w Państwie Członkowskim.
- (17) Komisja poinformowała Parlament Europejski, Komitet Ekonomiczno-Społeczny i Komitet Regionów, przesyłając tym organom tekst swojej propozycji dyrektywy zawierającej porozumienie.
- (18) Parlament Europejski przyjął rezolucję o Ramowym porozumieniu partnerów społecznych dnia 3 października 2000 r.
- (19) Wykonanie porozumienia przyczynia się do osiągnięcia celów określonych w art. 136 Traktatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Celem niniejszej dyrektywy jest wykonanie Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego dnia 22 marca 2000 r. pomiędzy organizacjami reprezentującymi partnerów społecznych cywilnego sektora lotniczego: Stowarzyszeniem Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF), Europejskim Stowarzyszeniem Cockpit (ECA), Stowarzyszeniem Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowym Stowarzyszeniem Przewoźników Lotniczych (IACA).

Tekst Porozumienia zamieszczony jest w Załączniku.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić nowe, korzystniejsze niż ustanowione w niniejszej dyrektywie, przepisy.
2. Stosowanie niniejszej dyrektywy w żadnych okolicznościach nie uzasadnia w sposób wystarczający zmniejszenia ogólnego

poziomu ochrony pracowników w obszarach objętych jej zakresem. Pozostaje to bez uszczerbku dla praw Państw Członkowskich i/lub partnerów społecznych, w świetle zmieniających się okoliczności, do ustanowienia różnego ustawodawstwa, przepisów wykonawczych lub umownych w stosunku do obowiązujących w momencie przyjmowania niniejszej dyrektywy, z zastrzeżeniem, iż są one zgodne z minimalnymi wymaganiami, ustanowionymi w niniejszej dyrektywie.

Artykuł 3

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do stosowania niniejszej dyrektywy nie później niż do dnia 1 grudnia 2003 r., albo zapewniają, iż najpóźniej do tej daty partnerzy społeczni wprowadzą wymagane środki w drodze porozumienia. Państwa Członkowskie podejmują wszelkie konieczne środki, które umożliwią im w każdej chwili zagwarantowanie realizacji przepisów przewidzianych w niniejszej dyrektywie. O powyższym niezwłocznie powiadamiają Komisję.

Przyjęte przez Państwa Członkowskie środki zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonania takiego odniesienia określają Państwa Członkowskie.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie w dniu jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 27 listopada 2000 r.

W imieniu Rady

É. GUIGOU

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Europejskie porozumienie w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawarte przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 138 i art. 139 ust. 2,

uwzględniając fakt, iż art. 139 ust. 2 Traktatu stanowi, że porozumienia zawarte na szczeblu europejskim mogą być wykonane w drodze decyzji Rady na wniosek Komisji na wspólny wniosek stron sygnatariuszy,

uwzględniając fakt, że strony sygnatariusze niniejszym o to wnoszą,

uwzględniając fakt, że strony sygnatariusze uważają, iż przepisy niniejszego porozumienia stanowią „bardziej szczegółowe wymagania”, w rozumieniu art. 14 dyrektywy 93/104/WE, oraz że przepisy wymienionej dyrektywy nie powinny mieć zastosowania,

STRONY SYGNATARIUSZE POROZUMIAŁY SIĘ CO DO PONIŻSZEGO:

Klauzula 1

1. Porozumienie stosuje się do czasu pracy personelu pokładowego lotnictwa cywilnego.
2. Ustala się bardziej szczegółowe wymogi, w rozumieniu art. 14 dyrektywy Rady 93/104/WE, odnoszące się do organizacji czasu pracy personelu pokładowego lotnictwa cywilnego.

Klauzula 2

1. „Czas pracy” oznacza każdy okres, w czasie którego pracownik pracuje, pozostaje do dyspozycji pracodawcy i wypełnia zadania i obowiązki, zgodnie z prawem krajowym i/lub praktyką.
2. „Personel pokładowy lotnictwa cywilnego” oznacza członków załogi na pokładzie cywilnego samolotu zatrudnionych przez przedsiębiorstwo założone w Państwie Członkowskim.
3. „Zablokowany czas latania” oznacza czas pomiędzy pierwszym wyjazdem z miejsca postoju samolotu w celu wykonania startu, do momentu zakończenia pracy na wyznaczonej pozycji postojowej i wyłączenia wszystkich silników.

Klauzula 3

1. Personel pokładowy lotnictwa cywilnego jest uprawniony do płatnego, corocznego urlopu o wymiarze co najmniej czterech tygodni, zgodnie z warunkami odnoszącymi się do nabywania prawa i udzielania tego rodzaju urlopu, przewidzianymi w ustawodawstwie krajowym i/lub praktyką.
2. Minimalnego okresu płatnego corocznego urlopu nie można zastępować finansowym ekwiwalentem, z wyjątkiem zakończenia stosunku pracy.

Klauzula 4

1. a) Personel pokładowy lotnictwa cywilnego jest uprawniony do bezpłatnego badania lekarskiego przed mianowaniem, a następnie w regularnych odstępach czasu.
b) Personel pokładowy lotnictwa cywilnego mający problemy zdrowotne, uznane za związane z pracą w porze nocnej, zostanie przeniesiony, kiedy tylko to będzie możliwe, do odpowiedniej dla niego pracy na zmianie dziennej, na stanowisko personelu naziemnego lub pokładowego.
2. Bezpłatne badanie lekarskie, o którym mowa w ust. 1 lit. a), spełnia wymogi tajemnicy lekarskiej.
3. Bezpłatne badanie lekarskie, o którym mowa w ustępie 1 lit. a), może być przeprowadzone w ramach państwowego systemu opieki zdrowotnej.

Klauzula 5

1. Personel pokładowy lotnictwa cywilnego będzie mieć zapewnioną ochronę zdrowia i bezpieczeństwo, stosownie do charakteru swojej pracy.
2. Właściwe służby lub udogodnienia związane z zapobieganiem i ochroną w odniesieniu do bezpieczeństwa i zdrowia personelu pokładowego lotnictwa cywilnego będą dostępne przez cały czas.

Klauzula 6

Zostaną podjęte niezbędne środki w celu zapewnienia, aby pracodawca, który ma zamiar zorganizować pracę według określonego schematu, brał pod uwagę ogólne zasady przystosowywania pracy do pracownika.

Klauzula 7

Informacje dotyczące szczególnych schematów pracy personelu pokładowego lotnictwa cywilnego powinny być przedstawiane właściwym organom na ich żądanie.

Klauzula 8

1. Czas pracy powinien być analizowany bez uszczerbku dla jakiegokolwiek przyszłego ustawodawstwa Wspólnoty w sprawie ograniczeń czasowych lotów i służby oraz wymogów związanych z wypoczynkiem, w powiązaniu z ustawodawstwem krajowym w tej dziedzinie, które powinno być brane pod uwagę we wszystkich odnośnych kwestiach.

2. Maksymalny czas pracy w ciągu roku, w tym niektóre elementy gotowości w oczekiwaniu na przydzielenie obowiązków, stosownie do obowiązujących przepisów, wynosi 2 000 godzin, z czego zablokowany czas latania jest ograniczony do 900 godzin.

3. Maksymalny czas pracy w ciągu roku winien być rozłożony na cały rok, w takim zakresie, jak jest praktycznie możliwe.

Klauzula 9

Bez uszczerbku dla klauzuli 3, personelowi pokładowemu lotnictwa cywilnego przysługują, po uprzednim zawiadomieniu, następujące dni wolne od wszystkich obowiązków i gotowości:

- a) co najmniej siedem dni w miejscu zamieszkania w każdym miesiącu kalendarzowym, można tu wliczać okresy przerw w pracy wymagane przez prawo, i
- b) co najmniej 96 dni w miejscu zamieszkania w każdym roku kalendarzowym, można tu wliczać wszystkie okresy przerw w pracy wymagane przez prawo.

Klauzula 10

Strony dokonają przeglądu powyższych przepisów po dwóch latach od zakończenia okresu wprowadzania ich w życie ustanowionego w decyzji Rady nadającej moc obowiązującą niniejszemu Porozumieniu.

Bruksela, dnia 22 marca 2000 r.

Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA)

Karl-Heinz Neumeister,
Sekretarz Generalny
Manfred Merz,
Wiceprzewodniczący Komitetu do spraw Socjalnych AEA,
Przewodniczący Zespołu Negocyjacyjnego

Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF)

Brenda O'Brien,
zastępca Sekretarza Generalnego
Betty Lecouturier,
Prezes, Komisja Załóg Kabin
Bent Gehlsen,
członek zespołu negocyjacyjnego, Komisja Załóg Kabin

Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA)

Kapitan Francesco Gentile,
Przewodniczący
Kapitan Bill Archer,
Wiceprzewodniczący
Giancarlo Crivellaro,
Sekretarz Generalny

Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA)

Mike Ambrose,
Dyrektor Generalny

Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

Marc Frisque,
Dyrektor Generalny
Allan Brown,
Dyrektor, Sprawy Przemysłu i Polityki Lotniczej