

## ДИРЕКТИВА 2000/79/ЕО НА СЪВЕТА

От 27 ноември 2000 година

**относно Европейското споразумение за организация на работното време на мобилния състав в гражданската авиация, сключено от Асоциацията на европейските авиолинии (АЕА), Европейската федерация на работещите в транспорта (ЕТФ), Европейската асоциация на техническия летателен състав (ЕСА), Европейската асоциация на авиокомпаниите от европейските региони (ЕРА) и Международната асоциация за чартърни полети (IACA)**

(Текст от значение за ЕИП)

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност и по-специално член 139, параграф 2 от него,

като взе предвид предложението на Комисията,

като има предвид, че:

- 1) Съгласно член 119, параграф 2 на Договора, социалните партньори могат съвместно да поискат споразуменията, сключени на общностно ниво да бъдат приведени в изпълнение с решение на Съвета, по предложение на Комисията.
- 2) Съветът прие директива 93/104/ЕО<sup>1</sup>, относно някои аспекти на организацията на работното време. Гражданската авиация беше една от сферите на дейност, изключени от приложното поле на въпросната директива. Европейският парламент и Съветът приеха Директива 2000/34/ЕО, изменяща Директива 93/104/ЕО, за да бъдат обхванати изключените преди това сфери и дейности.
- 3) Комисията, в съответствие с член 138, параграф 2 от Договора, се консултира със социалните партньори относно възможната насока на действие на Общността по отношение на сферите и дейностите, изключени от Директива 93/104/ЕО.
- 4) Комисията, считайки след тази консултация, че едно такова действие на Общността е желателно, отново се консултира със социалните партньори в рамките на Общността, по съдържанието на предвиденото предложение, в съответствие с член 138, параграф 3 от Договора.
- 5) Асоциацията на европейските авиолинии (АЕА), Европейската федерация на работещите в транспорта (ЕТФ), Европейската асоциация на техническия летателен състав (ЕСА), Европейската асоциация на авиокомпаниите от европейските региони (ЕРА), и Международната асоциация за чартърни полети (IACA) информираха Комисията за тяхната воля да започнат преговори съгласно член 138, параграф 4 от Договора.
- 6) Посочените организации сключиха на 22 март 2000 г. Европейско споразумение за организацията на работното време на мобилния състав в гражданската авиация.

<sup>1</sup> ОВ № L 307 от 13.12.1993 г., стр. 18. Директива, изменена с директива 2000/34/ЕО (ОВ № L 195 от 1.8.2000 г., стр. 41)

- 7) Споразумението съдържа съвместно искане до Комисията да приведе в изпълнение споразумението с решение на Съвета и по предложение на Комисията, съгласно член 139, параграф 2 от Договора.
- 8) Настоящата директива и Споразумението определят по-специални предписания, по смисъла на член 14 на директива 93/104/ЕО, отнасящи се за организацията на работното време на мобилния състав в гражданската авиация.
- 9) Според определението, дадено в член 2, точка 7) на Директива 93/104/ЕО, мобилен работник е всеки работник от пътуващия или летателния състав на предприятие, извършващо услуги за превоз на пътници или товари по шосе, въздух или воден път.
- 10) Актът за привеждане в изпълнение на Споразумението е директива по смисъла на член 249 от Договора.
- 11) Като се има предвид високата степен на интеграция в сферата на гражданската авиация и действащите в нея условия на конкуренция, целите на настоящата директива, насочена към защита на здравето и сигурността на работниците, не могат да бъдат осъществени в достатъчна степен от държавите-членки, така че се изисква действие на общностно ниво, в съответствие с принципа на субсидиарност, утвърден в член 5 от Договора. Настоящата директива не превишава условията, необходими за постигане на тези цели.
- 12) По отношение на тези условия от Споразумението, които не са специално определени в него, настоящата директива предоставя на държавите-членки възможността сами да ги определят в съответствие с националните си законодателства и практики, какъвто е случаят с други директиви в областта на социалната политика, предвиждащи подобни условия, стига тези определения да са съвместими със Споразумението.
- 13) Комисията е изготвила своето предложение за директива, в съответствие с нейното съобщение от 20 май 1998 г., озаглавено “Адаптиране и развитие на социалния диалог на общностно ниво”, отчитайки представителния характер на договарящите се страни и законосъобразността на всяка клауза от Споразумението. Подписалите страни заедно имат достатъчна представителност за летателния състав на предприятие, извършващо услуги за превоз на пътници или товари в гражданската авиация.
- 14) Комисията е изготвила своето предложение за директива в съответствие с член 137, параграф 2 от Договора, който предвижда директивите в социалната сфера да избягват “налагане на административни, финансови и юридически задължителни мерки, които биха затруднили създаването и развитието на малки и средни предприятия”.
- 15) Настоящата директива и Споразумението определят минимални стандарти. Държавите-членки и/или социалните партньори могат да запазят или да въведат по-благоприятни разпоредби.
- 16) Прилагането на настоящата директива не е основание за създаване на по-неблагоприятно положение спрямо съществуващото понастоящем във всяка една от държавите-членки.
- 17) Комисията е информирала Европейския парламент, Икономическия и социален комитет и Комитета на регионите, на които е изпратила текста на своето предложение за директива, съдържащ Споразумението.
- 18) Европейският парламент прие на 3 октомври 2000 г. резолюция относно рамковото споразумение на социалните партньори.

- 19) Прилагането на Споразумението допринася за осъществяването на целите, визирани в член 136 от Договора,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

#### *Член 1*

Настоящата директива има за цел прилагането на Европейското споразумение за организация на работното време на мобилния състав в гражданската авиация, сключено на 22 март 2000 г. между организациите на работодателите и синдикатите във сферата на гражданската авиация, а именно Асоциацията на европейските авиолинии (АЕА), Европейската федерация на работещите в транспорта (ETF), Европейската асоциация на техническия летателен състав (ЕСА), Европейската асоциация на авиокомпаниите от европейските региони (ЕРА) и Международната асоциация за чартърни полети (IACA).

Текстът на споразумението е изложен в приложението.

#### *Член 2*

1. Държавите-членки могат да прилагат или да въведат по-благоприятни разпоредби от предвидените в настоящата директива.
2. Прилагането на настоящата директива по никакъв начин не представлява достатъчно основание за намаляване на общото равнище на защита на работниците в областите, които тя обхваща, като при това се запазва правото на държавите-членки и/или социалните партньори да приемат, с оглед на промяна в положението, законови, подзаконови или договорни разпоредби, различни от съществуващите в момента на приемането на настоящата директива, при условие, че са спазени минималните изисквания, предвидени в настоящата директива.

#### *Член 3*

Държавите-членки приемат необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да приведат законодателството си в съответствие с настоящата директива преди 1 декември 2003 г. или се уверяват най-късно до тази дата, че социалните партньори са въвели необходимите разпоредби чрез споразумение. Държавите-членки приемат всички необходими разпоредби, за да могат във всеки момент да бъдат в състояние да гарантират резултатите, наложени от настоящата директива. Те незабавно информират за това Комисията.

Когато държавите-членки приемат законовите, подзаконовите и административните разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

#### *Член 4*

Настоящата директива влиза в сила в деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

#### *Член 5*

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

32000L0079 – ЦПР - редактиран

Съставено в Брюксел, на 27 ноември 2000 година.

*За Съвета*

*Председател*

**É. Guigou**

## ПРИЛОЖЕНИЕ

**Европейско споразумение за организацията на работното време на мобилния състав в гражданската авиация, сключено от Асоциацията на европейските авиолинии (АЕА), Европейската федерация на работещите в транспорта (ЕТФ), Европейската асоциация на техническия летателен състав (ЕСА), Европейската асоциация на авиокомпаниите от европейските региони (ЕРА) и Международната асоциация за чартърни полети (IАСА)**

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност и по-специално членове 138 и 139, параграф 2 от него,

като взеха предвид, че член 139, параграф 2 от Договора разпорежда прилагането на сключените споразумения на европейско равнище да се извършва по съвместно искане от подписалите страни, с решение на Съвета и по предложение на Комисията,

като взеха предвид, че подписалите страни отправят това искане чрез настоящото споразумение,

като взеха предвид, че подписалите страни считат, че разпоредбите на това споразумение представляват “по-специални предписания” по смисъла на член 14 от директива 93/104/ЕО на Съвета и че разпоредбите на тази директива не се прилагат,

ПОДПИСАЛИТЕ СТРАНИ СЕ СПОРАЗУМЯХА ЗА СЛЕДНОТО:

### *Клауза 1*

1. Споразумението се прилага за работното време на мобилния състав в гражданската авиация.
2. То определя по-специални предписания по смисъла на член 14 на директива 93/104/ЕО на Съвета, отнасящи се за организацията на работното време на мобилния състав в гражданската авиация.

### *Клауза 2*

1. “Работно време” е периодът, през който работникът е на работа, на разположение на работодателя и изпълнява своята дейност или своите задължения, в съответствие с националните законодателства и/или практики.
2. “Мобилен състав в гражданската авиация” са членовете на бордовия екипаж на граждански летателен апарат, наети от предприятие, установено в някоя от държавите-членки.
3. “Общо пролетяно време” е времето изминало от часа, в който летателният апарат напуска мястото на което е бил спрян, за да излети, до часа в който спира на определеното място, след изключване на всички двигатели.

### *Клауза 3*

1. Мобилният състав в гражданската авиация има право на най-малко четири седмици платен годишен отпуск, съгласно условията на ползването му, предвидени от националните законодателства и/или практики.

2. Минималният платен годишен отпуск не може да се компенсира с парично обезщетение, освен в случай на прекратяване на трудовото правоотношение.

#### *Клауза 4*

1. а) Мобилният състав в гражданската авиация има право на един безплатен медицински преглед при постъпване на работа и след това през равни интервали от време.  
б) Когато представители на мобилния състав в гражданската авиация имат здравословни проблеми, за които е установено, че се дължат на полагането на нощен труд, се преместват, когато това е възможно, на подходяща работа, мобилна или не, която се извършва през деня.
2. По отношение на безплатния медицински преглед, визиран в параграф 1, буква “а” се спазва задължението за пазене на лекарска тайна.
3. Безплатният медицински преглед, визиран в параграф 1, буква “а”, може да бъде извършен в рамките на националната здравна система.

#### *Клауза 5*

1. Мобилният състав в гражданската авиация има право на безопасни и здравословни условия на труд, съобразени с естеството на неговата работа.
2. Службите и средствата за защита и профилактика, осигуряващи безопасни и здравословни условия на труд на мобилния състав в гражданската авиация, са на разположение по всяко време.

#### *Клауза 6*

Трябва да бъдат предприети необходимите мерки, за да може работодателят, който възнамерява да организира определен ритъм на работа, да се съобразява с общия принцип за адаптиране на работата към работника.

#### *Клауза 7*

Информациите относно специфичния ритъм на работа на мобилния състав в гражданската авиация трябва да бъдат съобщени на компетентните органи, при поискване от тяхна страна.

#### *Клауза 8*

1. Работното време трябва да се разглежда, без да се накърнява евентуално бъдещо законодателство на Общността по отношение ограниченията за пролетяно време и прослужено време и изискванията за почивка, и съвместно с националното законодателство в тази област, което трябва да бъде взето под внимание при всички свързани с него случаи.
2. Максималното годишно работно време, което включва и периоди на резерви за застъпване на служба, определени от действащото законодателство, е 2 000 часа, от които общият брой пролетени часове се ограничава до 900 часа.
3. Максималното годишно работно време трябва да бъде разпределено възможно най-равномерно през годината.

#### *Клауза 9*

Без да се нарушава клауза 3, мобилният състав в гражданската авиация ползва свободни от работа и от резерви дни, оповестени предварително както следва:

а) най-малко 7 локални дни за календарен месец, включващи евентуално всеки почивен период, наложен от закона и

б) най-малко 96 локални дни за календарна година, включващи евентуално всеки почивен период, наложен от закона.

#### *Клауза 10*

Страните ще преразгледат гореизложените разпоредби две години след края на периода за изпълнение, определен с решението на Съвета, с което се утвърждава това споразумение.

Брюксел, 22 март 2000 г.

#### *Асоциация на европейските авиолинии (АЕА)*

Карл-Хайнц Ноймайстер, Генерален секретар  
Манфред Мерц, Заместник-председател на Комитета по социалните въпроси към АЕА,  
Председател на екипа по преговорите

#### *Европейска федерация на работещите в транспорта (ЕТФ)*

Бренда О'Брайън, Сътрудник на Генералния секретар  
Бети Лекутюрие, Президент, Комитет на летателния състав  
Бент Гелсен, Член на групата по преговорите, Комитет на летателния състав

#### *Европейската асоциация на техническия летателен състав (ЕСА)*

Капитан Франческо Джентиле, Председател  
Капитан Бил Арчер, Председател  
Джанкарло Кривеларо, Генерален секретар

#### *Европейската асоциация на авиокомпаниите от европейските региони (ЕРА)*

Майк Емброуз, Генерален директор

#### *Международната асоциация за чартърни полети (IACA)*

Марк Фриск, Генерален директор  
Алан Браун, Директор, Аерополитически и индустриални въпроси