

Executive Summary 2009

(EN, FR, DE)



Implementation Report for Romania

Directive 2000/79/EC concerning the European Agreement on the Organisation of Working Time of Mobile Workers in Civil Aviation concluded by the Association of European Airlines (AEA), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cockpit Association (ECA), the European Regions Airline Association (ERA) and the International Air Carrier Association (IACA)

EXECUTIVE SUMMARY

1. Introduction

Directive 2000/79/EC of 27 November 2000 concerning the European Agreement on the Organisation of Working Time of Mobile Workers in Civil Aviation concluded by the AEA, the ETF, the ECA, the ERA and the IACA has been transposed into the Romanian Legislation through Order no. 393/2003 on organization of working time for mobile personnel of civil aviation and establishment of some of their rights. This Order was adopted on 7 August 2003 and published in the Official Journal of Romania on 5 September 2003. Order no. 393/2003 entered into force on 2 November 2003 and was subsequently amended by Order no. 1532/2006.

In addition, Law no. 223/2007 was adopted with the aim of regulating the legal status of the professional navigating civil aeronautic personnel in Romania. As regards the transposition of Directive 2000/79/EC, this law ensures the transposition of the definition of “mobile staff in civil aviation”

The collective labour agreements concluded at the national, branch and company levels increase the level of protection granted by the law in the area of working time and rest time. However, the national and branch collective labour agreements do not include additional provisions regarding the working time of mobile workers in civil aviation.

In general, the stakeholders have not noticed specific implementation issues, with the notable exception of the SPNT, a trade union for stewardesses, which has pointed out several serious implementation issues.

2. Legal analysis of the transposing measures and their practical implementation for Directive 2000/79 in Romania

The Working Time in Civil Aviation Directive has generally been correctly transposed by Order no. 393/2003 and Law no. 223/2007. However, several non-conformity issues have been found, as described below.

One case of *incorrect transposition* was found with regard to **Clause 4(1)(b)** of the Directive, which states that mobile staff in civil aviation suffering from health problems recognised as being connected with the fact that they also work at night will be transferred whenever possible to mobile or non-mobile day work to which they are suited. The Romanian text provides for the right for mobile personnel in civil aviation suffering from health problems recognised as being caused by the fact that they also work at night to be transferred whenever possible to mobile or non-mobile day work to which they are suited. Thus, the scope of the Directive is broader, and the Romanian text does not ensure its transposition.

One *gap* was found regarding **Article 3(2)** as Order no. 393/2003 transposing the Directive does not contain a reference to this Directive provision and it was not accompanied by such a reference on the occasion of its official publication.

As regards the implementation of Order no. 393/2003 and Law no. 223/2007, some major implementation issues have been highlighted by one of the stakeholders interviewed, as described in detail within the report.

3. Analysis of progress and regression in the implementation of Directive 2000/79/EC

The adoption of Order no. 393/2003 and Law no. 223/2007 represents some progress in the implementation of Directive 2000/79/EC, as, for the first time, these pieces of legislation generally ensures the transposition of Directive 2000/79/EC.

4. Conclusions

The Working Time in Civil Aviation Directive has been generally correctly transposed by Order no. 393/2003 and Law no. 223/2007.

Two issues of non-conformity were found: 1) incorrect transposition of the requirement to transfer, whenever possible, mobile staff in civil aviation suffering from health problems recognised as being connected with the fact that they also work at night to mobile or non-mobile day work to which they are suited; and 2) no reference to the Directive was included within Order no. 393/2003 and it was not accompanied by such a reference on the occasion of its official publication.

With respect to the implementation of O 393/2003 and Law no. 223/2007 transposing the Directive, several significant issues have been highlighted by the stakeholders interviewed, mainly in regard to the meaning of working time, exceeding of the maximum limits of working time, failure to grant rest periods that the mobile workers are entitled to, failure to provide appropriate means by which health and safety at work are protected, etc.

The lack of personnel represents one of the reasons why employers do not comply with the legal requirements. However, the breach of the maximum duration of working time and the minimum duration of rest time is a very significant issue; as this could seriously affect the safety of flights.

By taking into account all the above, it is recommended that:

- there is an increase in the controls performed by the labour inspectors and that the fines provided by the law be imposed upon the employers of mobile workers in civil aviation;
- specific information campaigns are undertaken by public authorities, as well as by the trade unions and employers' associations in order to increase the awareness of mobile workers of their rights and of the employers as regards their related obligations to be initiated and carried out by them;
- amendment of O 393/2003 is undertaken to ensure full transposition of the Directive and of the Agreement

RESUME

1. Introduction

La directive 2000/79/CE du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'AEA, l'ETF, l'ECA, l'ERA et l'AICA a été transposée dans la législation roumaine par l'ordonnance no. 393/2003 sur l'organisation du temps de travail pour le personnel mobile dans l'aviation civile et l'établissement de certains de leurs droits. Ce décret a été adopté le 7 août 2003 et publié au Journal Officiel de la Roumanie le 5 septembre 2003. L'ordonnance n° 393/2003 est entrée en vigueur le 2 novembre 2003 et a ensuite été modifiée par l'ordonnance no. 1532/2006.

En outre, la loi no. 223/2007 a été adoptée dans le but de régler le statut juridique du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en Roumanie. En ce qui concerne la transposition de la directive 2000/79/CE, cette loi assure la transposition de la définition du «personnel mobile dans l'aviation civile».

Les conventions collectives de travail conclues aux niveaux national, sectoriel et au niveau de l'entreprise assurent un plus haut niveau de protection que celui accordé par la loi en matière de temps de travail et temps de repos. Cependant, les conventions collectives de travail nationales et sectorielles ne contiennent pas de dispositions complémentaires concernant le temps de travail des travailleurs mobiles dans l'aviation civile.

Dans l'ensemble, les parties prenantes n'ont pas identifié de problèmes de mise en œuvre spécifiques, à l'exception de la SPNT, un syndicat pour les hôtesses de l'air, qui a souligné plusieurs problèmes sérieux d'application.

2. Analyse juridique des mesures de transposition et mise en œuvre pratique de la directive 2000/79 en Roumanie

Dans l'ensemble, la directive sur le temps de travail dans l'aviation civile a été correctement transposée par l'ordonnance no. 393/2003 et par la loi no. 223/2007. Cependant, plusieurs problèmes de non-conformité ont été notés et sont décrits ci-dessous.

Un cas de transposition incorrecte a été constaté en ce qui concerne la clause 4 (1) (b) de la directive, qui stipule que le personnel mobile dans l'aviation civile souffrant de problèmes de santé, reconnu comme étant liés au fait qu'il travaille également de nuit, est transféré, chaque fois que cela est possible, à un travail de jour ou non mobile auquel il est apte. Le texte roumain reconnaît le droit au personnel mobile dans l'aviation civile souffrant de problèmes de santé reconnus comme étant causés par le fait qu'ils travaillent aussi la nuit, à être transféré si possible à un travail de jour mobile ou non-mobile qui leur convient. Ainsi, le champ d'application de la directive est plus large, et le texte roumain ne garantit pas sa transposition.

Une lacune a été remarquée concernant la transposition de l'Article 3(2) de la directive. L'ordonnance no. 393/2003 ne fait aucune référence à cette disposition même lors de sa publication officielle. En ce qui concerne la mise en œuvre de l'ordonnance no. 393/2003 et de la loi no. 223/2007, certains problèmes d'application importants ont été soulignés par l'une des parties prenantes interrogées. Ces problèmes sont décrits en détail dans le rapport.

3. Analyse des progrès et des reculs dans l'application de la directive 2000/79/CE

L'adoption de l'ordonnance no. 393/2003 et de la loi no. 223/2007 représente un certain progrès dans

la mise en œuvre de la directive 2000/79/CE car, pour la première fois, ces textes de loi, dans l'ensemble, assurent la transposition.

4. Conclusions

La directive sur le temps de travail dans l'aviation civile a dans l'ensemble été correctement transposée par l'ordonnance no. 393/2003 et la loi no. 223/2007.

Deux cas de non-conformité ont été remarqués: 1) la transposition incorrecte de l'obligation de transférer, si possible, le personnel mobile dans l'aviation civile souffrant de problèmes de santé, reconnus comme étant liés au fait qu'il travaille également de nuit, à un travail de jour ou non mobile pour lequel il est apte, et 2) aucune référence à la directive a été incluse dans l'ordonnance no. 393/2003, qui n'a pas non plus été accompagnée d'une telle référence lors de sa publication officielle.

En ce qui concerne la mise en œuvre de l'ordonnance n ° 393/2003 et de la loi 223/2007 transposant la directive, plusieurs questions importantes ont été soulignées par les parties prenantes interrogées. Celles-ci concernent principalement la signification du temps de travail, le dépassement des limites maximales du temps de travail, l'incapacité à accorder des périodes de repos dues aux travailleurs, le défaut de prévoir des moyens appropriés pour protéger la santé et la sécurité au travail, etc.

Le manque de personnel est une des raisons pour lesquelles les employeurs ne respectent pas les exigences juridiques. Toutefois, la violation de la durée maximale du temps de travail et la durée minimale du temps de repos est une question très importante, car cela pourrait sérieusement affecter la sécurité des vols.

En tenant compte de ce qui précède, les recommandations suivantes sont proposées:

- Que les contrôles effectués par les inspecteurs du travail soient augmentés et que les amendes prévues par la loi soient imposées aux employeurs des travailleurs mobiles dans l'aviation civile;
 - Que des campagnes d'information spécifiques soient entreprises par les pouvoirs publics, ainsi que par les syndicats et les associations d'employeurs, afin d'accroître la sensibilisation des travailleurs mobiles concernant leurs droits et celle des employeurs sur les obligations qu'ils devront initier et mener;
 - Que l'ordonnance 393/2003 soit modifiée pour assurer une transposition complète de la directive et de l'accord.
-

ZUSAMMENFASSUNG

1. Einleitung

Die Richtlinie 2000/79/EG des Rates vom 27. November 2000 über die Durchführung der von der AEA, der ETF, der ECA, der ERA und der IACA geschlossenen Europäischen Vereinbarung über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt wurde in der rumänischen Gesetzgebung durch die Verordnung Nr. 393/2003 über die Organisation der Arbeitszeit für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt und die Gründung einiger ihrer Rechte, verabschiedet am 7. August 2003 und im Amtsblatt Rumäniens am 5. September 2003 veröffentlicht, umgesetzt. Die Verordnung Nr. 393/2003 ist am 2. November 2003 in Kraft getreten und wurde später durch die Verordnung Nr. 1532/2006 geändert.

Darüber hinaus wurde Gesetz Nr. 223/2007 im Hinblick auf die Regelung der Rechtsstellung des Personals der professionellen Zivilluftfahrt in Rumänien verabschiedet. Im Hinblick auf die Umsetzung der Richtlinie 2000/79/EG sorgt dieses Gesetz für die Umsetzung der Definition des "fliegenden Personals der Zivilluftfahrt".

Die Tarifverträge auf Landes-, Branchen- und Unternehmensebene erhöhen das Schutzniveau, das das Gesetz im Bereich der Arbeits- und Ruhezeit vorsieht. Allerdings beinhalten die Landes- und Branchentarifverträge keine zusätzlichen Bestimmungen über die Arbeitszeit des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt.

Im Allgemeinen haben die beteiligten Interessensvertreter keine besonderen Durchführungsprobleme ausgemacht, mit der bemerkenswerten Ausnahme des SPNT, einer Gewerkschaft für Luftbegleiterinnen, die auf mehrere ernste Umsetzungsprobleme hingewiesen hat.

2. Rechtliche Analyse der Umsetzung und Durchführung der Richtlinie 2000/79/EG in Rumänien

Die Richtlinie über die Arbeitszeiten in der Zivilluftfahrt wurde in der Regel korrekt von Verordnung Nr. 393/2003 und Gesetz Nr. 223/2007 umgesetzt. Es wurden jedoch, wie unten beschrieben, mehrere Nichtübereinstimmungsfälle ausgemacht.

Ein Fall der falschen Umsetzung wurde hinsichtlich der Klausel 4.1 (b) der Richtlinie gefunden. Diese besagt, dass wenn ein Mitglied des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt an gesundheitlichen Problemen leidet, die anerkanntermaßen damit zusammenhängen, dass die betreffende Person auch nachts arbeitet, so wird ihr nach Möglichkeit eine ihrer Eignung entsprechende Tätigkeit als Mitglied des fliegenden Personals oder des Bodenpersonals zugewiesen, die nur am Tage ausgeübt wird. Der rumänische Text sieht vor, dass der betreffenden Person nach Möglichkeit eine ihrer Eignung entsprechende Tätigkeit als Mitglied des fliegenden Personals oder des Bodenpersonals zugewiesen wird, die nur am Tage ausgeübt wird, wenn sie an gesundheitlichen Problemen leidet, die anerkanntermaßen davon verursacht sind, dass die betreffende Person auch nachts arbeitet. Der Anwendungsbereich der Richtlinie ist entsprechend weiter gefasst, und der rumänische Text gewährleistet nicht seine Umsetzung.

Eine Lücke wurde in Bezug auf Artikel 3(2) ausgemacht, da die Verordnung Nr. 393/2003 zur Umsetzung der Richtlinie keinen Bezug auf diese Richtlinie nahm, und auch kein Hinweis hierauf anlässlich ihrer amtlichen Veröffentlichung gemacht wurde.

Im Hinblick auf die Durchführung der Verordnung Nr. 393/2003 und des Gesetzes Nr. 223/2007 wurden einige schwerwiegende Durchführungsschwierigkeiten von einem der befragten beteiligten Interessensvertreter hervorgehoben, insbesondere in Bezug auf den Umfang dessen, was als

Arbeitszeit angerechnet wird, die Nichteinhaltung der gesetzlichen Arbeitszeitgrenzen, die Nichteinhaltung der gesetzlichen Ruhezeiten, sowie das Versäumnis, einen angemessenen Schutz der Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz zu gewährleisten.

3. Analyse der Fort- und Rückschritte in der Umsetzung der Richtlinie 2000/79/EG

Die Annahme der Verordnung Nr. 393/2003 und das Gesetz Nr. 223/2007 stellen einen Fortschritt bei der Umsetzung der Richtlinie 2000/79/EG dar, da diese Rechtsvorschriften zum ersten Mal grundsätzlich die Umsetzung der Richtlinie 2000/79/EG gewährleisten.

4. Schlussfolgerungen

Die Richtlinie über die Arbeitszeiten in der Zivilluftfahrt wurde in der Regel korrekt von Verordnung Nr. 393/2003 und Gesetz Nr. 223/2007 umgesetzt.

Zwei Nichtübereinstimmungsfälle wurden ausgemacht: 1) fehlerhafte Umsetzung der Anforderung, dass wenn ein Mitglied des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt an gesundheitlichen Problemen leidet, die anerkanntermaßen damit zusammenhängen, dass die betreffende Person auch nachts arbeitet, ihr nach Möglichkeit eine ihrer Eignung entsprechende Tätigkeit als Mitglied des fliegenden Personals oder des Bodenpersonals zugewiesen wird, die nur am Tage ausgeübt wird, und 2. wurde weder während des Erlassens der Verordnung Nr. 393/2003, noch durch einen Hinweis anlässlich ihrer amtlichen Veröffentlichung, Bezug auf die Richtlinie genommen.

Im Hinblick auf die Durchführung der Verordnung Nr. 393/2003 und des Gesetzes Nr. 223/2007 zur Umsetzung der Richtlinie wurden mehrere bedeutende Probleme von den befragten beteiligten Interessensvertretern hervorgehoben, vor allem hinsichtlich der Bedeutung der Arbeitszeit, Überschreitung der Höchstarbeitszeitdauer, die Nichteinhaltung der Ruhezeiten des fliegenden Personals, die Unterlassung angemessene Sicherheits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen bei der Arbeit zu nehmen, usw.

Der Mangel an Personal stellt einen der Gründe dar, warum die gesetzlichen Anforderungen nicht von den Arbeitgebern eingehalten werden. Allerdings sind die Überschreitung der Höchstdauer der Arbeitszeit und die Nichteinhaltung der Mindestdauer der Ruhezeit sehr gefährlich, da diese Situationen gravierende Auswirkungen auf die Sicherheit der Flüge haben können.

Unter Berücksichtigung alles oben Erwähnten, ist es empfehlenswert:

- Die Kontrolle durch die Arbeitsinspektoren zu verstärken, sowie die im Gesetz vorgesehenen Geldbußen zu erhöhen, die für die Arbeitgeber des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt gelten;
 - Spezifische Informationskampagnen zur Sensibilisierung des fliegenden Personals über seine Rechte und der Arbeitgeber über ihre damit verbundenen Pflichten einzuleiten und von den Behörden, sowie von den Gewerkschaften und Arbeitgeberverbänden, durchführen zu lassen;
 - Die Verordnung Nr. 393/2003 zu verändern, um die vollständige Umsetzung der Richtlinie und des Abkommens zu gewährleisten.
-