

Vorblatt

Problem:

Die Richtlinie 2000/79/EG des Rates über die Durchführung der Europäischen Vereinbarung über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt war bis zum 1. Dezember 2003 umzusetzen. Die gänzliche Ausnahme des Bordpersonals aus dem Geltungsbereich des Arbeitszeitgesetzes (AZG) und die teilweise Ausnahme vom Arbeitsruhegesetz (ARG) widersprechen dem EU-Recht und haben daher zu entfallen.

Ziel:

Schaffung einer EU-konformen Rechtslage.

Inhalt:

- Entfall der gänzlichen Ausnahme des Bordpersonals aus dem Geltungsbereich des AZG
- Schaffung einer Sonderregelung für die Arbeitszeit des fliegenden Personals im AZG unter Beibehaltung des bisherigen Systems der bescheidmäßigen Festsetzung von Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten
- Entfall der teilweisen Ausnahme des Bordpersonals aus dem Geltungsbereich des ARG
- Schaffung eines Anspruchs auf mindestens 96 arbeitsfreie Kalendertage pro Jahr bzw. mindestens sieben arbeitsfreie Kalendertage pro Monat
- die Pflicht zur Bekanntgabe von arbeitsfreien Kalendertagen für zehn Tage im Voraus

Alternativen:

Keine.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Es sind in der Praxis keine nennenswerten Auswirkungen zu erwarten, da einerseits am bewährten System der bescheidmäßigen Festsetzung von Höchstarbeitszeiten und Mindestruhezeiten festgehalten wird und andererseits die meisten bestehenden Kollektivverträge schon derzeit den Vorgaben der Richtlinie entsprechen.

Finanzielle Auswirkungen:

Eine Ausdehnung der Kontrolltätigkeit und somit ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand ist nicht vorgesehen. Weder die Schaffung eines neuen Straftatbestandes, noch die neue Rolle der Verkehrs-Arbeitsinspektion werden nennenswerten Auswirkungen nach sich ziehen, weil dieser Bereich auch weiterhin subsidiär zum Luftfahrtrecht konzipiert ist. Den Gebietskörperschaften entstehen daher keine zusätzlichen Kosten.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die Regelungen dienen ausschließlich der Umsetzung von EU-Normen, nämlich der Arbeitszeit-Richtlinie für das Bordpersonal (2000/79/EG).

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Verkehrsunternehmen waren von der Stammfassung der EU-Richtlinie über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (93/104/EG) ausgenommen. Mittlerweile wurden die einzelnen Verkehrsträger entweder durch die Arbeitszeit-Änderungsrichtlinie (2000/34/EG) in die Arbeitszeitrichtlinie aufgenommen oder es wurden eigenständige Arbeitszeitrichtlinien erlassen; so auch für das fliegende Personal von Luftfahrtunternehmen (CELEX-Nr. 32000L0079). Die Frist zur Umsetzung dieser Richtlinie für das fliegende Personal ist am 1. Dezember 2003 ausgelaufen.

Anpassungsbedarf der österreichischen Rechtslage besteht im Bereich der Arbeitszeit für das fliegende Personal hinsichtlich folgender Bestimmungen der Richtlinie:

- Klausel 1 (Geltungsbereich)

Derzeit ist das Bordpersonal von Luftverkehrsunternehmen gemäß § 1 Abs. 2 Z 7 AZG zur Gänze vom Arbeitszeitgesetz und gemäß § 1 Abs. 2 Z 3 ARG zum Teil vom Arbeitsruhegesetz ausgenommen. Diese Ausnahmen haben zu entfallen.

- Klausel 8 (Arbeitszeit)

Es sind eine Jahreshöchstarbeitszeit von 2000 Stunden sowie eine Jahreshöchstblockzeit von 900 Stunden festzulegen. Diese sollen jedoch nicht im AZG selbst festgelegt werden.

- Klausel 9 (Freizeit)

Das fliegende Personal hat Anspruch auf mindestens 96 arbeitsfreie Kalendertage pro Jahr sowie auf mindestens sieben arbeitsfreie Kalendertage pro Monat, die im Voraus bekannt zu geben sind. Diese sind im Arbeitsruhegesetz festzulegen.

Kein Anpassungsbedarf besteht hingegen zu:

- Klauseln 2 (Definitionen) und 3 (Urlaub)

Das Urlaubsgesetz ist schon derzeit zur Gänze auf das fliegende Personal anwendbar.

- Klausel 4 (Gesundheitsschutz)

Im § 12b AZG ist das Recht auf eine Gesundheitsuntersuchung gemäß § 51 ASchG normiert, diese entspricht den Voraussetzungen der Klausel 4 Abs. 2 und 3 der Richtlinie. Der Versetzungsanspruch gemäß Klausel 4 Abs. 1 lit. b wird durch die Bestimmung des § 12c AZG umgesetzt.

- Klauseln 6 und 7 (Arbeitsrhythmus)

Diese Bestimmungen sind bereits umgesetzt, einerseits durch § 7 ASchG, andererseits durch § 11 des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes (VAIG).

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Regelung gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 11 B-VG.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Arbeitszeitgesetzes):

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 2 Z 7 AZG):

Die gänzliche Ausnahme des Bordpersonals aus dem Arbeitszeitgesetz kann nicht aufrechterhalten werden und hat daher zu entfallen. Es wird jedoch mit dem neuen § 18e eine Sonderbestimmung geschaffen, mit der die Besonderheiten des Flugbetriebes berücksichtigt werden.

Zu Z 2 und 3 (§ 4 Abs. 4 und § 12a Abs. 3):

Diese beiden Bestimmungen enthalten eine durch das Öffnungszeitengesetz 2003 notwendig gewordene Zitanpassung sowie die Beseitigung eines Redaktionsversehens im EU-Nachtarbeits-Anpassungsgesetz.

Zu Z 4 (§ 18e AZG):

Für das bisher zur Gänze ausgenommene Bordpersonal wird im § 18e eine eigene Sonderregelung geschaffen, die der besonderen Situation des Flugbetriebes Rechnung trägt und das bisherige bewährte Sys-

tem der Beschränkung der Flug- und Beanspruchungszeiten sowie die Festsetzung der Mindestruhezeiten durch Bescheid im Wesentlichen beibehält.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) hat gemäß § 131 Abs. 2 Luftfahrtgesetz durch Verordnung die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Zivilluftfahrzeuge erforderlichen Betriebsvorschriften zu erlassen. Dabei sind gemäß Z 11 insbesondere die maximalen Einsatzzeiten und die minimalen Ruhezeiten für die Besatzung zu regeln. Derzeit geschieht dies durch die Verordnung des BMVIT betreffend die Voraussetzungen für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOCV), BGBl. II Nr. 181/1998. Gemäß § 9 Abs. 1 Z 1 der AOCV hat ein Luftfahrtunternehmen, neben einer Reihe anderer Handbücher (Manuals), auch ein so genanntes Flugbetriebshandbuch (Flight Operations Manual - FOM) nach dem Muster des Anhangs 2 der AOCV zu erstellen. Der Anhang 2 enthält unter anderem auch ausführliche Regelungen über die Beschränkung der Flug- und Beanspruchungszeiten sowie die Festsetzung von täglichen Mindestruhezeiten. Gemäß § 9 Abs. 2 AOCV ist das FOM der Obersten Zivilluftfahrtbehörde zur bescheidmäßigen Genehmigung vorzulegen.

Zur Erfüllung der Richtlinie 2000/79/EG sind die von der Richtlinie vorgesehenen Grenzen für die höchstzulässige Jahresblock- und Jahresarbeitszeit zu berücksichtigen, es muss aber auch klargestellt werden, dass Übertretungen der Bescheide nicht nur in luftverkehrsrechtlicher Hinsicht sanktioniert werden, sondern auch in arbeitnehmerschutzrechtlicher Hinsicht. Zwar besteht grundsätzlich ein untrennbarer Zusammenhang zwischen diesen beiden Materien, trotzdem gibt es im Hinblick auf das Schutzgut unterschiedliche Blickwinkel, was etwa bei der Frage der Strafzumessung eine bedeutsame Rolle spielen kann.

§ 18e legt zunächst fest, dass die Abschnitte 2 und 3 sowie die §§ 12a Abs. 4 bis 6, 20a und 20b auf das fliegende Personal nicht anzuwenden sind. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass daher der Abschnitt 3a (Nachtarbeit), die §§ 20 und 23, sowie der Abschnitt 8 auf das fliegende Personal anwendbar sind. Letzterer ermöglicht die Vollziehung des Gesetzes durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat. Bei den vertragsrechtlichen Bestimmungen des Abschnittes 6a erfolgt keine Änderung, die §§ 19b bis 19d sind daher anwendbar, nicht jedoch die §§ 19e und 19f.

Weiters wird im § 18e normiert, dass sich die höchstzulässigen Arbeitszeiten und die täglichen Mindestruhezeiten nach den aufgrund der AOCV erlassenen Bescheiden richten. Die von der Richtlinie vorgesehenen höchstzulässigen Jahresblock- und Jahresarbeitszeiten von 900 bzw. 2000 Stunden werden künftig im Anhang 1 der neu zu erlassenden AOCV geregelt.

Zu Z 5 und 6 (§ 28 Abs. 1c und Abs. 2 AZG):

Da die Regelungen der Arbeitszeit des Bordpersonals von den übrigen deutlich abweichen, wird im **Abs. 1c** eine eigene Strafbestimmung für Überschreitungen der von der Richtlinie vorgesehenen Arbeitszeiten bzw. für die Unterschreitung von Mindestruhezeiten geschaffen. Dies bedingt auch eine Zitatanpassung im **Abs. 2**. Die arbeitnehmerschutzrechtliche Sanktion ist subsidiär zur luftverkehrsrechtlichen konzipiert.

Zu Z 7 (§ 32 Z 5 AZG):

Entsprechend Rz. 37 des EU-Addendums zu den Legistischen Richtlinien erfolgt nunmehr auch im Gesetz selbst ein Umsetzungshinweis auf Gemeinschaftsrecht.

Zu Artikel 2 (Änderung des Arbeitsruhegesetzes):

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 2 Z 3 ARG):

Die teilweise Ausnahme des Bordpersonals aus dem Arbeitsruhegesetz hat nunmehr zur Gänze zu entfallen, weil diese Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen nach der Richtlinie 2000/79/EG einen Anspruch auf arbeitsfreie Tage und somit auf eine der wöchentlichen Ruhezeit vergleichbare Freizeit haben, auch wenn dieser Anspruch etwas anders konzipiert ist. Im § 19 Abs. 4 ist daher eine eigene Sonderbestimmung vorgesehen.

Zu Z 2 (§ 7 Abs. 3 ARG):

Mit der aufgrund des Anerkennungsgesetzes 1874 erlassenen Verordnung der Bundesministerin für Bildung, Wissenschaft und Kultur, BGBl. II Nr. 190/2004, wurde die bisherige Bezeichnung „Methodistenkirche in Österreich“ auf „Evangelisch-methodistische Kirche in Österreich“ geändert. Diese Änderung wird nunmehr auch im Arbeitsruhegesetz nachvollzogen.

Zu Z 2 (§ 19 Abs. 4 und 5 ARG):

Die Arbeitszeit-Richtlinie für das Bordpersonal (2000/79/EG) enthält keine Festlegung einer wöchentlichen Mindestruhezeit von mindestens 35 Stunden ohne Unterbrechung, wie sie Art. 5 der allgemeinen Arbeitszeit-Richtlinie 93/104/EG vorsieht, sondern sie schreibt eine Mindestanzahl an freien Kalendertagen pro Monat und Jahr vor. So haben gemäß Klausel 9 des Anhangs der Bordpersonal-Richtlinie min-

destens sieben Kalendertage im Monat arbeitsfrei zu sein, in einem Kalenderjahr darf die Mindestanzahl an arbeitsfreien Kalendertagen 96 nicht unterschreiten, das entspricht einer durchschnittlichen Anzahl von acht arbeitsfreien Kalendertagen pro Monat, wobei diese Tage die gesetzlich vorgesehenen Ruhezeiten einschließen können. Arbeitsfrei im Sinne der Richtlinie bedeutet sowohl flugdienstzeitfrei als auch berthschaftsfrei.

Zur Umsetzung der Klausel 9 der Richtlinie sieht § 19 **Abs. 4** vor, dass für das fliegende Personal pro Kalendermonat durchschnittlich acht, in jedem Kalendermonat jedoch mindestens sieben arbeitsfreie Kalendertage am Wohnsitzort zu gewähren sind. Arbeitsfreie Kalendertage, die während einer wöchentlichen Ruhezeit konsumiert werden, sind (wie die Richtlinie dies ausdrücklich vorsieht) auf die Mindestanzahl pro Monat bzw. pro Jahr anzurechnen. Schließlich wird in Entsprechung der Klausel 9 noch festgelegt, dass die arbeitsfreien Tage im Voraus bekannt zu geben sind. Als Frist werden dafür mindestens zehn Tage festgelegt.

Schließlich wird mit **Abs. 5** noch eine Sonderbestimmung geschaffen, wonach für jenes fliegende Personal, für das kollektivvertragliche Regelungen über die wöchentliche Ruhezeit gelten (und das bisher vom Arbeitsruhegesetz ausgenommen war), die Abschnitte 2 bis 4 des ARG auch in Hinkunft nicht anwendbar sind.

Zu Z 3 (§ 32b Z 5 ARG):

Siehe die Anmerkungen zu Z 5 in Artikel 1.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung:

Vorgeschlagene Fassung:

Artikel 1 Änderung des Arbeitszeitgesetzes

§ 1. (2)

7. Arbeitnehmer, die im Rahmen des Bordpersonals von Luftverkehrsunternehmen tätig sind;

§ 4. ...

(4) Die wöchentliche Normalarbeitszeit des Personals von Verkaufsstellen im Sinne des Öffnungszeitengesetzes 1991, BGBl. Nr. 50/1992, und sonstiger Arbeitnehmer des Handels kann in den einzelnen Wochen eines Durchrechnungszeitraumes von vier Wochen bis zu 44 Stunden ausgedehnt werden, wenn innerhalb dieses Zeitraumes die durchschnittliche wöchentliche Normalarbeitszeit 40 Stunden bzw. die durch Kollektivvertrag festgelegte Normalarbeitszeit nicht überschreitet.

§ 12a. ...

(3) Nachtschwerarbeiter im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Nachtarbeiter, die Nachtarbeit im Sinne des Abs. 1 unter den in Art. VII Abs. 2, einer Verordnung nach Art. VII Abs. 3 oder eines Kollektivvertrages gemäß Art. VII Abs. 6 NSchG genannten Bedingungen leisten.

§ 28. (1) bis (1b)

§ 1. (2)

~~7. Arbeitnehmer, die im Rahmen des Bordpersonals von Luftverkehrsunternehmen tätig sind;~~

§ 4. ...

(4) Die wöchentliche Normalarbeitszeit des Personals von Verkaufsstellen im Sinne des Öffnungszeitengesetzes 2003, BGBl. I Nr. 48, und sonstiger Arbeitnehmer des Handels kann in den einzelnen Wochen eines Durchrechnungszeitraumes von vier Wochen bis zu 44 Stunden ausgedehnt werden, wenn innerhalb dieses Zeitraumes die durchschnittliche wöchentliche Normalarbeitszeit 40 Stunden bzw. die durch Kollektivvertrag festgelegte Normalarbeitszeit nicht überschreitet.

§ 12a. ...

(3) Nachtschwerarbeiter im Sinne dieses Abschnittes sind Nachtarbeiter, die Nachtarbeit im Sinne des Abs. 1 unter den in Art. VII Abs. 2, einer Verordnung nach Art. VII Abs. 3 oder eines Kollektivvertrages gemäß Art. VII Abs. 6 NSchG genannten Bedingungen leisten.

Fliegendes Personal

§ 18e. Für das fliegende Personal von Luftfahrtunternehmen sind die Abschnitte 2 und 3 sowie die §§ 12a Abs. 4 bis 6, 20a und 20b nicht anzuwenden. Für diese Arbeitnehmer richten sich die höchstzulässigen Arbeitszeiten und die täglichen Mindestruhezeiten nach den auf Grund der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Voraussetzungen für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOCV 2004), BGBl. II Nr. xxx/2004 in der jeweils geltenden Fassung, durch Bescheid genehmigten Flugbetriebsvorschriften.

§ 28. (1) bis (1b) ...

(1c) Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte, die

Geltende Fassung:

(2) Abs. 1 bis 1b sind nicht anzuwenden, wenn die Zuwiderhandlung von Organen einer Gebietskörperschaft begangen wurde.

Vorgeschlagene Fassung:

1. Arbeitnehmer über die durch einen Bescheid gemäß § 18e festgelegten Arbeitszeiten hinaus beschäftigen, oder
2. diesen Arbeitnehmern die durch einen Bescheid gemäß § 18e festgelegten täglichen Ruhezeiten nicht gewähren,

sind, sofern die Tat nicht bereits gemäß § 169 des Luftfahrtgesetzes 1957 geahndet wurde, von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 218 Euro bis 2 180 Euro, im Wiederholungsfall von 360 Euro bis 3 600 Euro, zu bestrafen.

(2) Abs. 1 bis 1c sind nicht anzuwenden, wenn die Zuwiderhandlung von Organen einer Gebietskörperschaft begangen wurde. ...

§ 32. ...

5. Richtlinie 2000/79/EG des Rates vom 27. November 2000 über die Durchführung der von der Vereinigung Europäischer Flugesellschaften (AEA), der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF), der European Cockpit Association (ECA), der European Regions Airline Association (ERA) und der International Air Carrier Association (IACA) geschlossenen Europäischen Vereinbarung über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt (ABl. Nr. L 302 vom 01.12.2000 S. 57).

§ 33.

(1q) § 18e, § 28 Abs. 1c und 2 sowie § 32 Z 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2004 treten mit 1. Jänner 2005 in Kraft. Gleichzeitig tritt § 1 Abs. 2 Z 7 außer Kraft.

Artikel 2**Änderung des Arbeitsruhegesetzes****§ 1. (2)**

3. Arbeitnehmer von Schifffahrtsunternehmen im Sinne des § 75 Schifffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997, sowie Arbeitnehmer von Luftverkehrsunternehmen im Sinne des § 101 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, soweit diese Unternehmen im internationalen Verkehr tätig sind und für die in diesen Unternehmen beschäftigten Arbeitnehmer kollektivvertragliche Regelungen über die wö-

§ 1. (2)

~~3. Arbeitnehmer von Schifffahrtsunternehmen im Sinne des § 75 Schifffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997, sowie Arbeitnehmer von Luftverkehrsunternehmen im Sinne des § 101 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, soweit diese Unternehmen im internationalen Verkehr tätig sind und für die in diesen Unternehmen beschäftigten Arbeitnehmer kollektivvertragliche Regelungen über die wöchentliche Ruhezeit gelten;~~

Geltende Fassung:

chentliche Ruhezeit gelten;

§ 7. ...

(3) Für Angehörige der evangelischen Kirchen AB und HB, der Altkatholischen Kirche und der Methodistenkirche ist auch der Karfreitag ein Feiertag.

§ 19. ...

Vorgeschlagene Fassung:

§ 7. ...

(3) Für Angehörige der evangelischen Kirchen AB und HB, der Altkatholischen Kirche und der Evangelisch-methodistischen Kirche ist auch der Karfreitag ein Feiertag.

§ 19. ...

(4) Arbeitnehmern, die im Rahmen des fliegenden Personals von Luftfahrtunternehmen beschäftigt werden, sind in einem Durchrechnungszeitraum von einem Jahr pro Kalendermonat durchschnittlich mindestens acht, in jedem Monat jedoch mindestens sieben arbeitsfreie Kalendertage am Wohnsitzort zu gewähren. Arbeitsfreie Kalendertage sind den Arbeitnehmern zehn Tage im Voraus bekannt zu geben. Fallen diese in eine wöchentliche Ruhezeit, sind sie anzurechnen.

(5) Auf Arbeitnehmer gemäß Abs. 4, für die kollektivvertragliche Regelungen über die wöchentliche Ruhezeit gelten, sind die Abschnitte 2 bis 4 dieses Bundesgesetzes nicht anzuwenden.

§ 32b.

5. Richtlinie 2000/79/EG des Rates vom 27. November 2000 über die Durchführung der von der Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften (AEA), der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF), der European Cockpit Association (ECA), der European Regions Airline Association (ERA) und der International Air Carrier Association (IACA) geschlossenen Europäischen Vereinbarung über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt (ABl. Nr. L 302 vom 01.12.2000 S. 57).

§ 33.

(1j) Die §§ 7 Abs. 3, 19 Abs. 4 und 5 sowie 32b Z 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2004 treten mit 1. Jänner 2005 in Kraft. Gleichzeitig tritt § 1 Abs. 2 Z 3 außer Kraft.