

Bundesministerium für Arbeit,
Soziales und Konsumentenschutz
Stubenring 1
1010 Wien

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
BMASK-462.301/0017-VII/B/7/2015

Unser Zeichen, BearbeiterIn
Mag.MM/MS

Klappe (DW) Fax (DW)
39179 100467

Datum
11.11.2015

Änderung des Arbeitszeit- und des Arbeitsruhegesetzes

Der Österreichische Gewerkschaftsbund dankt für die Übermittlung oben angeführten Gesetzesvorschlags und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Zu Lenkzeiten bei Sondertransporten

Einheitliche Lenkzeiten sowohl bei Sondertransportern als auch bei Begleitfahrzeugen sind sinnvoll. Wir begrüßen es daher, die bisherige Möglichkeit, die Lenkzeiten per Kollektivvertrag anzugleichen, um die Möglichkeit der Angleichung der Lenkpausen zu erweitern.

Zu Flugzeiten des Bordpersonals von Luftverkehrsunternehmen

Die aktuelle Novellierung gibt uns Gelegenheit, unsere grundsätzliche Kritik an der rechtlichen Rahmenbedingungen der Arbeitszeitgestaltung des Bordpersonals zu erneuern.

Der Österreichische Gewerkschaftsbund sieht es sehr kritisch, dass der Gesetzgeber das österreichische Arbeitszeit- und Arbeitsruhegesetz fast vollständig nicht zur Anwendung bringt und lediglich durch eine europäische Sicherheitsverordnung (EU-OPS FTL) ersetzt. Das Arbeitszeit- und Arbeitsruhegesetz ist eines der maßgebenden Gesetze in Österreich für gesunde Arbeitsplätze und für die Ermöglichung der Teilnahme am Sozial- und Familienleben.

Dies führt etwa dazu, dass in der europäischen Sicherheitsverordnung zwar geregelt ist, dass Mahlzeiten während des Dienstes eingenommen werden sollen, jedoch kennt die Verordnung den Begriff „Pause“ nur, um verlängerte Dienstzeiten von bis zu 18 Stunden zuzulassen. In Diensten bis zu 13 Stunden ist für das fliegende Personal keine reguläre

Pause vorgesehen. Dies ist bei den starken Wettbewerbsbedingungen, bei dem die Flüge meist nur noch über den Preis verkauft werden und das Einsparungspotenzial in erster Linie bei den Personalkosten gesehen wird, besonders kritisch. So ist es heute schon Realität, dass 13-stündige Rotationen (aufeinanderfolgende Kurz- oder Mittelstreckenflüge) geplant werden, in denen keine Pause vorgesehen ist. Das fliegende Personal ist in Österreich wahrscheinlich die einzige ArbeitnehmerInnengruppe, der es vom Gesetzgeber nicht ermöglicht wird, in einem regulären 13- stündigen Dienst eine Pause zu machen.

Ähnliche Probleme ergeben sich auch durch die Ausnahmebestimmungen des Arbeitsruhegesetzes, welches unter anderen besonders wichtig für die Teilnahme am Familien- und Sozialleben ist. Neben den Bestimmungen der Sicherheitsverordnung hat der Gesetzgeber eine europäische Richtlinie für das fliegende Personal zur Anwendung gebracht, welche eine Minimalanzahl an freien Tagen für das fliegende Personal vorsieht. Bei der Umsetzung hat sich der Gesetzgeber aber lediglich an die Minimalvorgaben der Europäischen Union gehalten. Haben österreichische Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer durchschnittlich 114 Tage im Jahr frei (Wochenende plus Feiertage, die im langjährigen Durchschnitt auf einen Werktag fallen), so sieht der Gesetzgeber für das fliegende Personal nur 96 Tage vor. Besonders belastend ist dies für das Familien- und Sozialleben, da das fliegende Personal meist den überwiegenden Teil beruflich nicht in Österreich verbringt und Ruhezeiten oft abseits des Wohnortes verbracht werden. Der Kontakt zu Kindern, Familie und Freunden sowie die Zeit für eine ausgleichende Freizeitgestaltung werden so auf ein sehr geringes Maß gedrängt.

Der ÖGB ersucht um Berücksichtigung seiner Stellungnahme.


Erich Foglar
Präsident




Mag.(FH) Roland Pichler
Leitender Sekretär