

Op de hoogte *extra*

Bestuursmededelingen



december 2007

extra uitgave in zwart-wit
d.d. 21 december

Postbus 192
1170 AD Badhoevedorp
tel. 020 - 449 85 85
fax 020 - 449 85 88
secr@vnm-dalpa.nl
www.vnm-dalpa.nl

Europese Werk- en Rusttijden Regeling

Veiligheid of economisch belang?

De invoering van de nieuwe Europese WRR in Nederlandse regelgeving leidt op deelonderwerpen tot grote onenigheid tussen de luchtvaartmaatschappijen en de VNV. De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen leggen de beschikbare wetenschappelijke onderzoeken naast zich neer, accepteren aantoonbare risico's en kiezen voor economisch belang. De VNV daarentegen streeft in lijn met de Europese verordening verantwoorde veiligheidswetgeving na. De ontstane situatie is voor de VNV en de andere vertegenwoordigers van boordpersoneel aanleiding geweest om uit de door het ministerie van Verkeer en Waterstaat ingestelde commissie van advies te stappen.

In december 2006 is de EU-OPS-verordening aangenomen door de Europese Raad van Ministers. Deze verordening is kort daarna van kracht geworden en moet uiterlijk op 16 juli 2008 in alle 27 lidstaten van de Europese Unie ingevoerd zijn. Het doel van de verordening is om een uniform veiligheidsniveau te bereiken in de hele EU.

Onderdeel van de EU-OPS-verordening is het subdeel Q: de werk- en rusttijdenregeling (Europese WRR).

Over dit onderdeel is met veel partijen en partners in Europees verband gedurende vele jaren gesproken. Het is een van de meest bevochten onderdelen van de verordening.

De verordening is integraal van toepassing in Nederland. Invoering in de Nederlandse regelgeving is dan ook voor het grootste gedeelte eenvoudig de tekst van de verordening overne-

men in ons Arbeidstijdenbesluit. Dat geldt echter niet voor alle onderwerpen.

Witte vlekken

De Europese WRR is niet compleet. Vanwege het feit dat de lidstaten geen overeenstemming konden bereiken over onderdelen, is in Brussel onder tijdsdruk uiteindelijk besloten om die onderdelen niet in te vullen in de verordening. Deze onderdelen worden wel genoemd, maar de invulling wordt overgelaten aan de lidstaten zelf. Deze onderdelen is men in Nederland de 'witte vlekken' gaan noemen. Het gaat dan over zaken als reservedienst, bekorte rust, grondtijd en uitgebreide bemanningen. Van deze 'witte vlekken' is uiteindelijk het onderdeel dat de uitbreiding van de bemanning regelt, het meest problematisch gebleken.

Commissie van advies

Om deze witte vlekken in te vullen heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat de hulp ingeroepen van specialisten uit de luchtvaartsector, die gevraagd zijn om zitting te nemen in een adviescommissie. Vertegenwoordigers van KLM, Martinair, Transavia en ArkeFly vertegenwoordigden de exploitanten. Namens het boordpersoneel waren dat vertegenwoordigers van FNV, De Unie, VNC en VNV. Daarnaast namen nog drie onafhankelijke leden zitting in de adviescommissie.

De adviescommissie kreeg van het ministerie de opdracht mee om advies uit te brengen over de invulling van de witte vlekken waarbij benadrukt werd dat het hier veiligheidswetgeving betrof. Het ministerie van Sociale Zaken dat in Nederland formeel gaat over werktijdenbesluiten is dan ook niet betrokken geweest bij dit traject.

Wetenschappelijk onderzoek

De invoering van de EU-WRR en vooral de invulling van de witte vlekken was voor het ministerie ook aanleiding om TNO opdracht te geven om onderzoek te doen naar maximale werktijden en het verlengen van werktijden in relatie tot het uitbreiden van de bemanning en de beschikbare rustgelegenheid aan boord van vliegtuigen.

De VNV ondersteunt deze keuze van het ministerie om gebruik te maken van de beschikbare wetenschappelijke kennis in dit belangrijke traject. In september is het definitieve rapport van TNO uitgekomen. Op basis van eigen onderzoek en gebruikmakend van internationale onderzoeksresultaten adviseert TNO zeer specifiek welke werktijden verantwoord zijn in de luchtvaart in relatie tot de kwaliteit van rustgelegenheden.

Wet in Nederland

Sinds vele jaren hebben we in Nederland een van de ruimste, minst restrictieve, wettelijke WRR-bepalingen binnen de EU. In andere landen zijn de WRR-bepalingen zo nu en dan aangepast als gevolg van hernieuwde wetenschappelijke inzichten.

In Nederland is dat nooit gebeurd. De WRR-bepalingen die de VNV in de diverse cao's met de luchtvaartmaatschappijen is overeengekomen, zijn veel restrictiever dan de bepalingen in de wet. Deze cao-bepalingen zijn dan ook meer in lijn met de regelingen zoals die elders in Europa gehanteerd worden. Ontegengesteld heeft de VNV op deze manier een positieve bijdrage geleverd aan de vliegveiligheid. Het is misschien ook wel om die reden dat de zwaar verouderde wettelijke WRR zo lang niet is aangepast. Behalve de sectorpartijen zelf heeft ook de overheid een taak op het gebied van luchtvaartveiligheid en de VNV ondersteunt dan ook het initiatief van de overheid om nu een wetenschappelijk fundament onder de wettelijke WRR te leggen. Zo'n fundament is in de nieuwe systematiek van de EU-WRR met name belangrijk vanwege de gewijzigde rol van de gezagvoerder hierin. Onze huidige Nederlandse WRR kent zeer ruime limieten, maar geeft duidelijk aan dat het de taak van de gezagvoerder is om meer restrictieve limieten toe te passen waar nodig. In de nieuwe EU-WRR zal het accent precies andersom liggen. De nieuwe limieten zijn over het algemeen krapper en beogen in alle gevallen veilig te zijn. De gezagvoerder krijgt nu de mogelijkheid om, onder voorwaarden, die limieten te verruimen.

Het implementatietraject: onenigheid

Sinds half september is de adviescommissie acht keer bijeen gekomen. Hoewel de bedoeling van de commissie is geweest om met specialisten te komen tot een advies over de invulling van veiligheidswetgeving, hebben de maatschappijen vanaf het begin aangevoerd dat het wetenschappelijk onderbouwde advies van TNO te veel geld kost. Deze financiële benadering heeft de meer specialistische en wetenschappelijke benadering ten aanzien van een aantal onderwerpen voortdurend in de weg gestaan. Overigens gaan de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hierbij eenvoudig voorbij aan het feit dat het merendeel van de

luchtvaartmaatschappijen in de rest van Europa al veel langer met dergelijke meer restrictieve limieten werkt. Elders in Europa heeft men in het verleden al gekozen voor het verminderen van risico's. De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen lijken de implementatie van Europese wetgeving te gebruiken om de internationale concurrentiepositie te verbeteren ondanks eventuele effecten op de vliegveiligheid.

In de eerste vergaderingen van de adviescommissie is vooral gesproken over kleinere onderwerpen als vertaalfouten en interpretaties van bepaalde artikelen. Over deze onderwerpen is in een vrij constructieve sfeer overeenstemming gevonden. Over het onderwerp waarna TNO onderzoek heeft gedaan, de verlenging van de vliegdiensstijd op basis van rusten aan boord, is pas in de latere vergaderingen gesproken. Vanwege de overwegend financiële benadering van de maatschappijen ontstond ten aanzien van dit onderwerp al vrij snel een patstelling tussen de maatschappijen en de organisaties van boordpersoneel. Daarop hebben de drie onafhankelijke leden een eerste voorstel gepresenteerd in een poging de discussie los te trekken. Daarbij leek de benadering van de onafhankelijken te passen bij de bevindingen van TNO. Na het verstrijken van enige tijd bleek uiteindelijk dat toch ook de onafhankelijke commissieleden meer afstand van de wetenschappelijke en veiligheidsbenadering hadden genomen. Om puur economische redenen leek daar ineens een meerderheidsstandpunt binnen de adviescommissie te ontstaan dat afweek van het wetenschappelijke advies en van de praktijk in de rest van Europa. De VNV wenst geen medeverantwoordelijkheid te dragen voor een advies dat voorbij gaat aan wetenschappelijk onderzoek en dat overduidelijk economische belangen boven veiligheid stelt. Samen met de andere organisaties van boordpersoneel is de VNV dan ook uit de adviescommissie getreden tijdens de laatste vergadering op 11 december. ▶

► Gevolg hiervan is dat geen stemming heeft plaatsgevonden over dit onderwerp en dat nu twee verschillende adviezen over dit onderwerp naar het ministerie zijn gestuurd. Zowel de procesgang tot nu toe als mede de opstelling van de luchtvaartmaatschappijen kan als uitermate teleurstellend worden aangemerkt.

Standpunt vnv

Vanwege de aard van de werkzaamheden moeten bemanningsleden soms slapen op momenten dat hun lichaamsklok dat niet wil, of werken op het moment dat je eigenlijk zou moeten slapen. Dat geldt op langeafstandsvluchten maar ook bij Europese en regionale operaties. De unieke combinatie van verschuivende werktijden en verschillende tijdzones veroorzaakt verschoven lichaamsritmes. De consequenties hiervan, zoals verminderde slaap, verlaagde alertheid en vermoeidheid kunnen gevolgen hebben voor de vliegveiligheid en de gezondheid. Slaaperiodes tijdens de vlucht zijn een effectieve methode om de alertheid van de bemanningsleden te bewaren en om hun functioneren op voldoende niveau te houden. De effectiviteit van de slaap is hierbij afhankelijk van de kwaliteit van de geboden rustfaciliteit, de duur van de slaap en eventuele verstoringen. Gedurende de laatste tien jaar is in nationaal en internationaal verband

veel onderzoek gedaan naar vermoeidheid van bemanningen. Veel van de beschikbare gegevens zijn gebruikt in het eerder genoemde onderzoek van TNO. De uitkomsten van het TNO-onderzoek komen overeen met de uitkomsten van andere onderzoeken en zijn in lijn met de praktijk in andere EU-landen. Het mag niet zo zijn dat in Nederland bij de totstandkoming van veiligheidswetgeving wetenschappelijke uitkomsten deels worden genegeerd vanwege economische belangen van luchtvaartmaatschappijen. De adviezen voortvloeiend uit wetenschappelijk onderzoek moeten dan ook overgenomen worden in de Nederlandse regelgeving. Eindelijk is hier de gelegenheid om de sterk verouderde wetgeving een kwaliteitsimpuls te geven.

De behoefte van de luchtvaartmaatschappijen aan een ruimere wettelijke WRR dan in de ons omringende landen heeft nog een ander negatief effect. Dit effect kan ook nadelige gevolgen hebben voor de economische belangen van de maatschappijen. De vnv heeft met de grote Nederlandse luchtvaartmaatschappijen immers meer restrictieve WRR-bepalingen opgenomen in de diverse cao's waaraan de maatschappijen gebonden zijn. Verlenging van deze cao's geeft de vnv bovendien mogelijkheden om via de arbeidsvoorwaardelijke tafel in een later stadium

alsnog de door TNO voorgestelde maximale werktijden af te dwingen. Vervolgens is Nederland wellicht een interessante vestigingsplaats geworden voor luchtvaartmaatschappijen die de soepele regelgeving hier willen gebruiken. Op deze manier zetten de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen nu de deur juist verder open voor nieuwe concurrenten.

Hoe verder

Het advies aan het ministerie is ten aanzien van het deelonderwerp 'verlengen van de vliegdienstperiode op basis van rusten tijdens de vlucht', niet eenduidig. Op dit punt is zowel het advies van de maatschappijen als het advies van het boordpersoneel naar het ministerie gestuurd. Het is nu aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat om op basis van de adviezen de definitieve maximale werktijden vast te stellen. Tijdens deze fase zal de vnv samen met de andere vakbonden alle mogelijkheden gebruiken om haar invloed aan te wenden. De vnv heeft als beroepsvereniging al meer dan 75 jaar het bevorderen van de vliegveiligheid als voornaamste doel. Deze doelstelling blijft ongewijzigd en blijft leidend bij de verschillende afwegingen gedurende het definitieve implementatietraject van de EU-WRR in Nederland.

