

## Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Sotsiaalne dumping Euroopa tsiviillennundussektoris”

(omaalgatuslik arvamus)

(2016/C 013/17)

**Raportöör: Anne DEMELENNE**

11. detsembril 2014. aastal otsustas Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee vastavalt kodukorra artikli 29 lõikele 2 koostada omaalgatusliku arvamuse järgmises küsimuses:

„Sotsiaalne dumping Euroopa tsiviillennundussektoris”.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon võttis arvamuse vastu 31. augustil 2015.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 510. istungjärgul 16.–17. septembril 2015 (16. septembri istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 200, vastu hääletas 3, erapooletuks jäi 7 liiget.

### 1. Soovitused

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab Euroopa Komisjoni presidendi kavatsust, mida ta väljendas oma 15. juulil 2014. aastal Strasbourgis Euroopa Parlamendis peetud avakõnes järgmiselt: „Me peame võitlema sotsiaalse dumpingu vastu ja seda me ka teeme”. Tema avaldust kordas transpordivolinik Violeta Bulc, kes 2014. aasta oktoobris toimunud volinikukandidaatide kuulamisel märkis: „Ma olen resoluutselt sotsiaalse dumpingu vastu. [...] Õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programm peab hõlmama ka sotsiaalõigusnorme”. Sotsiaalne dumping tekitab kõlvatut konkurentsi. Kuid seda on raske määratleda, sest seda soodustavad tegurid on keerulised ja osalejaid palju. Tsiviillennunduses peaks arvesse võtma nii eri tasandite poliitikakujundajate, lennuettevõtjate, töötajate, reisijate kui ka poliitilise, õigusliku, majandusliku ja sotsiaalse keskkonna rolli nii Euroopa Liidus kui ka väljaspool Euroopa Liitu. Euroopa Liidu Kohus tunnustas võitlust sotsiaalse dumpinguga kui õiguspärasest eesmärgist, mis võimaldab liimesriikidel õigustada teatud takistusi liikumisvabadusele<sup>(1)</sup>. Komitee on mures hiljutiste suundumuste pärast tsiviillennunduses, mistõttu innustab ta komisjoni olukorda hoolikalt jälgima ja vajadusel samme astuma. Komisjoni 2015. aasta tööprogrammis kavandatud lennunduspaketi väljatöötamisel tuleks arvesse võtta kõiki selles dokumendis esitatud aspekte. Lisaks on komitee seisukohal, et liikuvuse ja transpordi peadirektoraat ning tööhõive, sotsiaalküsimuste ja sotsiaalse kaasatuse peadirektoraat peaksid tegema tihedat koostööd.

1.2. Euroopa Lennundusohutusamet (EASA) peab tuginedes oma tööle uute ärimudelite valdkonnas kontrollima suundumusi, et tagada olenemata ärimudelitest optimaalne reisijate ja personali ohutus, keskendudes sektori stabiliseerimiseks eeskätt kõnealustele uutele ärimudelitele. Asjaomased asutused peavad pöörama erilist tähelepanu suurenenud näiliste FIEde ja tööjõu vahendamiseiga tegelevate ettevõtete teenuste kasutamise kontrollimisele.

1.3. Komitee ootab kehtivate õigusaktide nõuetekohast jõustamist ja Euroopa Liidu Kohtu otsuste arvessevõtmist. See puudutab peamiselt alljärgnevat:

a) sotsiaalkindlustus ja tööõigus:

— Rooma konventsioon I (1980) ja määrus (EÜ) nr 593/2008<sup>(2)</sup>;

— määrused (EL) nr 465/2012<sup>(3)</sup> ja (EL) nr 83/2014<sup>(4)</sup>, milles määratletakse põhibaasi kontseptsioon;

<sup>(1)</sup> Euroopa Liidu Kohtu 18. detsembri 2007. aasta otsus kohtuasjas C-341/05: Laval, lk I.11767, punkt 103).

<sup>(2)</sup> ELT L 177, 4.7.2008, lk 6.

<sup>(3)</sup> ELT L 149, 8.6.2012, lk 4.

<sup>(4)</sup> ELT L 28, 31.1.2014, lk 17.

b) seoses FIE staatusega:

- direktiiv 2014/67/EL (Esimest korda sisaldab direktiiv „alluvussuhte” mõistet, võimaldades jälgida FIE staatust) <sup>(5)</sup>;
- 4. detsembri 2014. aasta otsus C-413/13 FNV Kunsten Informatie en Media vs. Staat der Nederlanden: „Liidu õigust tuleb tõlgendada nii, et ELTL artikli 101 lõike 1 kohaldamisalasse ei kuulu kollektiivlepingu säte, mis näeb ette miinimumtasu sellistele vabakutselistele teenuseosutajatele, kes on kollektiivlepingu pooleks oleva töötajate ühingu liikmed ja kes täidavad töövõtulepingu alusel asjaomase tööandja kasuks samu ülesandeid kui selle tööandja palgatöötajad. Säte kuulub kohaldamisalasse üksnes siis, kui need teenuseosutajad on „näiliselt iseseisvad füüsilisest isikust ettevõtjad”, see tähendab nimetatud töötajatega võrreldavas olukorras olevad teenuseosutajad. Vastava hinnangu peab andma siseriiklik kohus.”

1.4. Komitee tunnustab lennumeeskondade töörühma sotsiaalpartnerite seisukohta (vt punkt 5.1) ja rõhutab, et mis tahes tahtmatu negatiivse sotsiaalse mõju ennetamiseks kõnealuses sektoris tuleb tegeleda järgmiste lünkadega. Selleks on vajalikud alljärgnevad sammud:

- läbi tuleb vaadata lennuliikluse ühiseeskirjad, et tagada eeskätt siseriiklike ja sektori kollektiivlepingute sotsiaalõigusaktide nõuetekohane kohaldamine (määrus (EÜ) nr 1008/2008); samas määruses tuleb paremini määratleda peamise tegevuskoha mõiste, et liikmesriik saaks mahuka lennuliikluse korral välja anda tegevusloa;
- kaitsta liidu lennuettevõtjaid kolmandate riikide poolse subsideerimise ja ebaõiglase hinnakujundusega põhjustatud ebaausa konkurentsi vastu (määrus (EÜ) nr 868/2004);
- määratleda sotsiaalkindlustussüsteemi koordineerimisega paremini tsiviillennunduse põhibaasid (sh ajutised baasid) ja lühendada kümneaastast üleminekuajaperioodi (määrus (EL) nr 83/2014);
- laiendada ühtse loa õigusi lennumeeskonnale, et tagada võrdne kohtlemine kõigile sektori töötajatele (direktiiv 2011/98/EL).

1.5. Lisaks soovib komitee komisjonil liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi ning tööhõive, sotsiaalküsimuste ja sotsiaalse kaasatuse peadirektoraadi koordineeritud töö osana kontrollida renditöö direktiivi kohaldamist lennundussektoris. Komitee on seisukohal, et lennundussektori tavapärase tööhõive vormina tuleb edendada otseseid töökohti ja et võimalik peab olema piirata ajutisi töölepinguid, mis võivad kahjustada ohutustaset (2008/104/EÜ). Lisaks on vaja ELi tasandil mõistete „töötaja” ja „füüsilisest isikust ettevõtja” ühtset määratlust.

1.6. Komitee toetab ELi lennundusvaldkonna sotsiaalpartnerite võimalikku algatust pidada läbirääkimisi, et jõuda kokkuleppele töötingimuste ja sektori töötajate sotsiaalsete õiguste osas. Sotsiaalpartneritel võib olla teatud õigusaktide puhul ühiseid seisukohti, mida nad võivad komisjonile esitada. Komisjon peaks konsulteerima tööturu osapooltega mis tahes õigusakti ja/või ELi algatuse üle, millel on sotsiaalne mõju <sup>(6)</sup>.

1.7. Võttes arvesse, et maapealset teenindust käsitlev määruse ettepanek eemaldati komisjoni tööprogrammist ja et Euroopa Liidu tasandil puuduvad selles valdkonnas sotsiaalsed standardid, tuleks tegeleda personali ülemineku küsimusega hankemenetluste või osalise tegevuse kaotamise korral. Selle probleemiga tegelemiseks on komisjonil 2015. aasta lõpuni käimas Euroopa sotsiaalpartneritega konsultatsioon selle üle, kui otstarbekas oleks esitada Euroopa Liidu Nõukogu 12. märtsi 2001. aasta direktiivi 2001/23/EÜ läbivaatamise konsolideeritud ettepanek (töötajate õiguste kaitse ettevõtete üleminekul).

<sup>(5)</sup> ELT L 159, 28.5.2014, lk 11.

<sup>(6)</sup> ELT L 225, 12.8.1998, lk 27.

1.8. Komitee alustab eraldi tööd, käsitlemaks käesolevas arvamuses tõstatatud sotsiaalseid küsimusi.

1.9. Komitee soovib komisjonil alaliselt ja järjepidevalt jälgida töötingimusi tsiviillennunduses.

## 2. Sissejuhatus

2.1. Võttes arvesse lennunduse panust Euroopa majandusse tööhõive ja kasvu valdkonnas, on tegemist Euroopa Liidu jaoks strateegilise sektoriga. Hinnanguliselt pakub sektor otseselt või kaudselt tööd rohkem kui 2,6 miljonile inimesele ja panustab Euroopa SKPsse miljard eurot päevas, edendades seeläbi kaubandust ja turismi<sup>(7)</sup>.

2.2. Lennutranspordisektori liberaliseerimine 1990. aastate alguses oli reisijatele kahtlemata kasulik, sest see tõi kaasa demokraatiseerimise, madalamad lennutariifid ja mitmekesisema valiku. Ent millised olid selle mõjud tööhõivele, palkadele ja töötingimustele selles sektoris? Eurostati andmed näitavad nii otseste kui ka kaudsete töökohtade arvu seisakut lennuettevõtetes hoolimata iga-aastasest keskmiselt 5% tulude kasvust 1998. aastast 2010. aastani<sup>(8)</sup>. Koos muude suundumustega on see kaasa toonud märkimisväärse tootlikkuse suurenemise. Lisaks tellivad lennuettevõtjad salongipersonali ja pilootide tööd allhanke korras või pakuvad neile paindlikumate töövormidega lepinguid (hiljutise tsiviillennunduse Euroopa sotsiaalpartnerite uuringu tulemused näitavad, et ainult 52,6 protsendil odavlennuettevõtetes töötavatel vastanutel on otsene tööleping). Töötasude kohta puuduvad täielikud andmed, ent näiteks Ühendkuningriigi puhul on salongipersonali töötasu seal selgelt vähenenud<sup>(9)</sup>. Kokkuvõttes kaovad veel mõne aasta eest prestiižsed ja kvaliteetsed töökohad ja need asendatakse allhanke või suurema tootlikkuse ning vähem kuluka tööjõuga.

2.3. Arvestades, et lennuettevõtjad seisavad silmitsi ägeda konkurentsiga, on kasumid väiksemad kui teistes sektorites (IATA andmetel on lennundussektori maksudejärgne netokasum ülemaailmselt olnud 0,1% viimase 40 aasta keskmistest tuludest)<sup>(10)</sup> ja tööandjad püüavad konkurentsivõime säilitamiseks leida viise kulude vähendamiseks. Kui teatud kulud (nt kütus või lennukite omandamisega seotud kulud) on teataval määral fikseeritud, siis mõned lennuettevõtjad arvavad, et tööjõukulud võib pidevalt vähendada. Mõned lennuettevõtjad on avastanud, et ELi-sisese asutamisvabaduse kasutamine on üks kulude täiendava vähendamise ja sotsiaalse dumpingu viis.

2.4. Paljud traditsioonilised lennuettevõtjad, kes peavad hakkama saama järjest tiheneva konkurentsiga, mida pakuvad odavlennuettevõtjad, on loonud põhiteenuste kõrvale madala hinnaga lühilendude teenuse või on palganud oma põhiliinide teenindamiseks odavat tööjõudu. Mõned odavlennuettevõtjad on võtnud sihiks põhilennujaamad ja ärireisijaid, mistõttu astuvad nad otsesemasse konkurentsi traditsiooniliste lennuettevõtjatega. Selle tulemusena väheneb inimväärsete töökohtade arv (õiglane sissetulek, tööohutus, sotsiaalkaitse, sõna-, organiseerumis- ja osalemisvabadus, võrdsus)<sup>(11)</sup> traditsioonilistes lennuettevõtetes<sup>(12)</sup>. Siiski ei ole odavlennuettevõtjate rakendatavad sotsiaalsed tavad automaatselt sotsiaalse dumpingu põhjustajad.

<sup>(7)</sup> ATAG aruanne „Powering global economic growth, employment, trade links, tourism and support for sustainable development through air transport”, 2014.

<sup>(8)</sup> Lõpparuanne „Study on the effects of the implementation of the EU aviation common market on employment and working conditions in the Air Transport Sector over the period 1997/2010”, Steer Davies Gleave, London, 2012, lk 74.

<sup>(9)</sup> Lõpparuanne „Study on the effects of the implementation of the EU aviation common market on employment and working conditions in the Air Transport Sector over the period 1997/2010”, Steer Davies Gleave, London, 2012, lk vii.

<sup>(10)</sup> IATA aruanne „Vision 2050”, Singapur, 12. veebruar 2011, lk 2.

<sup>(11)</sup> „Global topic on Decent Work”, Rahvusvaheline Tööorganisatsioon.

<sup>(12)</sup> Vt Euroopa sotsiaalpartnerite uuringud: – 2012: „The development of the low cost model in the European civil aviation industry”, Peter TURNBULL (Cardiffi ülikool), Geraint Harvey (Swansea ülikool), Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liidu tellitud uuring; – 2014: „Evolution of the Labour Market in the Airline Industry due to the Development of the Low Fares Airlines”, Peter Turnbull (Cardiffi ülikool), Geraint Harvey (Birminghami ülikool), Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liidu tellitud uuring; – 2015: „Atypical Employment in Aviation”, Genti ülikool, professor Yves Jorensi juhitud töörühm, Euroopa Lennumeeskonnaliikmete Liidu, Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduse ja Euroopa Liidu Transporditöölise Ametiühingute Liidu tellitud uuring.

2.5. Hiljutised suundumused maailmas ja ELis panevad muretsema Euroopa lennunduse jätkusuutlikkuse ja konkurentsivõime pärast nii majanduslikul kui ka sotsiaalsel tasandil. Ausa konkurentsi tagamiseks tuleb luua võrdsemad tingimused. Lennuettevõtjate konkurents peab põhinema uuenduslikel toodetel, kvaliteedil ja hinnal, mitte seaduselünkadel ja/või madala kuluga töökohtadel. Meetmeid tuleb võtta Euroopa lennunduse konkurentsivõime ja jätkusuutliku arengu ning kvaliteetsete töökohtade säilimise tagamiseks.

2.6. Sotsiaalne dumping – kui see eksisteerib – takistab ausat konkurentsi. Turvalisus peab jääma kõige olulisemaks prioriteediks ja sotsiaalne dumping ei tohi seda negatiivselt mõjutada. Eri riikide kahepoolsed koordineerimata lähenemisviisid tuleb asendada Euroopa Liidu tõelise ühtse lennundusalase välispoliitikaga, mis peaks hõlmama ka välisinvesteeringuid Euroopa lennuettevõtjatesse, samuti omandit ja kontrolli, riigiabi, turulepääsu ja ausat konkurentsi puudutavaid küsimusi.

2.7. Lennunduses on ohutus ülima tähtsusega. Valges raamatus märgitakse, et „Euroopa lennuohutuse tase on kõrge, kuid mitte parim maailmas. Meie eesmärk on muuta Euroopa kõige ohutumaks lennunduspiirkonnaks”<sup>(13)</sup>. Kuigi statistilised andmed puuduvad, on Euroopa Lennundusohutusamet juba viidanud sellele, et ohutusega seotud töö, sh salongipersonali ja hooldustöö killustatusel ja allhanke korras tellimisel võivad olla tõsised tagajärjed ohutusele. Nn uued ärimudelid optimeerivad eelarve-, töö- ja sotsiaalseid protsesse. Euroopa Lennundusohutusamet peab neid mudeleid kontrollima ja võtma kõik vajalikud meetmed tagamaks, et need ei kahjusta ohutust. Komitee toetab Euroopa Lennundusohutusametis hiljuti nende ülesannete täitmiseks loodud eritöörühma tegevust. Riskida ei tohi, sest kaalul on inimeste turvalisus<sup>(14)</sup>.

### 3. Lennunduse teatud allsektorite töötingimuste halvenemine

3.1. Lennunduses toimuva sotsiaalse dumpingu puhul võib eristada kahte valdkonda – siseturg ja lennundusalane välispoliitika.

3.2. Siseturul on sotsiaalse dumpingu peamised põhjustajad lennuettevõtjad, kes kasutavad mitme baasi strateegiat, st töäjõud on palgatud riigis X, töökoht on riigis Y, ent tööleping on sõlmitud vastavalt riigi Z seadustele. Selle tulemusena kaotab töötaja sidemed oma päritoluriigiga (st oma kodakondsus- või elukohajärgse riigiga). Peamine väljakutse on ühitada asutamis- ja teenuse osutamise vabadus töö kvaliteedi ja sotsiaalse arengu eesmärkidega. Kuigi Rooma I määruse<sup>(15)</sup> ja sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimise<sup>(16)</sup> raames tehtud muudatused vähendavad mõnesid liikuvate töötajate probleeme, on ikkagi veel lahendamata küsimusi.

3.3. Euroopa Liidu lennundusalane välispoliitika ei taga ELi lennuettevõtjate ja nende töötajate huvide piisavat kaitset kiirelt muutuvast globaalses keskkonnas. Euroopa lennuettevõtjad peavad ausa konkurentsi tagamiseks järgima teatud nõudeid (läbipaistvus, riigiabi, hinnakujundus jne), samas kui kolmandate riikide lennuettevõtjatele, kes teevad lende ELi lennujaamadesse või sealt väljapoole, need nõuded ei kehti. Need lennuettevõtjad pakuvad samu marsruute sõites ELi lennuettevõtjatele otsest konkurentsi, samas on neil põhjendamata eelised.

3.4. Eraldi küsimus on ka kolmandatest riikidest pärit salongipersonali kasutamine ELis registreeritud lennukite pardal. Varem palgati välismaalastest salongipersonali Euroopa lennukite pardale keelelistel või kultuurilistel põhjustel. Viimasel ajal on teatud lennuettevõtjad kasutanud välismaalasi lendudel Euroopa Liitu ja liidust väljapoole ja isegi (!) ELi-sisestel lendudel, pakkudes halvemaid töö- ja palgatingimusi. Siiski peavad need lennuettevõtjad kohaldama lennuettevõtja sertifikaadi väljastanud liikmesriigi siseriiklikke eeskirju.

### 4. Lennunduse uued ettevõtlusmudelid ja tööturg

4.1. Sotsiaalpartnerite läbiviidud uuringud<sup>(17)</sup> näitavad, et töötingimuste halvenemine on levinud kogu Euroopa lennunduses ja see läheb konkurentsi tõttu kaugemale turutingimuste muutustest nii traditsiooniliste kui ka odavlennuettevõtjate puhul.

<sup>(13)</sup> Valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”, COM(2011) 144 final, lk 22.

<sup>(14)</sup> Aruanne „New business Models”, Euroopa Lennundusohutusameti eeskirjade koostamise nõuanderühm, 17. aprill 2015, lk 1, punkt 2; lk 5, punkt 9.3; lk 6, punkt 9.5.1; lk 7, punkt 9.5.2 ja lk 7, punkt 9.6.

<sup>(15)</sup> ELT L 177, 4.7.2008, lk 6.

<sup>(16)</sup> ELT L 284, 30.10.2009, lk 1.

<sup>(17)</sup> Üldine teema „Inimväärne töö”, Rahvusvaheline Tööorganisatsioon.

4.2. Puudub ühtne odavlennuettevõtjate mudel: kasutatakse kõiki võtteid alates miinimumhinna (mis ei sisalda ühtegi teenust) strateegiast kuni hübriidettevõtetereni, mis sisaldavad traditsioonilise ja odavlennuettevõtja elemente, ning sinna vahele jäävad n-õ klassikalised odavlennuettevõtjad piiratud, kuid alati täidetud lubadustega. Selle tulemusena ei ole olemas ka ühtset tööhõivemudelit: mõned lennuettevõtjad pakuvad tähtajatute lepingutega kvaliteetseid töökohti, samas kui teised tellivad töid allhanke korras agentuuridelt või mõnel juhul isegi näilistelt FIE'delt. See kehtib ka ametiühingute esindatuse kohta: mõned lennuettevõtjad püüavad sihilikult ametiühinguid vältida, samas kui teised tunnustavad neid ja allkirjastavad kollektiivlepinguid. Samuti on odavlennuettevõtjate areng avaldanud tugevat mõju maapealsele teenindusele, peamiselt pagasi käitlemise (käsipagasile kohaldatud nõuded on rangemad), lühema lendude teenindamise aja ja väljaõppe vähendamise osas.

4.3. Nii tööandjad kui ka lennunduse ametiühingud tunnistavad, et teatud odavlennuettevõtjate äristrateegiad ning nendega seotud inimressursside ja töösuhteid puudutavad meetmed toovad kaasa „aeglase laskumise” madalaimale ühisnimetatjale<sup>(18)</sup>. Piir traditsiooniliste ja odavlennuettevõtjate vahel hakkab tasapisi hägustuma, kuna odavlennuettevõtjad on ühinenud ülemaailmsete allianssidega või on inkorporeeritud (traditsioonilistesse) lennuettevõtjate gruppidesse. Samas on teised lennuettevõtjad otsustanud luua oma ettevõttesisesed odavlennupakkujad. Mõned traditsioonilised lennuettevõtjad on palganud odavat tööjõudu ka oma põhiliinide teenindamiseks. See uus korraldus ei tähenda, et traditsioonilised lennuettevõtjad ja odavlennuettevõtjad pakuvad samu teenuseid.

4.4. Siiski on ELi liikmesriikide vahel suured erinevused töötingimustes, võrdses kohtlemises, tööohutuses ja töötervishoius ja sotsiaalkaitstes (mida ELi tasandil vaid koordineeritakse) jne. See tekitab asümmeetriat majandusliku reguleerimise (ühtne turg), ühtlustamise ning sotsiaalse ühtekuuluvuse vahel. Siiski on mõned liikmesriigid loonud riiklikke lahendusi kindlustamiseks, et nende territooriumidel elavatele liikuvatele töötajatele kehtiks riigi töö- ja sotsiaalõigusaktid ning kollektiivlepingud. Seda küsimust tuleks kaaluda ELi tasandil.

4.5. Lennunduses pärinevad põhilised tööõigusaktid liberaliseerimisest ajast ja need ei ole enam eesmärgipärased. Lennumeeskonnale kehtivaid sotsiaalkindluse eeskirju on küll parandatud, ent õiguslike lünkade oht püsib. Mõiste „põhibaas” on probleemne, sest selle määratleb lennuettevõtja ja FIE'dest meeskonnaliikmete puhul ei toimu asjakohast kontrolli. Teine probleem on see, et ELi tasandil puudub ühtne tekst, milles oleks positiivselt määratletud „töötaja” ja „füüsilisest isikust ettevõtja” mõiste ELi õigusaktides. Euroopa Kohtu otsustes ja direktiivides esinevad erisugused määratlused, nt alluvuse kriteeriumi puhul. Erieeskirjad tuleb kehtestada väga liikuvate töötajate jaoks.

4.6. Ühte kolmest suurimast Pärsia lahe lennuettevõtjast süüdistati ELi õigusakte rikkuvate tavade kasutamises, nt rasedate töötajate vallandamine, kohustus saada luba abiellumiseks jne. Sellegipoolest teeb see ettevõtja lende ELi liinidel ja on hiljuti isegi suurendanud lendude sagedust teatud lennujaamadesse. Kuna nende Pärsia lahe lennuettevõtjate, lennujaamade ja vastavate tsiviillennundusametite vahel on tihedad sidemed, on põhjust karta, et need ettevõtjad on saanud põhjendamatu eeliseid. Liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelised kahepoolsed suhted tuleb asendada ELi koordineeritud ja tõelise lennundusalase välispoliitikaga.

## 5. Sotsiaalpartnerite roll

5.1. Komitee toetab Euroopa sotsiaalpartnerite olulist rolli tsiviillennunduses, mida nad täidavad ELi institutsioonide nõustamisel, samuti järelevalve osas ja oma ettepanekute esitamisega. 5. juunil 2014 võtsid lennumeeskondade töörühma (ACWG) sotsiaalpartnerid vastu ühise deklaratsiooni ELis toimuva mugavuslippude kasutamise vastu lennunduses, mõistes hukka hiljutised suundumused, mis ohustavad tõsiselt Euroopa sotsiaalmodelit, tööhõivet ja ausat konkurentsi lennundusturul, ning esitades õigusaktide muutmise ettepanekuid<sup>(19)</sup>.

<sup>(18)</sup> Aruanne „Submission by Scandinavian Airlines (SAS) to US regulators on Norwegian Air International's (NAI's) application for a US Foreign Air Carrier permit”, Airline Business, aprill 2014.

<sup>(19)</sup> Valdkondliku sotsiaaldialoogi komitee lennumeeskondade töörühma ühisdeklaratsioon ELis toimuva mugavuslippude kasutamise vastu lennunduses, 5. juuni 2014.

5.2. Kuna tegemist on sotsiaaldialoogi tulevase tegevuskavaga, tegid ACWG sotsiaalpartnerid (AEA, ECA ja ETF) 13. veebruaril 2015 järgmise ühisavalduse: „Sotsiaalpartnerid [...] on valmis käivitama arutelu lennundussektori raamistiku üle, mille eesmärk on võrdsete tingimuste loomine ülemaailmsel tasandil. Töötingimuste halvenemise ja mugavuslippide vastu tuleb kavandada ühiseid meetmeid. Sotsiaalpartnerid on nõus selles valdkonnas oma tööd jätkama. Nad võtavad vajalikud meetmed, et koostöös ELi eri institutsioonide ja liikmesriikide ametiasutustega aidata kiiresti määratleda Euroopa lennundusstrateegia, millel on selged ülemaailmsed eesmärgid, prioriteetidid ja tähtajad.”

5.3. Samuti peab Euroopa Komisjon hoogustama sotsiaalpartneritega konsulteerimist. Komisjoni otsuse 98/500/EÜ (valdkonna dialoogikomiteede loomise kohta) kohaselt peab iga komitee andma selles tegevusvaldkonnas, mille jaoks ta on loodud, konsultatsioone seoses ühenduse tasandil toimuva arenguga, millel on sotsiaalsed tagajärjed. Sageli jäetakse see kohustus täitmata. Samuti on oluline käsitleda Euroopa Lennundusohutusameti välja töötatud ohutuseeskirjade sotsiaalset mõju.

Brüssel, 16. september 2015

*Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee*  
*president*  
Henri MALOSSE

---