

**Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τους ναυτικούς, που τροποποιεί τις οδηγίες 2008/94/ΕΚ, 2009/38/ΕΚ, 2002/14/ΕΚ, 98/59/ΕΚ και 2001/23/ΕΚ»**

COM(2013) 798 final — 2013/0390 COD

(2014/C 226/06)

Εισηγητής: ο κ. ΠΟΛΥΖΩΓΟΠΟΥΛΟΣ

Στις 19, 21 και 29 Νοεμβρίου 2013 αντιστοίχως, και σύμφωνα με το άρθρο 153 παράγραφος 2 και το άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αποφάσισαν να ζητήσουν γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την

*Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τους ναυτικούς που τροποποιεί τις οδηγίες 2008/94/ΕΚ, 2009/38/ΕΚ, 2002/14/ΕΚ, 98/59/ΕΚ και 2001/23/ΕΚ*

COM(2013) 798 final — 2013/0390 COD.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκαν οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 10 Μαρτίου 2014.

Κατά την 497η σύνοδο ολομέλειας, της 25ης και 26ης Μαρτίου 2014 (συνεδρίαση της 25ης Μαρτίου 2014), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 136 ψήφους υπέρ και 4 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

## 1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόταση οδηγίας η οποία στοχεύει στη βελτίωση του επιπέδου προστασίας των δικαιωμάτων που κατοχυρώνονται από τον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ και την εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού σε επίπεδο ΕΕ.

1.2 Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την προτεινόμενη αντιμετώπιση εξαιρέσεων που δύνανται να περιορίσουν τη δυνατότητα των ναυτικών να απολαμβάνουν τα ίδια δικαιώματα με τους εργαζόμενους σε χερσαία επαγγέλματα βάσει του Ευρωπαϊκού εργατικού δικαίου.

1.3 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η πρόταση οδηγίας κινείται στη σωστή κατεύθυνση για την προσέλκυση των νέων της ΕΕ στην ναυτιλιακή και αλιευτική απασχόληση και για βιώσιμες ναυτικές σταδιοδρομίες καθιστώντας τους εν λόγω τομείς πιο ελκυστικούς και εργασιακά ισότιμους με τη χερσαία απασχόληση.

1.4 Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι η ευέλικτη προσέγγιση της Επιτροπής λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες και τις ανάγκες ενός κρίσιμου τομέα καθώς εξετάζει τέσσερις διακριτές επιλογές πολιτικής και αξιολογεί κατά περίπτωση εάν η διαφορετική μεταχείριση δικαιολογείται αντικειμενικά από τα χαρακτηριστικά του τομέα αποφεύγοντας έτσι λύσεις τύπου «ένα μέγεθος ταιριάζει σε όλα».

1.5 Η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι η πρόταση οδηγίας μπορεί να συμβάλει στην προώθηση της απασχόλησης στους τομείς της ναυτιλίας και της αλιείας, στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας, της κοινωνικής προστασίας και του κοινωνικού διάλογου που είναι γενικοί στόχοι πολιτικής και προβλέπονται στο άρθρο 151 της Συνθήκης για τη λειτουργία της ΕΕ.

1.6 Η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει ότι σύμφωνα με προπαρασκευαστική μελέτη που διενεργήθηκε στο πλαίσιο της Task Force για την απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα στη ναυτιλία το χάσμα προσφοράς-ζήτησης στις χώρες του ΟΟΣΑ ενδέχεται να διευρυνθεί σε 70 000 αξιωματικούς και 221 000 κατώτερους ναυτικούς <sup>(1)</sup>. Προκειμένου να διατηρηθεί ισοδύναμο με το 2010 το ποσοστό ευρωπαίων αξιωματικών στο παγκόσμιο εργατικό δυναμικό, ο αριθμός τους θα πρέπει να αυξηθεί στα επόμενα 10 έτη κατά 10 % στις δυτικές και 20 % στις ανατολικές χώρες της ΕΕ <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Sulpice, Guy. 2011. «Study on Seafarers Employment: Final Report» European Commission, DG for Mobility and Transport — Directorate C — Maritime transport (MOVE/C1/2010/148/SI2.588190). σελ. 34

<sup>(2)</sup> Ομοίως σ. 35.

1.7 Η ΕΟΚΕ εκτιμά επίσης ότι η πρόταση οδηγίας μπορεί ενισχύσει την ισοτιμία όρων ανταγωνισμού στην ευρωπαϊκή αγορά αντιμετωπίζοντας μια κατάσταση όπου κάποιες επιχειρήσεις απαλλάσσονται από υποχρεώσεις, όπως η ενημέρωση και η διαβούλευση, που είναι υποχρεωτικές για ανταγωνιστικές εταιρίες με έδρα σε άλλα κράτη μέλη. Επισημαίνει την ανάγκη να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού ενδοκοινοτικά αλλά και διεθνώς εν όψει του διεθνούς χαρακτήρα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και του διεθνούς ανταγωνισμού καθώς και τη σημασία αποτελεσματικής αποθάρρυνσης του κοινωνικού ντάμπινγκ και του αθέμιτου ανταγωνισμού. Ωστόσο, δεδομένου ότι πολλές χερσαίες δραστηριότητες υπόκεινται σε διεθνή ανταγωνισμό, το γεγονός ότι υπάρχει ανταγωνισμός και στον ναυτιλιακό τομέα δεν είναι λόγος να εξαιρεθούν οι ναυτικοί από σημαντικά εργασιακά και κοινωνικά δικαιώματα.

1.8 Ωστόσο η ΕΟΚΕ τονίζει ότι η πρόταση οδηγίας δεν μπορεί από μόνη της να τονώσει την ελκυστικότητα της ναυτικής εργασίας και πρέπει να συνδυαστεί με μέτρα και πρωτοβουλίες που έχουν ήδη προταθεί από την ΕΟΚΕ σχετικά με την κατάρτιση, εκπαίδευση, έρευνα, την ενίσχυση της υγιεινής και της ασφάλειας παράλληλα με την τόνωση της επιχειρηματικότητας και της καινοτομίας για την παροχή ασφαλών, αποτελεσματικών και ανταγωνιστικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας.

1.9 Δεδομένου ότι ευρύτατες διαβουλεύσεις και αξιολογήσεις του αντίκτυπου της άρσης των εξαιρέσεων διενεργήθηκαν πολλά χρόνια πριν από την πρόταση οδηγίας, η ΕΟΚΕ συνιστά μετ' επιτάσεως να μειωθεί σε 3 έτη η μεταβατική περίοδος των 5 ετών για να τεθεί σε ισχύ η οδηγία (άρθρο 8 της πρότασης οδηγίας).

## 2. Εισαγωγή

2.1 Η ευρωπαϊκή ναυτιλία είναι πρωτοπόρος στον κόσμο και παρέχει απασχόληση σε 345 455 ναυτικούς<sup>(3)</sup>. Το 30 % περίπου των εμπορικών πλοίων είναι νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος της ΕΕ ενώ με όρους ολικής χωρητικότητας (GT), η ΕΕ αντιπροσωπεύει ποσοστό 19,2 % του παγκόσμιου στόλου<sup>(4)</sup>.

2.2 Η αλιεία και η μεταποίηση αλιευτικών προϊόντων δίνουν εργασία σε περισσότερα από 350 000 άτομα με πέντε κράτη μέλη (Δανία, Ισπανία, Γαλλία, Κάτω Χώρες και Ηνωμένο Βασίλειο) να αντιπροσωπεύουν το 60 % της κοινοτικής παραγωγής ενώ ο αλιευτικός κλάδος της ΕΕ παρέχει περίπου 6,4 εκατομμύρια τόνους ψαριών ετησίως<sup>(5)</sup>.

2.3 Εντούτοις η παγκοσμιοποίηση ειδικά στην παρούσα συγκυρία κρίσης θέτει σοβαρές προκλήσεις για την απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα στη ναυτιλία που αναπόφευκτα επηρέασαν ποιοτικά και ποσοτικά διάφορες πτυχές της απασχόλησης.

2.4 Η γενικότερη απορύθμιση της ναυτιλιακής αγοράς εργασίας σταδιακά από τις αρχές της δεκαετίας 1980<sup>(6)</sup> συνοδεύτηκε με μείωση του αριθμού Ευρωπαίων ναυτικών, έλλειψη άρτια εκπαιδευμένου προσωπικού και τη ναυτολόγηση προσωπικού από τρίτες χώρες τάσεις που αποδίδονται<sup>(7)</sup>, εκτός άλλων, σε περιορισμούς σταδιοδρομίας, στη μοναξιά και την απόσταση από την οικογένεια, στην μείωση επαγγελματικής εκτίμησης σε συνδυασμό με την εντύπωση ότι πρόκειται για ανασφαλή εργασία σε υποβαθμισμένες συνθήκες.

2.5 Οι αίτιες των τάσεων αυτών υποβάθμισης εντοπίζονται επίσης στη ζήτηση και στην προσφορά καθώς και στις ανταγωνιστικές πιέσεις στη ναυτιλία που σε μια δύσκολη συγκυρία παγκοσμιοποίησης και διαρθρωτικής κυκλικής κρίσης, εκτός άλλων, πιέζουν τις αμοιβές προς τα κάτω.

## 3. Η πρόταση οδηγίας

3.1 Η παρούσα πρόταση εισάγει τροποποιήσεις σε οδηγίες<sup>(8)</sup> που είναι σε ισχύ και είτε εξαιρούν είτε επιτρέπουν, χωρίς ρητή αιτιολόγηση, στα κράτη μέλη να εξαιρούν ναυτικούς και/ή αλιείς από το πεδίο εφαρμογής τους. Τα κράτη μέλη έχουν προβεί σε διαφορετικές επιλογές όσον αφορά τη χρήση των εξαιρέσεων.

<sup>(3)</sup> SWD/2013/0461 final

<sup>(4)</sup> ECSA, Ετήσια Έκθεση 2011-2012

<sup>(5)</sup> Eurostat, Στατιστικές Αλιείας, Σεπτέμβριος 2012

<sup>(6)</sup> Silos, J. M., Piniella, F., Monedero, J., & Walliser, J. (2012). Trends in the global market for crews: A case study. *Marine Policy*, 36(4), 845–858.

<sup>(7)</sup> COM(2006) 275 τελικό Τόμος II-Παράρτημα κεφ. 2.5

<sup>(8)</sup> [2008/94/ΕΚ](#) σχετικά με την προστασία των μισθωτών σε περίπτωση αφερεγγυότητας του εργοδότη· [2009/38/ΕΚ](#) για τη θέσπιση ευρωπαϊκού συμβουλίου εργαζομένων· [2002/14/ΕΚ](#) περί θεσπίσεως γενικού πλαισίου ενημερώσεως και διαβουλεύσεως των εργαζομένων· [98/59/ΕΚ](#) για τις ομαδικές απολύσεις· [2001/23/ΕΚ](#) σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων· [96/71/ΕΚ](#) σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών.

3.2 Ειδικότερα, η πρόταση οδηγίας αναγνωρίζει το άνευ όρων δικαίωμα των ναυτικών για ενημέρωση και διαβούλευση σε όλες τις οδηγίες που προηγουμένως προέβλεπαν εξαιρέσεις και παρεκκλίσεις από το εν λόγω δικαίωμα.

3.3 Αναγνωρίζοντας ότι η καλύτερη προσέγγιση μπορεί να διαφέρει από τη μία οδηγία στην άλλη και αξιολογώντας αντίκτυπο, πεδία εφαρμογής και τους λόγους εξαίρεσης επιλέγεται συνδυασμός τεσσάρων επιλογών πολιτικής ως εξής:

— Επιλογή πολιτικής 1: Καμία δράση (οδηγία για την απόσπαση των εργαζομένων).

— Επιλογή πολιτικής 2: Παρέκλιση με εγγύηση ισοδύναμου επιπέδου ασφάλειας (οδηγία για την ενημέρωση και τη διαβούλευση)

— Επιλογή πολιτικής 3: Διαγραφή της εξαίρεσης (οδηγία για την ευρωπαϊκή επιτροπή επιχείρησης και οδηγία για την αφερεγγυότητα)

— Επιλογή πολιτικής 4: προσαρμογή των κανόνων (ειδικές διατάξεις) στις ιδιαιτερότητες του τομέα (οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις και οδηγία για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων).

#### 4. Πλαίσιο πολιτικής

4.1 Στην Πράσινη Βίβλο «Προς μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την ένωση»<sup>(9)</sup> τίθεται το θέμα της εξαίρεσης των θαλάσσιων τομέων από τμήματα της ευρωπαϊκής εργατικής και κοινωνικής νομοθεσίας και της επανεκτίμησής τους σε στενή συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους ενώ τονίζεται η σημασία για την ανταγωνιστικότητα των ναυτικών δεξιοτήτων και της αιφόρου ναυτικής απασχόλησης με δεδομένη τη μείωση του αριθμού ευρωπαϊών ναυτικών.

4.2 Η Επιτροπή με την Ανακοίνωση της 10.10. 2007<sup>(10)</sup>, δεσμεύτηκε για τη βελτίωση του νομικού πλαισίου για τα θαλάσσια επαγγέλματα επισημαίνοντας ότι δεν δικαιολογείται η εξαίρεση των εργαζομένων από το πεδίο εφαρμογής ορισμένων οδηγιών που ενδεχομένως δεν είναι πλήρως δικαιολογημένη.

4.3 Στη Γαλάζια Βίβλο για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική επαναλαμβάνεται η δέσμευση της Επιτροπής να επανεξετάσει, σε στενή συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους, τους τομείς εργατικού δικαίου από τους οποίους εξαιρούνται τα θαλάσσια επαγγέλματα<sup>(11)</sup>, ενώ στόχο της ΟΘΠ αποτελεί και η ποσοτική και ποιοτική ενίσχυση των θέσεων εργασίας και των επαγγελματικών προσόντων λόγω της ανησυχητικής μείωσης της απασχόλησης στα ναυτικά επαγγέλματα.

4.4 Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε ψήφισμα<sup>(12)</sup> του ζήτησε να έχουν πρόσβαση όλοι οι εργαζόμενοι στο ίδιο επίπεδο προστασίας χωρίς να αποκλείονται αυτόματα από το ισχύον πλέγμα προστασίας ορισμένες ομάδες, όπως συμβαίνει συχνά με τους ναυτικούς, τους εργαζόμενους σε πλοία ή/και πλωτές μονάδες, και να εφαρμοστεί αποτελεσματική νομοθεσία για όλους, ανεξάρτητα από τον χώρο εργασίας τους.

4.5 Η Επιτροπή πρόσφατα επιβεβαίωσε το στόχο της να αυξηθεί ο αριθμός και η ποιότητα των θέσεων απασχόλησης στον τομέα της ναυτιλίας στην ανακοίνωσή της για τη «Γαλάζια ανάπτυξη»<sup>(13)</sup> και στη διακήρυξη της Λεμεσού που εγκρίθηκε από τους αρμόδιους για την ΟΘΠ υπουργούς<sup>(14)</sup>.

#### 5. Παρατηρήσεις

5.1 Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι η πρόταση Οδηγίας που εκπονήθηκε μετά από εκτεταμένες ειδικές και γενικές διαβουλεύσεις, απορρέει ευθέως από το προαναφερόμενο πλαίσιο πολιτικής και αποτελεί λογικό επιστέγασμα δεδηλωμένων στόχων, δεσμεύσεων και ανησυχιών που συνδέονται με το μέλλον των θαλάσσιων επαγγελμάτων με στόχο ένα αποτελεσματικό ρυθμιστικό πλαίσιο το οποίο θα λαμβάνει υπόψη το παγκόσμιο πλαίσιο της ναυτιλίας.

<sup>(9)</sup> COM(2006) 275 της 7.6.2006 κεφ. 2.5.

<sup>(10)</sup> COM(2007) 591 της 10.10.2007

<sup>(11)</sup> COM(2007) 575 της 10.10.2007

<sup>(12)</sup> 2007/2023(INI) της 11.7.2007

<sup>(13)</sup> COM(2012) 494 τελικό της 13.9.2012

<sup>(14)</sup> Διακήρυξη της Λεμεσού, 7 .10. 2012.

5.2 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι πρόταση Οδηγίας συνάδει με άλλες πολιτικές και οριζόντιους στόχους όπως η στρατηγική 2020, ιδίως όσον αφορά την απασχόληση, και η Ατζέντα για νέες δεξιότητες και θέσεις εργασίας <sup>(15)</sup> με βασικές δράσεις την ποιοτική βελτίωση των συνθηκών εργασίας και, ιδίως, την επανεξέταση της υφιστάμενης νομοθεσίας με στόχο ένα πιο έξυπνο νομικό πλαίσιο για την απασχόληση, την υγεία και ασφάλεια στην εργασία.

5.3 Η ΕΟΚΕ έχει ήδη επισημάνει την εξαίρεση ναυτικών και αλιέων από την ευρωπαϊκή κοινωνική νομοθεσία και την ανάγκη να σταματήσουν, ανεξάρτητα από τους λόγους, όπου κρίνεται σκόπιμο οι διακρίσεις, και προέτρεψε την Επιτροπή να επανεξετάσει τις εξαιρέσεις σε στενή συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους <sup>(16)</sup>.

5.4 Σε προηγούμενες γνωμοδοτήσεις <sup>(17)</sup> η ΕΟΚΕ έχει επίσης προβεί σε καιρίες επισημάνσεις και συστάσεις επί σειρά ζητημάτων συναφών με την ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική και έχει τοποθετηθεί λεπτομερώς σε γενικά ζητήματα εργασιακής και κοινωνικής πολιτικής που αφορούν στα θαλάσσια επαγγέλματα αλλά και ειδικότερα σε ζητήματα εκπαίδευσης/κατάρτισης/πιστοποίησης, πρόσληψης, και ασφάλειας στη θάλασσα αναδεικνύοντας την ανάγκη προσέλκυσης και παραμονής των νέων σε ναυτικές σταδιοδρομίες, μέσω της διασφάλισης υψηλού επιπέδου τεχνογνωσίας και εξειδίκευσης στον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό όμιλο (maritime cluster).

5.5 Ιδιαίτερα επίκαιρες παραμένουν, εκτός άλλων, συστάσεις της ΕΟΚΕ σχετικά με τους ανθρώπινους πόρους, τη ναυτική τέχνη και τη ναυτιλιακή τεχνογνωσία που περιέχονται στη γνωμοδότηση της με θέμα «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018» καθώς επίσης και οι συστάσεις της για την καταπολέμηση της θαλάσσιας πειρατείας <sup>(18)</sup> η οποία όπως και η ποινικοποίηση των ναυτικών λειτουργεί αποτρεπτικά για τα θαλάσσια επαγγέλματα.

5.6 Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι ο ευρύς κύκλος γενικών και ειδικών διαβουλεύσεων ανέδειξε διισταμένες απόψεις ως προς το εάν και ποιες εξαιρέσεις δικαιολογούνται ενώ κατεγράφη σύγκλιση ως προς την ανάγκη ίσων όρων ανταγωνισμού και το ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει η κοινοτική νομοθεσία. Όμως, η ΕΟΚΕ λυπάται που — παρά τις έγγραφες διαβουλεύσεις — το θέμα δεν τέθηκε στην ημερήσια διάταξη της Επιτροπής Κοινωνικού Διαλόγου.

5.7 Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει την επισήμανση της Task Force για την απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα στη ναυτιλία <sup>(19)</sup> ότι εξελίξεις στην τεχνολογία επικοινωνιών δεν δικαιολογούν πλέον εξαιρέσεις που ενδέχεται να αιτιολογούνται με επίκληση της πλανόδιας φύσης των πλοίων και δυσκολίες επικοινωνίας με ποντοπόρα σκάφη κυρίως σχετικά με την ενημέρωση και τη διαβούλευση.

5.8 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η τεχνολογία πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) εφαρμόζεται σταδιακά στα πλοία ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις θα απαιτηθεί χρόνος για την πλήρη εφαρμογή της λόγω τεχνικών δυσκολιών ειδικά για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και προτρέπει την Επιτροπή να διαμορφώσει σχετικό πλαίσιο μέτρων στήριξης επενδύσεων και κατάρτισης στον τομέα αυτό για την αποτελεσματική εφαρμογή της πρότασης Οδηγίας.

5.9 Η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι πρωτοπόρος σε θέματα εργασιακών δικαιωμάτων και προτρέπει την Επιτροπή να ηγηθεί των προσπάθειών για την αναβάθμιση διεθνών προτύπων με στόχο την κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας της ΔΟΕ (ΣΝΕ 2006) από όλα τα κράτη μέλη, τη διασφάλιση ευρείας διεθνούς συνεργασίας για ένα αποτελεσματικότερο σύστημα εφαρμογής, την τήρηση των ελάχιστων προτύπων της ΔΟΕ από όλες τις χώρες που έχουν προσυπογράψει τη ΣΝΕ, καθώς και την αύξηση του αριθμού χωρών που θα την κυρώσουν. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι, παρόλο που η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τη ΣΝΕ 2006, αναγνωρίζεται ότι η σύμβαση αυτή δεν παρέχει τα ίδια δικαιώματα με τις οδηγίες που αφορά η εξεταζόμενη πρόταση.

<sup>(15)</sup> COM(2010) 682 τελικό της 23ης Νοεμβρίου 2010.

<sup>(16)</sup> ΕΕ C 168, 20.7.2007 σελ. 55-56.

<sup>(17)</sup> ΕΕ C 158, 26. 5.1997, σ. 11· ΕΕ C 14, 16.1.2001, σ. 41, ΕΕ C 80, 3.4.2002, σ. 9-14· ΕΕ C 133, 6.6.2003, σ. 23-25· ΕΕ C 133, 6.6.2003 σ. 23-25· ΕΕ C 157, 28.6.2005, σ. 42-47· ΕΕ C 157, 28.6.2005, σ. 53-55· ΕΕ C 318, 23.12.2006, σελ. 195-201· ΕΕ C 97, 28.4.2007, σελ. 33-34, σ. 33-34· ΕΕ C 168, 20.7. 2007, σελ. 50-56· ΕΕ C 97, 28.7.2007, σελ. 33-34· ΕΕ C 211, 19.8.2008, σελ. 31-36· ΕΕ C 151, 17.6.2008, σελ. 35· ΕΕ C 255, 22.9.2010, σελ.103-109· ΕΕ C 107, 6.4.2011, σελ. 64-67· ΕΕ C 248, 25.8.2011, σελ. 22-30, ΕΕ C 24, 28.1.2012, σελ. 146-153, ΕΕ C 76, 14.3.2013, σελ. 15-19· ΕΕ C 161, 6.6.2013, σελ. 87-92· ΕΕ C 43, 15.2.2012, σελ. 69-72· ΕΕ C 299, 4.10 2012, σελ.153-157 και TEN/533 της 16.06. 2013 COM(2013) 510 final

<sup>(18)</sup> ΕΕ C 255, 22.9.2010, σελ. 103-109, και ΕΕ C 76, 14.3.2013, σελ. 15-19

<sup>(19)</sup> <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>.

5.10 Προϋπόθεση για την αναστροφή της τάσης μείωσης στην απασχόληση των ναυτικών αποτελούν δράσεις που θα συμπληρώσουν τις προτεινόμενες θεσμικές αλλαγές με στόχο σωστά σχεδιασμένη ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση για δεξιότητες ανώτατης ποιότητας που διασφαλίζουν εκτεταμένες ευκαιρίες απασχόλησης και η τόνωση της επαγγελματικής κινητικότητας μεταξύ των διάφορων τομέων.

5.11 Ζωτικής σημασίας παραμένει επίσης η ενίσχυση των ΜΜΕ που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και πλήρωσαν βαρύ τίμημα στην κρίση, η προώθηση συμπράξεων ικανών να προωθήσουν την καινοτομία και να αναπτύξουν νέες επιχειρησιακές έννοιες, και γενικότερα η συνεκτική υποστήριξη της ιδιαίτερης επιχειρηματικότητας και των θεσμών του ναυτιλιακού τομέα της ΕΕ.

5.12 Η περαιτέρω ανάδειξη και αξιοποίηση των ναυτιλιακών ομίλων που έχουν ζωτική σημασία για τα οικονομικά και κοινωνικά συμφέροντα της ΕΕ, μπορεί να συμβάλει, εκτός άλλων, και στην εξασφάλιση εναλλακτικής απασχόλησης στους αλιείς και τις γυναίκες.

5.13 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει την ανάγκη συστηματικής συλλογής στοιχείων και εναρμόνισης πηγών σχετικά με την θαλάσσια απασχόληση καθώς τα αριθμητικά στοιχεία διαφέρουν σημαντικά ανάλογα με τις πηγές έτσι ώστε να ενισχυθεί η αξιοπιστία μελλοντικών μελετών.

5.14 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την εξάλειψη της δυνατότητας εξαίρεσης αλιέων που έχουν συμμετοχή στα κέρδη από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας σχετικά με την αφερεγγυότητα (άρθρο 1 της πρότασης Οδηγίας).

5.15 Όσον αφορά την Οδηγία 2001/23 (μεταβίβαση επιχειρήσεων), η ΕΟΚΕ σημειώνει τις ιδιαιτερότητες που διέπουν τη μεταβίβαση πλοίων με αλλαγή σημαίας και επισημαίνει ότι ενδέχεται οι ναυτικοί να βρεθούν απασχολούμενοι υπό διαφορετικούς ή δυσμενέστερους όρους λόγω των διαφορετικών συλλογικών συμβάσεων. Υπό το πρίσμα αυτό υπογραμμίζει την ανάγκη η Επιτροπή να προσδιορίσει νέες ρυθμίσεις που θα διασφαλίζουν την εφαρμογή αυτής της Οδηγίας επί μεταβιβάσεων πλοίων με αλλαγή σημαίας με τρόπο που δεν θα οδηγήσει στο αντίθετο αποτέλεσμα, δηλαδή, τη μείωση των δικαιωμάτων των ναυτικών. Καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να λάβει υπόψη της τις ανωτέρω παρατηρήσεις.

5.16 Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσπαθεί να λάβει υπόψη της τις ιδιαιτερότητες των θαλασσιών μεταφορών και της ναυτικής εργασίας ειδικότερα σχετικά με την Οδηγία 1998/59 (συλλογικές απολύσεις) και υπογραμμίζει την ανάγκη ασφάλειας δικαίου όσον αφορά τις συμβάσεις απασχόλησης και την εξασφάλιση των επενδύσεων καθώς και της αποτροπής του κοινωνικού ντάμπινγκ αλλά και του αθέμιτου ανταγωνισμού.

5.17 Η ΕΟΚΕ προτείνει την τροποποίηση του άρθρου 1 παρ. 2 της Οδηγίας 2008/94/EK σχετικά με την προστασία των μισθωτών σε περίπτωση αφερεγγυότητας του εργοδότη ως εξής:

Με την επιφύλαξη της επόμενης φράσης, τα κράτη μέλη μπορούν, κατ' εξαίρεση, να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας τις απαιτήσεις ορισμένων κατηγοριών μισθωτών, λόγω της ύπαρξης άλλων μορφών εγγύησης, εφόσον διαπιστώνεται ότι αυτές εξασφαλίζουν στους ενδιαφερόμενους προστασία ισοδύναμη με εκείνη που απορρέει από την παρούσα οδηγία. Η ως άνω διάταξη δεν δύναται σε καμία περίπτωση να θεωρηθεί ότι μπορεί να επιτρέψει αποκλεισμό των ναυτικών ή των αλιέων.

5.18 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η ρήτρα επανεξέτασης (άρθ. 7 της πρότασης Οδηγίας) με στόχο την παρακολούθηση της υλοποίησης/εφαρμογής στα κράτη μέλη τα άρθρων 4 και 5 της οδηγίας, κυρίως όσον αφορά τον αντίκτυπο σε δύο κρίσιμα ζητήματα: την εγκατάλειψη των κοινοτικών νηολογίων και το επίπεδο απασχόλησης των ναυτικών της ΕΕ διασφαλίζει την εφαρμογή των προτεινόμενων ρυθμίσεων με τρόπο που θα λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες του τομέα.

5.19 Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι εργοδότες και εργαζόμενοι έχουν καθοριστικό ρόλο σε ζητήματα εργατικού δικαίου. Εκφράζει την πεποίθησή ότι οι κοινωνικοί εταίροι θα συμβάλουν στη αποφασιστικά στη διεύρυνση και τη διάδοση βέλτιστων πρακτικών για την προσέλκυση νέων σε ναυτικές σταδιοδρομίες και στην αύξηση ευκαιριών θαλάσσιας απασχόλησης στην ΕΕ και θα αξιοποιήσουν ουσιαστικά τον κοινωνικό διάλογο για την ορθή και παραγωγική εφαρμογή της παρούσης νομοθετικής πρωτοβουλίας.

Βρυξέλλες, 25 Μαρτίου 2014

Ο Πρόεδρος  
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Henri MALOSSE