

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind navigatorii, de modificare a Directivelor 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE și 2001/23/CE**

[COD(2013) 798 final – 2013/0390 COD]

(2014/C 226/06)

Raportor: **dl Christos POLYZOGOPOULOS**

La 19 noiembrie 2013 și, respectiv, la 29 noiembrie 2013 și 21 noiembrie 2013, în conformitate cu articolele 153 alineatul (2) și 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Comisia Europeană, Consiliul și Parlamentul European au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

*Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind navigatorii, de modificare a Directivelor 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE și 2001/23/CE*

COM(2013) 798 final – 2013/0390 COD.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 10 martie 2014.

În cea de-a 497-a sesiune plenară, care a avut loc la 25 și 26 martie 2014 (ședința din 25 martie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 136 de voturi pentru și 4 abțineri.

## 1. Concluzii și recomandări

1.1 CESE salută propunerea de directivă, care urmărește îmbunătățirea nivelului de protecție a drepturilor garantate de Carta drepturilor fundamentale a UE și asigurarea unor condiții echitabile de concurență la nivelul Uniunii.

1.2 CESE își exprimă satisfacția cu privire la propunerea de a aborda chestiunea exceptărilor care riscă să restrângă posibilitățile marinarilor de a beneficia de aceleași drepturi de care se bucură lucrătorii care își exercită profesia pe uscat în temeiul dreptului european al muncii.

1.3 CESE consideră că, prin faptul că scoate în evidență aspectele pozitive ale acestui sector și că îl pune pe picior de egalitate, din punctul de vedere al condițiilor de muncă, cu profesiile care se desfășoară pe uscat, propunerea a găsit calea bună de a-i atrage pe tinerii din UE înspre profesiile din domeniul navigației și pescuitului și spre o carieră pe mare trainică.

1.4 CESE observă că abordarea suplă adoptată de Comisie ia în considerare specificitățile și nevoile unui sector de maximă importanță, ea examinând patru căi de acțiune distincte și evaluând, în fiecare caz, în ce măsură se justifică obiectiv ca sectorul să facă obiectul unui tratament diferențiat, astfel încât să se evite aplicarea, în toate situațiile, a unor soluții unice.

1.5 CESE consideră că propunerea de directivă poate contribui la sporirea ocupării forței de muncă în sectorul maritim și halieutic și la îmbunătățirea condițiilor de viață și de muncă, a protecției sociale și dialogului social, obiective generale de acțiune prevăzute la articolul 151 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

1.6 CESE amintește că, conform studiului preliminar realizat în cadrul celei specializate privind ocuparea forței de muncă și competitivitatea în sectorul maritim, discrepanța dintre cerere și ofertă în țările din cadrul OCDE riscă să se accentueze, ajungând la un total de 70 000 de ofițeri și 221 000 de marinari <sup>(1)</sup>. Pentru ca ponderea ofițerilor de marină europeni pe piața mondială a forței de muncă din acest domeniu să se mențină la nivelul din 2010, va trebui ca, în următorul deceniu, efectivele acestora să crească cu 10 % în țările din vestul Europei și cu 20 % în țările din Est <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Sulpice, Guy, 2011, „Study on EU Seafarers Employment: Final Report.” („Studiu privind ocuparea forței de muncă în rândul navigatorilor din UE. Raport final”), Comisia Europeană, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi, Direcția C, Transport maritim (MOVE/C1/2010/148/SI2.588190), p. 34

<sup>(2)</sup> Ibid., p. 35.

1.7 În plus, CESE crede că propunerea de directivă poate să favorizeze stabilirea unor condiții de concurență echitabile pe piața europeană, abordând situații de tipul celei în care anumite întreprinderi sunt scutite de anumite obligații, de exemplu în materie de informare și de consultare, care le sunt impuse unor întreprinderi concurente care își au sediul în alte state membre. Atrage atenția asupra faptului că trebuie asigurate condiții de concurență echitabile atât la nivelul UE, cât și la nivel internațional, dat fiind caracterul internațional al activităților maritime și al concurenței care se manifestă în cadrul acestor activități și insistă asupra importanței descurajării eficiente a dumpingului social și a concurenței neloiale. Cu toate acestea, multe activități desfășurate pe uscat intră în concurență la nivel internațional, iar faptul că și sectorul maritim se află în această situație nu este un motiv ca navigatorii să nu beneficieze de drepturile sociale și profesionale fundamentale.

1.8 CESE subliniază totuși că numai propunerea de directivă nu poate garanta atractivitatea activităților maritime, ea trebuind să fie însoțită de măsuri și inițiative, propuse chiar de CESE, privind formarea, educația și cercetarea, precum și îmbunătățirea igienei și siguranței, stimulând totodată spiritul antreprenorial și inovator pentru a oferi servicii sigure, eficiente, concurențiale și de înaltă calitate.

1.9 Având în vedere faptul că propunerea de directivă a fost precedată cu câțiva ani de ample consultări și evaluări ale impactului suprimării excepțiilor, CESE recomandă insistent reducerea la doi ani a perioadei tranzitorii de cinci ani care este prevăzută (la articolul 8) pentru intrarea în vigoare a acesteia.

## 2. Introducere

2.1 Marina europeană joacă un rol de pionier la scară mondială și asigură locuri de muncă unui număr de 345 455 de navigatori <sup>(3)</sup>. În jur de 30 % din clădirile marinei comerciale arborează pavilionul unuia dintre statele membre ale Uniunii și, în ceea ce privește tonajul brut, Uniunea reprezintă 19,2 % din flota mondială <sup>(4)</sup>.

2.2 Pescuitul și prelucrarea produselor pescărești asigură un loc de muncă unui număr de 350 000 de persoane, cinci state membre – Danemarca, Spania, Franța, Țările de Jos și Regatul Unit – reprezentând 60 % din producția Uniunii, în timp ce sectorul pescuitului furnizează anual 6,4 milioane de tone de pește <sup>(5)</sup>.

2.3 Cu toate acestea, globalizarea, în special în contextul crizei actuale, ridică provocări majore din perspectiva ocupării forței de muncă și a competitivității în sectorul maritim, provocări care au inevitabil repercusiuni, sub aspect calitativ și cantitativ, asupra anumitor aspecte ale muncii din acest sector.

2.4 Dereglementarea pieței forței de muncă în sectorul maritim, care s-a generalizat treptat de la începutul anilor '80 <sup>(6)</sup> a fost însoțită de scăderea numărului de navigatori europeni, de un deficit în ceea ce privește personalul calificat corespunzător și de recrutarea de navigatori din țări terțe, tendință care se explică <sup>(7)</sup>, printre altele, prin perspectivele limitate în materie de carieră pentru lucrătorii din acest sector, prin izolarea și îndepărtarea de familie, precum și prin devalorizarea acestei profesii, generată de impresia că este o meserie nesigură, iar condițiile în care se desfășoară s-au degradat.

2.5 Cauzele acestei tendințe de devalorizare se află atât în cerere cât și în ofertă, precum și în presiunea concurențială la care este supus sectorul și, într-o conjunctură dificilă, marcată de globalizare și pe fondul unei crize structurale cu caracter ciclic, salariile sunt în scădere.

## 3. Propunerea de directivă

3.1 Propunerea de directivă analizată aduce modificări directivelor <sup>(8)</sup> în vigoare, care fie exclud navigatorii și/sau marinarii din domeniul de aplicare, fie autorizează statele membre să o facă, fără o motivație clară. Statele membre au adoptat diverse metode în ceea ce privește aceste excepții.

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

<sup>(4)</sup> Raportul anual 2011-2012 al Asociației Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA).

<sup>(5)</sup> Eurostat, Statistici în domeniul pescuitului, septembrie 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 final, vol. II, Anexa, cap. 2.5

<sup>(8)</sup> Sunt vizate directivele 2008/94/CE privind protecția lucrătorilor salariați în cazul insolvenței angajatorului, 2009/38/CE privind instituirea unui comitet european de întreprindere, 2002/14/CE, privind stabilirea unui cadru general de informare și consultare a lucrătorilor, 98/59/CE, privind concedierile colective, 2001/23/CE, privind menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi și 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii.

3.2 Mai precis, propunerea de directivă recunoaște dreptul necondiționat al navigatorilor la informare și la consultare, în toate directivele care autorizau înainte exceptări și derogări de la acest drept.

3.3 Dat fiind că cea mai bună soluție poate fi diferită de la o directivă la alta și, după evaluarea impactului, a domeniului de aplicare și a motivelor exceptării, textul optează pentru combinarea a patru căi de acțiune, respectiv:

- soluția 1: nicio acțiune (pentru directiva privind detașarea lucrătorilor);
- soluția 2: derogare, prin acordarea unui nivel de protecție echivalent (pentru directiva privind informarea și consultarea);
- soluția 3: suprimarea exceptărilor (pentru directivele privind comitetul european de întreprinderi și insolvența angajatorului);
- soluția 4: adaptarea regulilor, sub formă de dispoziții specifice, la caracteristicile sectorului (pentru directivele privind concedierile colective și transferul de întreprinderi).

#### 4. Cadrul de acțiune

4.1 Cartea verde „Către o viitoare politică maritimă a Uniunii”<sup>(9)</sup> ridică problema scutirii aplicate sectoarelor de activitate maritimă în ceea ce privește anumite aspecte ale legislației europene în domeniul muncii și în domeniul social, precum și problema reevaluării acestor scutiri, în strânsă colaborare cu partenerii sociali și subliniază totodată importanța, din punctul de vedere al competitivității, a competențelor și a ocupării durabile a forței de muncă din acest domeniu, din perspectiva scăderii numărului de marinari europeni.

4.2 În comunicarea sa din 10 octombrie 2007<sup>(10)</sup>, Comisia s-a angajat să îmbunătățească cadrul juridic aplicabil profesiunilor din domeniul maritim, afirmând că este posibil ca excluderea lucrătorilor din acest domeniu din domeniul de aplicare al anumitor directive să nu fie pe deplin justificată.

4.3 Pe de altă parte, în Cartea albastră privind o politică maritimă integrată pentru Uniunea Europeană, Comisia își reiterează angajamentul de a reexamina, în strânsă cooperare cu partenerii sociali, domeniile legislației muncii a UE din care sectoarele maritime sunt excluse<sup>(11)</sup>, în timp ce unul dintre obiectivele politicii maritime integrate (PMI) constă în sprijinirea, cantitativă și calitativă, a ocupării forței de muncă și a calificărilor profesionale din acest domeniu, pentru a face față reducerii îngrijorătoare a numărului de locuri de muncă din domeniul maritim.

4.4 Într-una din rezoluțiile sale<sup>(12)</sup>, Parlamentul European a solicitat ca toți lucrătorii să beneficieze de același nivel de protecție, fără ca anumite grupuri să fie automat excluse din domeniul de acțiune al celui mai larg nivel de protecție, cum este deseori cazul marinarilor, al persoanelor care lucrează pe nave și în mare liberă și cere aplicarea unei legislații eficiente tuturor, indiferent de locul de muncă.

4.5 Recent, Comisia și-a reafirmat obiectivul de a spori numărul și calitatea locurilor de muncă din sectorul maritim în Comunicarea sa privind „Creșterea albastră”<sup>(13)</sup> și în declarația de la Limassol, care a fost adoptată de miniștrii europeni responsabili de politica maritimă integrată<sup>(14)</sup>.

#### 5. Observații

5.1 CESE subliniază faptul că propunerea de directivă, a cărei elaborare a fost precedată de un proces extins de consultări, atât punctuale, cât și generale, decurge direct din cadrul de acțiune evocat mai sus și că reprezintă urmarea logică a obiectivelor, a angajamentelor și a preocupărilor cu privire la viitorul profesiilor din domeniul maritim, scopul fiind definirea unui cadru de reglementare eficiente, care să ia în considerare contextul mondial în care evoluează sectorul maritim.

<sup>(9)</sup> COM(2006) 275 final, 7 iunie 2006, capitolul 2.5.

<sup>(10)</sup> COM(2007) 0591, 10 octombrie 2007.

<sup>(11)</sup> COM(2007) 575, 10 octombrie 2007.

<sup>(12)</sup> 2007/2023(INI), 11 iulie 2007.

<sup>(13)</sup> COM(2012) 494 final, 13 septembrie 2012.

<sup>(14)</sup> Declarația de la Limassol, Limassol, 7 octombrie 2012.

5.2 CESE consideră că propunerea de directivă este coerentă cu alte politici și obiective orizontale, precum Strategia Europa 2020, în special sub aspectul ocupării forței de muncă, precum și cu agenda pentru noi competențe și locuri de muncă<sup>(15)</sup>, cu obiectivele fundamentale ale acesteia de îmbunătățire a calității condițiilor de muncă și, în special, de reexaminare a legislației existente în vederea creării unui dispozitiv legislativ mai inteligent pentru ocuparea forței de muncă, sănătate și securitate la locul de muncă.

5.3 CESE a atras deja atenția asupra excluderii din legislația socială europeană care îi afectează pe marinari și pescari și insistă asupra necesității de a-i pune capăt, indiferent de motive, în toate domeniile în care acest lucru de dovedește necesar. CESE a solicitat Comisiei să reexamineze aceste excluderi, în strânsă cooperare cu partenerii sociali<sup>(16)</sup>.

5.4 Într-o serie de avize anterioare<sup>(17)</sup>, CESE a formulat observații și recomandări pertinente cu privire la aspecte care au legătură cu politica maritimă și a luat poziție în mod punctual cu privire la chestiuni generale de politica ocupării forței de muncă și de politica socială care sunt legate de profesiile din sectorul maritim, dar și, mai specific, de tematica învățământului, formării și certificării, a angajării și siguranței pe mare, punând în evidență necesitatea atragerii tinerilor către cariere profesionale în sectorul maritim și menținerea lor pe aceste locuri de muncă, precum și necesitatea asigurării unui nivel ridicat de competențe și de specializare în evantaiul activităților maritime din Europa.

5.5 Opiniile CESE de cea mai mare actualitate sunt, în special, cele formulate în Avizul pe tema „Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018”, privind resursele umane și competențele în domeniul maritim, precum și acțiunile pe care le recomandă pentru combaterea pirateriei maritime<sup>(18)</sup>, care, ca și incriminarea marinarilor, are ca efect respingerea profesiilor din acest sector.

5.6 CESE observă că, dacă consultările generale și specifice, efectuate la scară largă, au evidențiat opinii contrare în ceea ce privește necesitatea excluderilor de acest tip și identificarea celor care se justifică, s-a ajuns totodată la un consens cu privire la necesitatea instaurării unor condiții de concurență echitabile și cu privire la rolul pe care îl poate juca legislația UE. Deplânge totuși faptul că, în ciuda consultărilor scrise care au avut loc, chestiunea nu a fost înscrisă pe ordinea de zi a comitetului de dialog social.

5.7 CESE dorește să aducă în prim-plan constatarea formulată de grupul de acțiune privind ocuparea forței de muncă și competitivitatea în sectorul maritim<sup>(19)</sup>, care a atras atenția asupra faptului că progresele din domeniul tehnologiei comunicației fac ca anumite exceptări să-și piardă finalitatea, în principal în materie de informare și de consultare, care ar putea părea justificate ca urmare a caracterului inerent mobil al navigației și a dificultăților de comunicare cu navele aflate pe mare.

5.8 CESE menționează că, ca urmare a anumitor dificultăți tehnice, cu care se confruntă, în principal, întreprinderile mici și mijlocii, dotarea navelor cu tehnologie din domeniul informației și comunicării (TIC) se face progresiv și că, în anumite situații, este nevoie de timp pentru echiparea completă a acestora. Prin urmare, încurajează Comisia să elaboreze, în acest sens, un cadru care să reunească măsuri de sprijin pentru investiții și acțiuni de formare în acest sector, astfel încât propunerea de directivă să se poată aplica în mod eficace.

5.9 CESE amintește că Uniunea Europeană joacă un rol de pionier în ceea ce privește dreptul muncii și solicită Comisiei să preia conducerea în eforturile de perfecționare a normelor internaționale, pentru ca toate statele membre să ratifice Convenția privind munca din domeniul maritim, din 2006, a Organizației Internaționale a Muncii (OIM) și să garanteze o vastă cooperare internațională în vederea instaurării unui dispozitiv mai eficace de punere în aplicare, a asigurării respectării normelor minime ale OIM în domeniul muncii de către țările semnatare ale acestei convenții și a creșterii numărului țărilor care o vor ratifica. Trebuie subliniat faptul că, deși este de acord cu Convenția OIM din 2006, CESE recunoaște că aceasta nu prevede aceleași drepturi ca și directivele aflate în dezbatere.

<sup>(15)</sup> COM(2010) 682 final, 23 noiembrie 2010.

<sup>(16)</sup> JO C 168, 20 iulie 2007, p. 50-56.

<sup>(17)</sup> JO C 158, 26 mai 1997, p. 11; JO C 14, 16 ianuarie 2001, p. 41; JO C 80, 3 aprilie 2002, p. 9-14; JO C 133, 6 iunie 2003, p. 23-25; JO C 157, 28 iunie 2005, p. 42-47; JO C 157, 28 iunie 2005, p. 53-55; JO C 318, 23 decembrie 2006, p. 195-201; JO C 97, 28 aprilie 2007, p. 33-34; JO C 168, 20 iulie 2007, p. 50-56; JO C 97, 28 aprilie 2007, p. 33-34; JO C 211, 19 august 2008, p. 31-36; JO C 151, 17 iunie 2008, p. 35; JO C 255, 22 septembrie 2010, p. 103-109; JO C 107, 6 aprilie 2011, p. 64-67; JO C 248, 25 august 2011, p. 22-30; JO C 24, 28 ianuarie 2012, p. 146-153; JO C 76, 14 martie 2013, p. 15-19; JO C 161, 6 iunie 2013, p. 87-92; JO C 43, 15 februarie 2012, p. 69-72; JO C 299, 4 octombrie 2012, p. 153-157; avizul TEN/533, 16 iunie 2013, privind Comunicarea Comisiei COM(2013) 510 final.

<sup>(18)</sup> JO C 255, 22 septembrie 2010, p. 103-109, et JO C 76 din 14 martie 2013, p. 15-19.

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

5.10 În scopul inversării tendinței de scădere a numărului de locuri de muncă în domeniul maritim este indispensabil, pe o parte, să se întreprindă acțiuni care, în completarea modificărilor instituționale propuse, să vizeze atingerea unui nivel corespunzător de formare în domeniul maritim, formarea unor competențe de cel mai înalt nivel, care să ofere largi perspective de angajare și, pe de altă parte, să se încurajeze mobilitatea profesională între diferitele sectoare.

5.11 De asemenea, sunt tot atât de importante sprijinirea IMM-urilor, care formează coloana vertebrală a marinei europene și care au fost grav afectate de criză, încurajarea colaborărilor menite să stimuleze inovarea și dezvoltarea de noi concepte antreprenoriale și, în general, susținerea constantă a spiritului antreprenorial specific sectorului maritim al UE și a instituțiilor acestuia.

5.12 O mai bună promovare și valorificare a grupărilor de activități maritime, care joacă un rol determinant din perspectiva intereselor economice și sociale ale UE, poate duce, printre altele, la deschiderea posibilităților de creare a unor locuri de muncă de substituție pentru pescari și femei.

5.13 CESE evidențiază faptul că, în ceea ce privește ocuparea forței de muncă în sectorul maritim, pentru îmbunătățirea calității studiilor care se vor efectua în viitor, este necesară o colectare sistematică de date, precum și armonizarea surselor acestor date, întrucât cifrele furnizate sunt extrem de divergente.

5.14 CESE salută abrogarea posibilității excluderii pescarilor remunerați în cotă-parte din domeniul de aplicare al directivei privind insolvența angajatorului (articolul 1 din propunerea de directivă).

5.15 În ceea ce privește Directiva 2001/23/CE (privind transferurile de întreprinderi), CESE atrage atenția asupra modalităților speciale care se aplică în cazul transferurilor de nave cu schimbarea pavilionului și asupra faptului că se poate întâmpla ca marinarii să constate că noile condiții de angajare sunt diferite sau mai dezavantajoase întrucât convențiile colective aplicabile sunt diferite. Din această perspectivă, subliniază că Comisia trebuie să definească noi reglementări, care să garanteze că modalitățile de aplicare a directivei menționate în cazul transferurilor de nave cu schimbarea pavilionului vor face ca rezultatul obținut să nu se contrazică cu cel urmărit, adică să nu se ajungă la o diminuare a drepturilor marinarilor. Comitetul solicită Comisiei să ia în considerare observațiile de mai sus.

5.16 CESE semnalează eforturile Comisiei Europene de a lua în considerare particularitățile transportului maritim și ale muncii din acest sector în cadrul Directivei 98/59/CE privind concedierile colective și insistă asupra necesității de a garanta siguranța juridică în ceea ce privește contractele de muncă și garantarea investițiilor, precum și dumpingul social și concurența neloială.

5.17 CESE propune ca articolul 1 alineatul (2) din Directiva 2008/94/CE privind protecția lucrătorilor salariați în cazul insolvenței angajatorului să se modifice după cum urmează:

„Fără a aduce atingere dispozițiilor din fraza următoare, în mod excepțional, statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentei directive creanțele anumitor categorii de salariați, în temeiul existenței altor forme de garantare, dacă se stabilește că acestea oferă persoanelor respective o protecție echivalentă celei oferite de prezenta directivă. Dispozițiile de mai sus nu pot fi în niciun caz interpretate ca permițând excluderea marinarilor sau a pescarilor.”

5.18 CESE consideră că clauza de revizuire (articolul 7 din directiva propusă), care are ca scop monitorizarea implementării și punerii în aplicare în statele membre a articolelor 4 și 5, în special cu privire la două chestiuni esențiale – fenomenul schimbării pavilionului și nivelul de ocupare a forței de muncă în rândul navigatorilor din UE – garantează aplicarea măsurilor propuse într-un mod care să ia în considerare caracteristicile sectorului.

5.19 CESE atrage atenția asupra faptului că angajatorii și lucrătorii au de jucat un rol hotărâtor în chestiunile referitoare la dreptul muncii. El își exprimă convingerea că parteneriatele sociale vor contribui într-un mod esențial la extinderea și difuzarea bunelor practici pentru a-i atrage pe tineri către carierele profesionale maritime și la lărgirea perspectivelor de ocupare a forței de muncă în acest sector în UE, valorificând totodată dialogul social pentru ca prezenta inițiativă legislativă să fie aplicată într-un mod corect și profitabil.

Bruxelles, 25 martie 2014

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Henri MALOSSE