COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 15.7.2024
COM(2024) 291 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind punerea în aplicare și aplicarea articolelor 4 și 5 din Directiva (UE) 2015/1794 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 octombrie 2015 de modificare a Directivelor 2008/94/CE, 2009/38/CE și 2002/14/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și a Directivelor 98/59/CE și 2001/23/CE ale Consiliului, în ceea ce privește navigatorii

1. Introducere

Prezentul raport se referă la punerea în aplicare și aplicarea a două dispoziții specifice ale Directivei (UE) 2015/1794[1] („directiva”), care includ navigatorii[2] în domeniul de aplicare al Directivei 98/59/CE[3] privind concedierile colective („Directiva privind concedierile colective”) și al Directivei 2001/23/CE[4] privind transferul de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități („Directiva privind transferul de întreprinderi”).

Directiva include navigatorii, care au fost excluși anterior, în domeniul de aplicare al celor cinci directive privind dreptul muncii[5]. În conformitate cu articolul 7 din directivă, Comisia, după consultarea statelor membre și a partenerilor sociali de la nivelul UE, trebuie să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport specific cu privire la punerea în aplicare și executarea articolului 4 (modificări la Directiva privind concedierile colective) și a articolului 5 (modificări la Directiva privind transferul de întreprinderi).

Raportul se bazează în principal pe informațiile furnizate de statele membre și de partenerii sociali sectoriali de la nivelul UE[6] într-un chestionar privind punerea în aplicare și aplicarea practică a directivei. Pentru a completa imaginea, aceste informații sunt însoțite, dacă este necesar, de informații din analizele experților privind conformitatea dispozițiilor naționale cu directiva și de investigațiile proprii ale Comisiei.

1.1 Cadru și context

De-a lungul anilor, UE a adoptat un număr substanțial de directive în domeniul dreptului muncii. Acestea urmăresc, în esență, să garanteze că realizarea și finalizarea pieței unice nu generează standarde de muncă mai scăzute și nici denaturări ale concurenței și să îmbunătățească condițiile de

---

1 Directiva (UE) 2015/1794 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 octombrie 2015 de modificare a Directivelor 2008/94/CE, 2009/38/CE și 2002/14/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și a Directivelor 98/59/CE și 2001/23/CE ale Consiliului în ceea ce privește navigatorii (JO L 263, 8.10.2015, p. 1).

2 Prezentul raport utilizează termenul „navigatori” pentru a face referire la excluderea anterioară din domeniul de aplicare al directivelor, și anume a „echipajelor navelor maritime” din Directiva privind concedierile colective și a „navelor maritime” din directivele privind transferul de întreprinderi. Acesta acoperă personalul de la bordul navelor, atât personalul din marina comercială, cât și personalul de pe navele de pescuit. Atunci când este necesară o distincție între aceste două sectoare, se face o trimitere specifică la sectorul în cauză.

3 Directiva 98/59/CE a Consiliului din 20 iulie 1998 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la concedierile colective (JO L 225, 12.8.1998, p. 16).

4 Directiva 2001/23/CE a Consiliului din 12 martie 2001 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități (JO L 82, 22.3.2001, p. 16).

5 Pe lângă Directiva privind concedierile colective și Directiva privind transferul de întreprinderi:
- Directiva 2008/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2008 privind protecția lucrătorilor salariați în cazul insolvenței angajatorului (JO L 283, 28.10.2008, p. 36);
- Directiva 2009/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind instituirea unui comitet european de întreprindere sau a unei proceduri de informare și consultare a lucrătorilor în întreprinderile și grupurile de întreprinderi de dimensiune comunitară (reformare) (JO L 122, 16.5.2009, p. 28);
- Directiva 2002/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 de stabilire a unui cadru general de informare și consultare a lucrătorilor din Comunitatea Europeană (JO L 80, 23.3.2002, p. 29).

6 Chestionar pentru personalul de conducere trimis Asociației Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Europêche; chestionar pentru lucrători trimis Federației Europene a Lucrătorilor din Transporturi (ETF).

viață și de muncă în UE. Aceste directive se aplică în general tuturor sectoarelor de activitate și tuturor categoriilor de lucrători, însă diferite tipuri de navigatori[7] au fost sau ar putea fi excluși de statele membre din domeniul de aplicare al unora dintre directivele respective. Concret, au fost excluși în mod expres din cele cinci directive menționate mai sus. Prin urmare, ei nu au beneficiat de aceeași protecție ca în cazul lucrătorilor de pe uscat în ceea ce privește insolvența, concedierile colective și transferurile de întreprinderi și nici de aceleași drepturi de a înființa comitete europene de întreprindere sau de a fi informați și consultați de către angajator.

Directiva (UE) 2015/1794 a fost adoptată la 6 octombrie 2015. Scopul său este de a îmbunătăți nivelul de protecție a navigatorilor și de a armoniza drepturile sociale și condițiile de muncă ale acestora, îmbunătățind astfel atractivitatea profesiei și asigurând condiții de concurență echitabile în acest sector. Aceasta pune capăt excluderii anterioare a navigatorilor menționată mai sus. De asemenea, scopul directivei este: (i) să asigure că sarcina financiară și administrativă pentru întreprinderile care operează nave rămâne proporțională cu îmbunătățirea drepturilor lucrătorilor; (ii) să protejeze obiectivul de creștere a gradului de ocupare a forței de muncă în rândul navigatorilor la nivelul UE și (iii) să reducă riscul de relocalizare a pavilionului (atunci când navele sunt mutate din registrul național în registrul altui stat pentru a evita costuri și restricții). Directiva ține seama de natura specifică a profesiei de navigator și prevede schimbări în ceea ce privește caracteristicile sectorului, cum ar fi vânzările frecvente de nave și vânzarea societăților care operează o singură navă.

2. Punerea în aplicare a articolelor 4 și 5

Statele membre trebuiau să transpună directiva până la 10 octombrie 2017[8], iar toate statele membre au raportat măsuri de transpunere, inclusiv în ceea ce privește articolele 4 și 5[9].

2.1. Conținutul și obiectivul articolului 4

Articolul 4 din directivă modifică Directiva privind concedierile colective. Această directivă urmărește să protejeze lucrătorii în cazul concedierilor colective prin intermediul unor proceduri de informare, consultare și notificare pe care angajatorul trebuie să le respecte. Un angajator care are în vedere concedieri colective trebuie să informeze și să consulte reprezentanții lucrătorilor. Obiectivul este de a explora modalități de evitare a concedierilor colective sau de reducere a numărului de lucrători afectați, precum și de a reduce impactul prin punerea în aplicare a unor măsuri sociale de însoțire. Aceste măsuri pot cuprinde ajutoare pentru redistribuirea sau recalificarea lucrătorilor concediați. De asemenea, conform dispozițiilor directivei, concedierile colective preconizate trebuie notificate autorității publice competente, iar concedierile nu pot produce efecte mai devreme de 30 de zile de la o astfel de notificare.

Articolul 4 punctul 1 din directivă elimină articolul 1 alineatul (2) litera (c) din Directiva privind concedierile colective. Această dispoziție prevedea că Directiva privind concedierile colective nu era aplicabilă echipajelor navelor maritime, deși articolul 5 din Directiva privind concedierile colective permite statelor membre să aplice sau să adopte norme mai favorabile angajaților. Prin urmare, înainte

---

7 Pescarii remunerați în cotă-parte care fac obiectul Directivei privind insolvența, personalul navigant din marina comercială care face obiectul Directivei privind comitetele europene de întreprindere, echipajele navelor care navighează pe mare care fac obiectul Directivei privind informarea și consultarea, echipajele navelor maritime care fac obiectul Directivei privind concedierile colective și navele maritime care fac obiectul Directivei privind transferul de întreprinderi.

8 Articolul 8 alineatul (1).

9 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/NIM/?uri=CELEX%3A32015L1794.

de transpunerea directivei, statele membre ar putea decide să excludă echipajele navelor maritime din domeniul de aplicare al legislației de transpunere a Directivei privind concedierile colective.

În plus, articolul 4 punctul 2 din directivă introduce un nou paragraf la articolul 3 alineatul (1) din Directiva privind concedierile colective cu privire la procedura de notificare, care are următorul cuprins:

> *În cazul în care concedierea colectivă preconizată vizează membri ai echipajului unei nave maritime, angajatorul notifică autoritatea competentă a statului sub al cărui pavilion navighează nava.*

În general, procedura de notificare prevăzută la articolele 3 și 4 din Directiva privind concedierile colective permite autorității competente să caute soluții la problemele pe care le pot crea concedierile preconizate, de exemplu prin atenuarea efectelor socioeconomice ale concedierilor în masă într-un anumit domeniu sau sector. Introducerea articolului 4 punctul 2 din directivă reflectă natura specifică a profesiei de navigator, prevăzând că notificarea ar trebui transmisă autorității competente a statului de pavilion. Conform propunerii sale, Comisia a considerat că acest lucru este necesar ca o clarificare, având în vedere posibila coexistență a contractelor de muncă în temeiul diferitelor legislații naționale[10].

2.2. Răspunsurile statelor membre privind punerea în aplicare a articolului 4

2.2.1. Articolul 4 punctul 1: încetarea excluderii

În total, 11 state membre excludeau anterior echipajele navelor maritime din legislația lor națională privind concedierile colective (BE, DK, DE, IE, EL, EE, CY, LV, LU, MT, SK[11]). Toate aceste state membre și-au modificat legislația națională pentru a pune capăt excluderii și pentru a include echipajele navelor maritime în domeniul de aplicare al sistemului care reglementează concedierile colective, astfel cum se prevede la articolul 4 punctul 1 din directivă.

16 state membre nu au exclus niciodată echipajele navelor maritime (BG, CZ, ES, FR, HR, IT, LT, HU, NL, AT, PL, PT, RO, SI, FI, SE) și, prin urmare, nu au fost nevoite să își modifice legislația națională pentru a include aceste echipaje în domeniul de aplicare al directivei.

2.2.2. Articolul 4 punctul 2: notificarea autorității competente a statului de pavilion

Articolul 4 punctul 2 din Directiva privind notificarea concedierilor preconizate autorității statului sub al cărui pavilion navighează nava a fost transpus în mod specific de 13 state membre (BE, DE, IE, EE, EL, IT, CY, LU, HU, MT, PL, RO, SK). Dintre acestea, trei l-au transpus textual (CY, HU, SK), precizând că, în cazul în care concedierile colective preconizate se referă la echipajele navelor maritime, notificarea trebuie transmisă autorității competente a statului sub al cărui pavilion navighează nava.

Celelalte 10 state membre stabilesc autoritatea competentă care trebuie să notifice în diverse moduri descrise mai jos:

---

10 COM(2013) 798 final din 18.11.2013, p. 10 (explicarea detaliată a dispozițiilor privind articolul 4).

11 Abrevierile pentru statele membre din prezentul raport sunt: BE (Belgia), BG (Bulgaria), CZ (Republica Cehă), DK (Danemarca), DE (Germania), EE (Estonia), IE (Irlanda), EL (Grecia), ES (Spania), FR (Franța), HR (Croația), IT (Italia), CY (Cipru), LV (Letonia), LT (Lituania), LU (Luxemburg), HU (Ungaria), MT (Malta), NL (Țările de Jos), AT (Austria), PL (Polonia), PT (Portugalia), RO (România), SI (Slovenia), SK (Slovacia), FI (Finlanda), SE (Suedia).

- patru state membre prevăd notificarea autorității statului de pavilion, dar o limitează la navele care arborează pavilionul: (i) altui stat (EE) care este parte contractantă la Acordul privind Spațiul Economic European; (ii) altui stat membru al UE (DE) sau (iii) propriului stat membru (BE, PL);
- Grecia și Malta obligă angajatorii să notifice autorității competente din propriul stat membru orice concediere colectivă planificată a echipajului navelor maritime;
- două state membre (LU, RO) prevăd notificări suplimentare în cazul în care concedierile colective vizează echipaje ale navelor maritime. În Luxemburg, angajatorul trebuie să notifice și autoritățile statului de pavilion, pe lângă propria autoritate națională competentă. În România, notificarea trebuie transmisă, de asemenea, autorității competente a statului de pavilion al navei, în cazul în care concedierile colective vizează membrii echipajului unei nave maritime;
- Irlanda face distincție între notificarea Ministerului pentru Ocuparea Forței de Muncă și Protecție Socială în cazul în care nava arborează pavilionul irlandez sau autoritatea competentă a unui alt stat în cazul în care nava arborează pavilionul acestui alt stat;
- în mod similar, în Italia, angajatorul trebuie să notifice autoritatea competentă italiană în cazul în care concedierea colectivă preconizată vizează membrii echipajului de cetățenie italiană sau al căror raport de muncă este reglementat de legislația italiană, precum și autoritatea competentă a statului străin în cazul în care membrii echipajului în cauză se află pe o navă care arborează un alt pavilion decât cel italian.

Celelalte 14 state membre (BG, CZ, DK, ES, FR, HR, LT, LV, NL, AT, PT, SI, FI, SE) nu și-au modificat legislația națională cu privire la acest aspect și, prin urmare, nu specifică o autoritate competentă care să primească notificări atunci când echipajele navelor maritime sunt vizate de eventuale concedieri colective. Comisia înțelege că dispozițiile naționale existente care obligă un angajator să notifice autorității publice competente concedierile colective preconizate se aplică și în cazul în care aceste concedieri vizează echipajele navelor maritime. În consecință, în aceste state membre, transpunerea articolului 4 punctul 2 din directivă prevede că un angajator trebuie să notifice concedierile colective planificate ale membrilor echipajului navelor maritime aceleiași autorități publice căreia trebuie să i se notifice concedierile colective ale tuturor celorlalți lucrători.

2.3. Observații din partea partenerilor sociali cu privire la punerea în aplicare a articolului 4

Pentru angajatorii din domeniul maritim, Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) consideră că toate statele membre au transpus în mod satisfăcător articolul 4 din directivă. Europêche, care reprezintă angajatorii din sectorul pescuitului, nu a furnizat nicio contribuție. Pentru partenerii sociali care reprezintă lucrătorii, Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) nu a fost în măsură să furnizeze informații substanțiale cu privire la transpunerea în statele membre din cauza lipsei de informații din partea filialelor sale. Cu toate acestea, ETF a criticat transpunerea în Regatul Unit[12], care era un stat membru la momentul respectiv[13].

[12] Potrivit textului de transpunere, angajatorul trebuie să transmită notificarea „autorității competente a statului în care este înmatriculată nava (în locul secretarului de stat)".

[13] ETF a făcut trimitere la cazul P&O Ferries. Societatea avea sediul în Regatul Unit și a informat autoritățile cipriote cu privire la concedieri colective care vizau echipajul navelor de pasageri sub pavilion cipriot. În opinia ETF, acest lucru a arătat că notificarea autorității publice competente cu privire la pavilionul navei ar trebui să completeze și nu să înlocuiască obligația de a raporta concedierile autorității publice competente a statului membru în care își desfășoară activitatea navigatorii.

2.4. Conținutul și obiectivul articolului 5

Articolul 5 din directivă modifică Directiva privind transferul de întreprinderi. Directiva respectivă stabilește drepturile angajaților atunci când are loc un transfer de proprietate asupra unei societăți la care lucrează, precum și obligațiile vânzătorului („cedentului") și ale cumpărătorului („cesionarului"). Aceasta prevede că transferul unei societăți nu constituie un motiv de concediere și că angajații își mențin drepturile și obligațiile care decurg dintr-un contract de muncă sau dintr-un raport de muncă existent. În plus, pentru a ajunge la un acord, cedentul și cesionarul trebuie să informeze și să consulte reprezentanții lucrătorilor în timp util înainte de efectuarea transferului întreprinderii și înainte de adoptarea măsurilor care îi afectează.

Anterior, articolul 1 alineatul (3) din Directiva privind transferul de întreprinderi prevedea că directiva respectivă nu se aplică navelor maritime, deși articolul 8 din Directiva privind transferul de întreprinderi permite în mod explicit statelor membre să aplice sau să adopte norme mai favorabile angajaților. Prin urmare, înainte de transpunerea directivei, statele membre ar putea decide să excludă navele maritime din domeniul de aplicare al legislației care o transpune.

În temeiul articolului 5 din directivă, articolul 1 alineatul (3) din Directiva privind transferul de întreprinderi se înlocuiește cu următorul text:

> *Prezenta directivă se aplică în cazul unui transfer al unei nave maritime care face parte din transferul unei întreprinderi, unități sau al unei părți de întreprindere sau de unitate în sensul alineatelor (1) și (2), cu condiția ca cesionarul să fie situat sau ca întreprinderea, unitatea sau partea de întreprindere transferată să rămână în cadrul domeniului de aplicare teritorial al tratatului.*
>
> *Prezenta directivă nu se aplică în cazul în care obiectul transferului constă exclusiv din una sau mai multe nave maritime.*

2.5. Răspunsurile statelor membre privind punerea în aplicare a articolului 5

2.5.1. Articolul 5 care înlocuiește articolul 1 alineatul (3) primul paragraf din Directiva privind transferul de întreprinderi: încetarea excluderii

În total, 11 state membre au exclus navele maritime din domeniul de aplicare al normelor lor naționale privind transferul de întreprinderi înainte de intrarea în vigoare a articolului 5 din directivă (BE, DK, EE, IE, EL, CY, LU, MT, NL, RO, FI). Toate și-au modificat legislația națională pentru a include navele maritime în domeniul de aplicare al legislației lor naționale.

Cu toate acestea, 16 state membre aplicaseră deja navelor maritime legislația lor privind transferul de întreprinderi (BG, CZ, DE, ES, FR, HR, IT, LV, LT, HU, AT, PL, PT, SI, SK, SE). Prin urmare, acestea nu au fost nevoite să își modifice legislația pentru a include navele maritime în domeniul de aplicare al legislației lor naționale.

2.5.2. Articolul 5 care înlocuiește articolul 1 alineatul (3) primul paragraf din Directiva privind transferul de întreprinderi: domeniul de aplicare teritorial

Articolul 5 permite, de asemenea, statelor membre să limiteze domeniul de aplicare teritorial al normelor la transferurile de nave maritime în cazul în care cumpărătorul este situat în UE sau întreprinderea transferată rămâne în domeniul de aplicare teritorial al tratatelor.

În total, 13 state membre au transpus această dispoziție, nouă dintre acestea redând-o textual (BE, DK, IE, EL, EE, IT, LV, NL, RO). Dintre celelalte patru state membre, Finlanda prevede că drepturile și

obligațiile care decurg din raportul de muncă și beneficiile angajaților sunt transferate noului proprietar al întreprinderii, cu excepția cazului în care vânzătorul sau cumpărătorul își are sediul în afara UE sau a Spațiului Economic European. Luxemburgul și Malta limitează domeniul de aplicare teritorial impunând cumpărătorului să fie situat în statul lor membru sau întreprinderii să rămână în statul lor membru. Cipru limitează domeniul de aplicare la navele maritime cipriote.

Celelalte 14 state membre nu au limitat domeniul de aplicare teritorial.

2.5.3. Articolul 5 care înlocuiește articolul 1 alineatul (3) al doilea paragraf din Directiva privind transferul de întreprinderi: excluderea transferurilor care implică exclusiv nave

Articolul 5 a doua teză exclude transferurile care implică exclusiv una sau mai multe nave maritime.

În total, 13 state membre au transpus această dispoziție și, prin urmare, exclud transferurile care implică exclusiv nave (BE, DK, IE, EL, EE, IT, CY, LV, LU, MT, NL, PT, RO). În schimb, 14 state membre (BG, CZ, DE, ES, FR, HR, LT, HU, AT, PL, SI, SK, SE, FI) nu au transpus dispoziția și, prin urmare, nu exclud transferurile care implică exclusiv nave din legislația de transpunere a Directivei privind transferul de întreprinderi.

2.6. Observații din partea partenerilor sociali cu privire la punerea în aplicare a articolului 5

Pentru angajatorii din domeniul maritim, ECSA consideră că toate statele membre au transpus în mod satisfăcător articolul 5 din directivă. Europêche, care reprezintă angajatorii din sectorul pescuitului, nu a furnizat nicio contribuție. Pentru partenerii sociali care reprezintă lucrătorii, ETF nu a furnizat informații substanțiale cu privire la transpunerea în statele membre din cauza lipsei de informații din partea filialelor sale.

3. Aplicarea articolelor 4 și 5

Pe lângă informațiile cu privire la măsurile lor de punere în aplicare, statelor membre și partenerilor sociali li s-a solicitat, de asemenea, să furnizeze informații cu privire la aplicarea normelor naționale de transpunere a articolelor 4 și 5.

3.1. Răspunsurile statelor membre

3.1.1. Notificări privind concedierile colective preconizate

Numai cinci state membre au raportat că autoritățile lor competente au fost informate cu privire la concedierile colective preconizate ale membrilor echipajului navelor maritime (FR, CY, LV, NL, FI). Celelalte state membre nu aveau cunoștință de astfel de cazuri (BE, BG, CZ, DK, DE, EE, IE, EL, ES, IT, LT, LU, HU, MT, AT, PL, PT, RO, SI, SK), nu au putut face distincție între profesiile angajaților ale căror concedieri planificate au fost notificate (HR) sau nu au furnizat nicio informație (SE).

În Franța, autoritatea națională competentă a fost notificată de șase ori între 2015 și 2020.

Cipru a raportat că a avut cunoștință de o notificare privind P&O Ferries, înființată în Regatul Unit. Societatea a concediat aproximativ 800 de navigatori, inclusiv de pe patru nave de pasageri care arborează pavilionul cipriot.

Letonia a raportat o notificare în 2022 care a afectat 125 de angajați.

Țările de Jos au răspuns că, în 2020, a fost înregistrată o notificare privind un angajator cu sediul în țara respectivă, care afecta 63 de navigatori. În 2021, o a doua notificare se referea la nave maritime

care arborează pavilionul neerlandez, deși angajatorul nu își avea sediul în Țările de Jos, și a afectat 28 de navigatori.

Finlanda are cunoștință de notificări privind membrii echipajului navelor maritime, dar nu a avut acces la cifre precise sau la alte informații. În plus, Finlanda a explicat că dispozițiile naționale privind concedierile colective se aplică deja atunci când angajatorul intenționează să concedieze un lucrător.

Niciun stat membru nu a raportat un caz în care autoritatea sa națională competentă să fi primit notificări privind concedierile colective preconizate în ceea ce privește membrii echipajului unei nave maritime care arborează pavilionul unui alt stat membru.

3.1.2. Transferuri de întreprinderi care implică nave maritime

Doar două state membre aveau cunoștință de transferurile de nave maritime care făceau parte dintr-un transfer în temeiul directivei (BE, FI). Belgia a declarat că partenerii sociali aveau cunoștință de un caz în care mai multe nave ale unei societăți au fost transferate unei alte societăți, în timp ce Finlanda nu a furnizat nicio informație suplimentară. Două state membre nu au furnizat informații cu privire la această chestiune (FR, SE), Italia a raportat că nu a existat un astfel de transfer, iar celelalte state membre nu aveau cunoștință de niciun caz.

3.1.3. Proceduri judiciare

Statele membre nu au raportat existența vreunei acțiuni în justiție pe rolul instanțelor lor naționale referitoare la dispozițiile naționale de transpunere a articolelor 4 și 5 din directivă.

3.1.4. Impactul directivei

Obligația de raportare a Comisiei în temeiul articolului 7 din directivă a fost introdusă, în special, pentru a evalua impactul noii directive asupra a două aspecte: (i) relocalizarea pavilionului navelor în alte state și (ii) nivelul de ocupare a forței de muncă pentru navigatorii din UE. Modificările aduse flotei aflate sub pavilionul unui stat membru pot oferi o imagine exactă a fenomenului de „relocalizare a pavilionului”. Nivelul de ocupare a forței de muncă într-un anumit sector este mai dificil de evaluat, dar tendințele în ceea ce privește numărul de persoane care lucrează ca navigatori fac posibilă formularea unor concluzii provizorii cu privire la această chestiune.

3.1.4.1. Impactul asupra numărului de nave care arborează pavilionul unui stat membru

În ansamblu, din răspunsurile statelor membre nu reiese că punerea în aplicare a articolelor 4 și 5 din directivă a afectat numărul de nave care arborează pavilionul statelor membre. Acest lucru sugerează că intrarea în vigoare a acestor două articole și transpunerea lor de către statele membre nu au condus la relocalizări de pavilioane.

Dintre statele membre care și-au modificat legislația națională pentru a include echipajele navelor maritime în domeniul de aplicare al legislației lor de transpunere a Directivei privind concedierile colective, doar cinci au remarcat o scădere a numărului de nave maritime care le arborează pavilionul (BE, EE, EL, IT, PL). Pe lângă aceste cinci state membre, Țările de Jos au raportat totodată o scădere după ce au inclus navele maritime în domeniul de aplicare al legislației lor de transpunere a Directivei privind transferul de întreprinderi.

Unele state membre au furnizat informații mai detaliate cu privire la această scădere. Belgia a raportat că numărul navelor comerciale înmatriculate în țară a scăzut foarte puțin, de la 238 la 237 în peste 5 ani între 2016 și 2022, dar că tonajul brut a crescut de la 7 750 000 TB la 9 780 000 TB. Numărul navelor de pescuit ale țării a scăzut, dar nu a precizat în ce măsură. În Italia, numărul navelor marinei comerciale, care depășește 100 TB, a scăzut cu 8 % între 2017 și 2020 (de la 1 448 la 1 334). Polonia a raportat că numărul de nave și tonajul brut au scăzut între 2015 și 2021 de la 151 la 134 de nave și, respectiv, de la aproximativ 80 000 la 69 000 TB. În Țările de Jos, numărul navelor a scăzut de la 1 233 la 1 212 între 2014 și 2021. Pe de altă parte, aceste state membre presupun că această tendință nu este legată de intrarea în vigoare a directivei, ci se datorează: (i) procesului mai puțin costisitor de înmatriculare a navelor sub alte pavilioane (PL); (ii) condițiilor mai bune atunci când arborează pavilionul unui alt stat (EE); (iii) relocalizării pavilionului (NL) și (iv) faptului că multe dintre măsurile de protecție prevăzute în directivă erau deja aplicabile membrilor echipajelor navelor maritime înainte de directivă (IT).

În schimb, Irlanda și Portugalia au observat o creștere a numărului de nave maritime care le arborează pavilionul. Acestea nu au furnizat date detaliate, iar Irlanda nu a furnizat niciun motiv posibil pentru această creștere. Portugalia nu consideră că această creștere se datorează intrării în vigoare a directivei: aceasta presupune că este legată de simplificările din 2015 ale regimului juridic al Registrului navelor internaționale din Madeira, precum și de reducerile fiscale existente.

Șapte state membre care au introdus echipajele navelor maritime în domeniul de aplicare al legislației lor de transpunere a Directivei privind concedierile colective nu au raportat nicio modificare (DE, CY, MT, LV, LU, HU) sau nicio modificare semnificativă (HR) a numărului de nave care le arborează pavilionul. Aceste state membre, împreună cu Lituania, nu au indicat nicio modificare în ceea ce privește includerea navelor maritime în domeniul de aplicare al legislației de transpunere a Directivei privind transferul de întreprinderi.

Trei state membre au raportat că nu dispuneau de date referitoare la extinderea normelor privind concedierile colective la echipajele navelor maritime (BG, DK, LT). Patru state membre au raportat, de asemenea, că nu dețin date privind extinderea legislației privind transferul de întreprinderi pentru a include navele maritime (BG, DK, RO, SK). Cele care nu au raportat niciun impact au fost șapte state membre care nu excluseseră anterior navigatorii din legislația națională de transpunere a Directivei privind concedierile colective (ES, FR, NL, RO, SI, SE) și cinci state membre care nu excluseseră anterior navele maritime din legislația națională de transpunere a Directivei privind transferul de întreprinderi (ES, FR, SI, SE).

Finlanda a raportat că nu au existat modificări semnificative, deoarece legislația națională privind concedierile colective se aplica deja navigatorilor înainte și întrucât navigatorii aveau deja drepturi parțiale în legătură cu transferul de întreprinderi. Două state membre au declarat că nu sunt state de pavilion pentru navele care intră sub incidența articolelor 4 și 5 din directivă (CZ, AT). Slovacia a raportat că nu este stat de pavilion pentru navele care intră sub incidența articolului 4 din directivă.

3.1.4.2. Impactul asupra numărului de navigatori

În ansamblu, răspunsurile statelor membre arată, de asemenea, că punerea în aplicare a articolelor 4 și 5 din directivă nu a afectat negativ numărul de navigatori. Acest lucru sugerează că intrarea în vigoare

a articolelor 4 și 5 din directivă și a dispozițiilor naționale conexe nu a avut un impact asupra nivelului de ocupare a navigatorilor pe navele înmatriculate în statele membre.

Doar două state membre au observat o scădere a numărului de navigatori (EE, EL). Grecia a raportat o scădere a numărului de navigatori angajați pe navele care arborează pavilionul grec de la transpunerea directivei în 2018, dar nu a furnizat nicio cifră specifică. Estonia a raportat o scădere a numărului de membri ai personalului navigant din marina comercială și o ușoară scădere a numărului de pescari, dar nici nu a furnizat cifre specifice. Ambele țări au omis să coreleze aceste scăderi cu intrarea în vigoare a directivei. Estonia a explicat ipoteza de lucru în sensul că există și alte motive în joc, cum ar fi pandemia de COVID-19 și reducerea numărului de călătorii efectuate.

În Belgia, datele privind securitatea socială au arătat o ușoară scădere a gradului de ocupare a forței de muncă în sectorul marinei comerciale[14], în timp ce numărul pescarilor a rămas stabil. În legătură cu includerea navigatorilor în domeniul de aplicare al legislației naționale de transpunere a Directivei privind concedierile colective, Letonia a raportat o scădere a numărului de navigatori cu calificări specifice flotei comerciale și o creștere a numărului de navigatori cu calificări specifice echipajului unei nave de pescuit. Niciuna dintre țări nu a putut corela această evoluție cu intrarea în vigoare a directivei. Letonia a presupus că principalii factori determinanți au fost concurența cu navigatorii asiatici, posibilitățile de redistribuire pe uscat și, în special pentru pescari, modificarea cerințelor legate de calificare pentru căpitanii de nave.

Două state membre (IE, PT) au observat o creștere a numărului de navigatori. Acestea nu au furnizat date detaliate, dar nici nu le-au corelat cu intrarea în vigoare a directivei. Pentru Irlanda, creșterea este rezultatul creșterii numărului de nave comerciale. Portugalia admite că, la fel ca în cazul creșterii numărului de nave, creșterea numărului de navigatori este, de asemenea, legată de simplificările din 2015 ale regimului juridic al Registrului navelor internaționale din Madeira.

Trei state membre nu au observat o modificare semnificativă a numărului de navigatori (HR, IT, FI). În Italia, numărul navigatorilor a rămas, în esență, neschimbat între 2017 și 2020 (-1,4 %, de la 26 105 la 25 744): scăderea numărului de nave cargo a fost parțial compensată cu nave de pasageri cu personal mai numeros, iar multe dintre măsurile de protecție prevăzute în directivă se aplicaseră deja membrilor echipajului navelor maritime. Numărul navigatorilor din Finlanda nu s-a modificat semnificativ între 2017 și 2019; s-a considerat că o scădere a numărului de navigatori în 2020 este legată de pandemia de COVID-19.

Patru state membre nu au raportat nicio modificare a numărului de navigatori (CZ, HU, MT, PL). Lituania nu a raportat nicio modificare în legătură cu includerea navelor maritime în domeniul de aplicare al legislației de transpunere a Directivei privind transferul de întreprinderi. Cehia a explicat că, întrucât nu există nave maritime comerciale înregistrate sub pavilion ceh, numărul neschimbat de navigatori se referă la navigatorii cu livret de marinar eliberat de autoritatea maritimă cehă care sunt angajați pe nave maritime care operează sub diverse pavilioane din UE și din afara UE. Germania a declarat că intrarea în vigoare a articolului 4 din directivă nu a avut niciun efect asupra numărului de navigatori.

[14] Pe de altă parte, datele furnizate de comitetul mixt pentru sectorul marinei comerciale au arătat o creștere puternică a gradului de ocupare a forței de muncă, explicată însă de recenta includere a sectorului dragării și al activităților în larg în sectorul marinei comerciale.

Șase state membre nu au fost în măsură să furnizeze date privind impactul directivei asupra numărului de navigatori în legătură cu extinderea normelor privind concedierile colective la echipajele navelor maritime (BG, DK, CY, LT, LU, RO). Aceste state membre, împreună cu Letonia și Slovacia, au raportat că nu dispuneau de date privind numărul de navigatori în legătură cu extinderea legislației privind transferul de întreprinderi. Pe aceeași temă, Țările de Jos au explicat că, deși dispuneau de date pentru 2021 privind personalul de pe navele aflate sub pavilion neerlandez (4 600 de membri ai personalului neerlandez, 16 000 de membri ai personalului străin), nu dispuneau de date anterioare fiabile pentru comparație.

Cinci state membre (ES, FR, NL, SI, SE) nu excluseseră anterior navigatorii din legislația națională de transpunere a Directivei privind concedierile colective și, prin urmare, nu au raportat niciun impact asupra numărului de navigatori. În mod similar, patru state membre (ES, FR, SI, SE) care nu excluseseră anterior navigatorii din legislația lor națională de transpunere a Directivei privind transferul de întreprinderi nu au raportat niciun impact. Austria a declarat că nu este stat de pavilion pentru navele care intră sub incidența articolelor 4 și 5 din directivă, iar Slovacia a raportat că nu este stat de pavilion pentru navele care intră sub incidența articolului 4 din directivă.

3.2. Observații ale partenerilor sociali

Pentru angajatorii din domeniul maritim, ECSA a considerat că statele membre au aplicat și au asigurat respectarea în mod satisfăcător a articolelor 4 și 5 din directivă. Potrivit ECSA, atât numărul navelor care arborează pavilionul unui stat membru, cât și numărul de navigatori au rămas stabile. Europêche, care reprezintă angajatorii din sectorul pescuitului, nu a adus nicio contribuție.

Pentru partenerii sociali care reprezintă lucrătorii, ETF nu a putut furniza informații substanțiale cu privire la aplicarea articolului 5 din directivă în ceea ce privește transferurile de întreprinderi din cauza lipsei de informații din partea filialelor sale. În ceea ce privește aplicarea articolului 4 din directivă privind concedierile colective, ETF a declarat că nu a primit informații de la toate filialele sale și că filialele care au răspuns nu au înregistrat o modificare a numărului de nave care arborează pavilionul unui stat membru sau a numărului de navigatori.

4. Concluzii

Toate statele membre au raportat măsuri de transpunere a modificărilor aduse Directivei privind concedierile colective, care includ echipajul navelor maritime în domeniul său de aplicare și care includ navele maritime în domeniul de aplicare al Directivei privind transferul de întreprinderi. Nu toate statele membre au recurs la adoptarea de legi noi sau la modificarea actelor existente, deoarece acest lucru nu era necesar în statele membre care nu operaseră deja excluderea (echipajului) navelor maritime din domeniul de aplicare al normelor lor naționale în trecut. Acest lucru a îmbunătățit drepturile navigatorilor care anterior nu beneficiau de protecția oferită de aceste directive.

Articolul 4 punctul 2 din directivă, care obligă angajatorii să notifice concedierile colective planificate autorității competente din statul de pavilion al navei, a fost transpus de majoritatea statelor membre sub formă de notificare către propria autoritate competentă. Prin urmare, autoritatea va fi aceeași cu cea căreia trebuie să i se notifice concedierile colective ale tuturor celorlalți lucrători. Numai câteva state membre au transpus directiva în sensul de a prevedea o obligație de notificare a statului de pavilion.

Experiența în ceea ce privește aplicarea practică a modificărilor aduse Directivei privind concedierile colective și Directivei privind transferul de întreprinderi este foarte limitată. Doar cinci state membre

au raportat între una și șase notificări de concedieri colective care au implicat echipajul unei nave maritime, iar două state membre au raportat unul sau două transferuri de nave maritime. Niciun stat membru nu a raportat proceduri judiciare.

Îngrijorările cu privire la faptul că modificările ar dăuna sectorului maritim, cauzând relocalizări de pavilioane și pierderi de locuri de muncă, s-au dovedit a fi nefondate. În ceea ce privește includerea echipajului navelor maritime în domeniul de aplicare al Directivei privind concedierile colective și a navelor maritime în domeniul de aplicare al Directivei privind transferul de întreprinderi, majoritatea statelor membre și partenerii sociali sectoriali care reprezintă personalul de conducere și lucrătorii nu au raportat nicio modificare a numărului de nave care arborează pavilionul unui stat membru sau a numărului de navigatori. Atunci când statele membre au raportat o scădere sau o creștere a numărului de astfel de nave sau a numărului de navigatori, acestea au declarat că aceste evoluții nu au fost legate de includerea (echipajului) navelor maritime în domeniul de aplicare al celor două directive.