ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 15.7.2024
COM(2024) 291 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την υλοποίηση και την εφαρμογή των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2015/1794 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Οκτωβρίου 2015, που τροποποιεί τις οδηγίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 2008/94/ΕΚ, 2009/38/ΕΚ και 2002/14/ΕΚ και τις οδηγίες του Συμβουλίου 98/59/ΕΚ και 2001/23/ΕΚ όσον αφορά τους ναυτικούς

1. Εισαγωγή

Η παρούσα έκθεση αφορά την υλοποίηση και την εφαρμογή δύο ειδικών διατάξεων της οδηγίας (ΕΕ) 2015/1794[1] (στο εξής: οδηγία) βάσει των οποίων οι ναυτικοί[2] εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 98/59/ΕΚ[3] για τις ομαδικές απολύσεις (στο εξής: οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις) και της οδηγίας 2001/23/ΕΚ[4] σχετικά με τις μεταβιβάσεις επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων (στο εξής: οδηγία για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων).

Με την οδηγία εντάσσονται οι ναυτικοί, οι οποίοι προηγουμένως εξαιρούνταν, στο πεδίο εφαρμογής πέντε οδηγιών που αφορούν το εργατικό δίκαιο[5]. Σύμφωνα με το άρθρο 7 της οδηγίας, η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τα κράτη μέλη και τους κοινωνικούς εταίρους σε επίπεδο ΕΕ, πρέπει να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ειδικά για την υλοποίηση και την εφαρμογή του άρθρου 4 (τροποποιήσεις της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις) και του άρθρου 5 (τροποποιήσεις της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων).

Η έκθεση βασίζεται κυρίως σε πληροφορίες που υπέβαλαν τα κράτη μέλη και οι τομεακοί κοινωνικοί εταίροι σε επίπεδο ΕΕ[6] μέσω ερωτηματολογίου σχετικά με την υλοποίηση και την πρακτική εφαρμογή της οδηγίας. Για τη διαμόρφωση ολοκληρωμένης εικόνας, οι πληροφορίες αυτές συμπληρώνονται, όπου απαιτείται, με πληροφορίες από αναλύσεις εμπειρογνωμόνων όσον αφορά τη συμμόρφωση των εθνικών διατάξεων με την οδηγία, καθώς και με έρευνες της ίδιας της Επιτροπής.

1.1 Ιστορικό και πλαίσιο

---

1 Οδηγία (ΕΕ) 2015/1794 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Οκτωβρίου 2015, που τροποποιεί τις οδηγίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 2008/94/ΕΚ, 2009/38/ΕΚ και 2002/14/ΕΚ και τις οδηγίες του Συμβουλίου 98/59/ΕΚ και 2001/23/ΕΚ όσον αφορά τους ναυτικούς (ΕΕ L 263 της 8.10.2015, σ. 1).

2 Στην παρούσα έκθεση ο όρος «ναυτικοί» χρησιμοποιείται για να γίνει αναφορά στην προηγούμενη εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής των οδηγιών, δηλαδή στην εξαίρεση των «πληρωμάτων ποντοπόρων σκαφών» από την οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις και των «ποντοπόρων σκαφών» από την οδηγία για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων. Καλύπτει το προσωπικό τόσο επί των εμπορικών σκαφών όσο και επί των αλιευτικών. Όταν είναι απαραίτητη η διάκριση μεταξύ των δύο αυτών τομέων, γίνεται συγκεκριμένη αναφορά στον εκάστοτε τομέα.

3 Οδηγία 98/59/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Ιουλίου 1998, για προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τις ομαδικές απολύσεις (ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 16).

4 Οδηγία 2001/23/ΕΚ του Συμβουλίου, της 12ης Μαρτίου 2001, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων (ΕΕ L 82 της 22.3.2001, σ. 16).

5 Πέραν της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις και την οδηγία για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων:
- οδηγία 2008/94/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2008, περί προστασίας των μισθωτών σε περίπτωση αφερεγγυότητας του εργοδότη (ΕΕ L 283 της 28.10.2008, σ. 36)·
- οδηγία 2009/38/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τη θέσπιση ευρωπαϊκού συμβουλίου εργαζομένων ή διαδικασίας σε επιχειρήσεις και ομίλους επιχειρήσεων κοινοτικής κλίμακας με σκοπό να ενημερώνονται οι εργαζόμενοι και να ζητείται η γνώμη τους (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 122 της 16.5.2009, σ. 28)·
- οδηγία 2002/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, περί θεσπίσεως γενικού πλαισίου ενημερώσεως και διαβουλεύσεως των εργαζομένων στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα (ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 29).

6 Ερωτηματολόγιο για τη διοίκηση εστάλη στην Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και στην Europêche· ερωτηματολόγιο για τους εργαζομένους εστάλη στην Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF).

Συν τω χρόνω, η ΕΕ έχει εκδώσει σημαντικό αριθμό οδηγιών στον τομέα του εργατικού δικαίου. Κύριοι στόχοι τους είναι να διασφαλιστεί ότι η δημιουργία και η ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς δεν θα οδηγήσουν σε χαμηλότερα εργασιακά πρότυπα ή σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και να βελτιωθούν οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας στην ΕΕ. Οι οδηγίες αυτές εφαρμόζονται γενικά σε όλους τους τομείς δραστηριότητας και σε όλες τις κατηγορίες εργαζομένων, αλλά τα κράτη μέλη εξαίρεσαν ή μπορούσαν να εξαιρέσουν διάφορες κατηγορίες ναυτικών[7] από το πεδίο εφαρμογής πολλών εξ αυτών. Οι κατηγορίες αυτές εξαιρέθηκαν ρητώς από τις πέντε προαναφερθείσες οδηγίες. Ως εκ τούτου, δεν τους χορηγήθηκε η ίδια προστασία με όσους εργάζονται στην ξηρά όσον αφορά την αφερεγγυότητα, τις ομαδικές απολύσεις και τις μεταβιβάσεις επιχειρήσεων και δεν είχαν τα ίδια δικαιώματα για τη σύσταση ευρωπαϊκών συμβουλίων εργαζομένων ή για ενημέρωση από τον εργοδότη και διαβούλευση με αυτόν.

Η οδηγία 2015/1794/ΕΕ εκδόθηκε στις 6 Οκτωβρίου 2015. Αποσκοπεί στη βελτίωση του επιπέδου προστασίας των ναυτικών και στην εναρμόνιση των κοινωνικών δικαιωμάτων και των συνθηκών εργασίας τους, ώστε να βελτιωθεί η ελκυστικότητα του επαγγέλματος και να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού στον τομέα. Με την οδηγία τερματίζεται η προαναφερθείσα προηγούμενη εξαίρεση των ναυτικών. Στόχοι της οδηγίας είναι επίσης: i) να εξασφαλιστεί ότι ο οικονομικός και διοικητικός φόρτος των εταιρειών εκμετάλλευσης πλοίων παραμένει αναλογικός προς τη βελτίωση των δικαιωμάτων των εργαζομένων· ii) να διασφαλιστεί ο στόχος της αύξησης της απασχόλησης των ναυτικών στην ΕΕ· και iii) να μειωθεί ο κίνδυνος εγκατάλειψης των νηολογίων (όταν τα σκάφη μεταφέρονται από το εθνικό νηολόγιο σε νηολόγιο άλλου κράτους για να αποφευχθούν δαπάνες και περιορισμοί). Στην οδηγία λαμβάνεται υπόψη ο ιδιαίτερος χαρακτήρας του ναυτικού επαγγέλματος και περιλαμβάνονται προβλέψεις για τις αλλαγές στα χαρακτηριστικά του τομέα, όπως οι συχνές πωλήσεις σκαφών και οι πωλήσεις εταιρειών που εκμεταλλεύονται ένα μόνο σκάφος.

2. Υλοποίηση των άρθρων 4 και 5

Τα κράτη μέλη όφειλαν να μεταφέρουν την οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο έως τις 10 Οκτωβρίου 2017[8] και όλα τα κράτη μέλη κοινοποίησαν μέτρα μεταφοράς, μεταξύ άλλων και όσον αφορά τα άρθρα 4 και 5[9].

2.1 Περιεχόμενο και στόχος του άρθρου 4

Στο άρθρο 4 της οδηγίας τροποποιείται η οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις. Η εν λόγω οδηγία αποσκοπεί στην προστασία των εργαζομένων σε περίπτωση ομαδικών απολύσεων μέσω διαδικασιών ενημέρωσης, διαβούλευσης και κοινοποίησης τις οποίες πρέπει να τηρεί ο εργοδότης. Ο εργοδότης που εξετάζει το ενδεχόμενο ομαδικών απολύσεων οφείλει να ενημερώσει τους εκπροσώπους των εργαζομένων και να προβεί σε διαβουλεύσεις με αυτούς. Στόχος είναι να διερευνηθούν τρόποι αποφυγής των ομαδικών απολύσεων ή μείωσης του αριθμού των εργαζομένων που πλήττονται και να μειωθεί ο αντίκτυπος με την εφαρμογή συνοδευτικών κοινωνικών μέτρων. Τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν βοήθεια για την επαναπασχόληση ή τον αναπροσανατολισμό των εργαζομένων που απολύονται. Στην οδηγία προβλέπεται επίσης ότι οι σχεδιαζόμενες ομαδικές απολύσεις πρέπει να

---

7 Αλιείς που αμείβονται με το «κομμάτι» από την οδηγία για την αφερεγγυότητα, πληρώματα εμπορικών πλοίων από την οδηγία για τα ευρωπαϊκά συμβούλια εργαζομένων, πληρώματα ποντοπόρων πλοίων από την οδηγία για την ενημέρωση και τη διαβούλευση, πληρώματα ποντοπόρων σκαφών από την οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις και ποντοπόρα σκάφη από την οδηγία για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων.

8 Άρθρο 8 παράγραφος 1.

9 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/NIM/?uri=CELEX:32015L1794.

κοινοποιούνται στην αρμόδια δημόσια αρχή και ότι οι απολύσεις δεν μπορούν να τεθούν σε ισχύ νωρίτερα από 30 ημέρες από την εν λόγω κοινοποίηση.

Με το άρθρο 4 σημείο 1) της οδηγίας απαλείφεται το άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις. Η διάταξη αυτή όριζε ότι η οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις δεν εφαρμοζόταν στα πληρώματα των ποντοπόρων σκαφών, μολονότι με το άρθρο 5 της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις επιτρέπεται στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν ή να θεσπίζουν ευνοϊκότερους κανόνες για τους εργαζομένους. Ως εκ τούτου, πριν από τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, τα κράτη μέλη μπορούσαν να αποφασίσουν να εξαιρέσουν τα πληρώματα των ποντοπόρων σκαφών από το πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας για τη μεταφορά της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις.

Επιπλέον, με το άρθρο 4 σημείο 2) της οδηγίας προστίθεται νέο εδάφιο στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις σχετικά με τη διαδικασία κοινοποίησης, το οποίο διατυπώνεται ως εξής:

> *Όταν η σχεδιαζόμενη ομαδική απόλυση αφορά τα μέλη του πληρώματος ποντοπόρου σκάφους, ο εργοδότης ενημερώνει την αρμόδια αρχή του κράτους της σημαίας που φέρει το σκάφος.*

Γενικά, η διαδικασία κοινοποίησης βάσει των άρθρων 3 και 4 της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις παρέχει στην αρμόδια αρχή τη δυνατότητα να αναζητήσει λύσεις στα προβλήματα που ενδέχεται να προκαλέσουν οι σχεδιαζόμενες απολύσεις, π.χ. με τον μετριασμό των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων των μαζικών απολύσεων σε μια συγκεκριμένη περιοχή ή σε έναν συγκεκριμένο τομέα. Η προσθήκη που προβλέπεται στο άρθρο 4 σημείο 2) της οδηγίας αντικατοπτρίζει τον ιδιαίτερο χαρακτήρα του ναυτικού επαγγέλματος, καθώς ορίζει ότι η κοινοποίηση θα πρέπει να υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή του κράτους σημαίας. Σύμφωνα με την πρότασή της, η Επιτροπή έκρινε τη διευκρίνιση αυτή αναγκαία λόγω της δυνητικής συνύπαρξης των συμβάσεων απασχόλησης στο πλαίσιο των διάφορων εθνικών νομοθεσιών[10].

2.2 Απαντήσεις των κρατών μελών σχετικά με την υλοποίηση του άρθρου 4

2.2.1 Άρθρο 4 σημείο 1): τερματισμός της εξαίρεσης

Συνολικά 11 κράτη μέλη εξαιρούσαν προηγουμένως τα πληρώματα των ποντοπόρων σκαφών από την εθνική τους νομοθεσία για τις ομαδικές απολύσεις (BE, DK, DE, IE, EL, EE, CY, LV, LU, MT, SK[11]). Όλα αυτά τα κράτη μέλη τροποποίησαν την εθνική τους νομοθεσία προκειμένου να τερματίσουν την εξαίρεση και να εντάξουν τα πληρώματα των ποντοπόρων σκαφών στο πεδίο εφαρμογής του συστήματος που διέπει τις ομαδικές απολύσεις, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 4 σημείο 1) της οδηγίας.

Σε 16 κράτη μέλη δεν είχε προβλεφθεί ποτέ εξαίρεση των πληρωμάτων ποντοπόρων σκαφών (BG, CZ, ES, FR, HR, IT, LT, HU, NL, AT, PL, PT, RO, SI, FI, SE) και, ως εκ τούτου, δεν απαιτήθηκε τροποποίηση της εθνικής τους νομοθεσίας ώστε να ενταχθούν τα πληρώματα αυτά στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

---

10 COM(2013) 798 final της 18.11.2013, σ. 10 (Αναλυτική επεξήγηση των διατάξεων του άρθρου 4).

11 Στην παρούσα έκθεση οι συντομογραφίες για τα κράτη μέλη είναι οι εξής: BE (Βέλγιο), BG (Βουλγαρία), CZ (Τσεχική Δημοκρατία), DK (Δανία), DE (Γερμανία), EE (Εσθονία), IE (Ιρλανδία), EL (Ελλάδα), ES (Ισπανία), FR (Γαλλία), HR (Κροατία), IT (Ιταλία), CY (Κύπρος), LV (Λετονία), LT (Λιθουανία), LU (Λουξεμβούργο), HU (Ουγγαρία), MT (Μάλτα), NL (Κάτω Χώρες), AT (Αυστρία), PL (Πολωνία), PT (Πορτογαλία), RO (Ρουμανία), SI (Σλοβενία), SK (Σλοβακία), FI (Φινλανδία), SE (Σουηδία).

2.2.2. Άρθρο 4 σημείο 2): κοινοποίηση στην αρμόδια αρχή του κράτους σημαίας

Το άρθρο 4 σημείο 2) της οδηγίας για την κοινοποίηση μελλοντικών απολύσεων στην αρχή του κράτους της σημαίας που φέρει το σκάφος μεταφέρθηκε ρητά στο εθνικό δίκαιο 13 κρατών μελών (BE, DE, IE, EE, EL, IT, CY, LU, HU, MT, PL, RO, SK). Τρία από αυτά το μετέφεραν αυτούσιο (CY, HU, SK), ορίζοντας ότι, όταν οι σχεδιαζόμενες ομαδικές απολύσεις αφορούν πληρώματα ποντοπόρων σκαφών, η κοινοποίηση πρέπει να υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή του κράτους της σημαίας που φέρει το σκάφος.

Τα άλλα 10 κράτη μέλη προσδιορίζουν την αρμόδια αρχή που πρέπει να ενημερώνεται με διάφορους τρόπους, οι οποίοι περιγράφονται κατωτέρω.

- Τέσσερα κράτη μέλη προβλέπουν την κοινοποίηση στην αρχή του κράτους σημαίας, αλλά την περιορίζουν στα σκάφη που φέρουν τη σημαία: i) άλλου κράτους (ΕΕ) το οποίο είναι συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο· ii) άλλου κράτους μέλους της ΕΕ (DE)· ή iii) του δικού τους κράτους μέλους (BE, PL).
- Η Ελλάδα και η Μάλτα υποχρεώνουν τους εργοδότες να κοινοποιούν στην αρμόδια αρχή του δικού τους κράτους μέλους κάθε σχεδιαζόμενη ομαδική απόλυση πληρώματος ποντοπόρων σκαφών.
- Δύο κράτη μέλη (LU, RO) προβλέπουν πρόσθετες κοινοποιήσεις όταν οι ομαδικές απολύσεις αφορούν το πλήρωμα ποντοπόρων σκαφών. Στο Λουξεμβούργο ο εργοδότης πρέπει να ενημερώνει τις αρχές του κράτους σημαίας επιπλέον της δικής του αρμόδιας εθνικής αρχής. Στη Ρουμανία η κοινοποίηση πρέπει να υποβάλλεται επίσης στην αρμόδια αρχή του κράτους σημαίας του σκάφους όταν οι ομαδικές απολύσεις αφορούν μέλη του πληρώματος ποντοπόρου σκάφους.
- Η Ιρλανδία προβαίνει σε διάκριση μεταξύ της κοινοποίησης στον υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, όταν το σκάφος φέρει την ιρλανδική σημαία, και της κοινοποίησης στην αρμόδια αρχή άλλου κράτους, όταν το σκάφος φέρει τη σημαία του εν λόγω άλλου κράτους.
- Ομοίως, στην Ιταλία, ο εργοδότης πρέπει να ενημερώσει την αρμόδια ιταλική αρχή όταν η σχεδιαζόμενη ομαδική απόλυση αφορά μέλη πληρώματος που έχουν ιταλική ιθαγένεια ή η εργασιακή σχέση των οποίων ρυθμίζεται από την ιταλική νομοθεσία και την αρμόδια αρχή του ξένου κράτους, όταν τα σχετικά μέλη του πληρώματος βρίσκονται σε σκάφος που φέρει άλλη σημαία εκτός της ιταλικής.

Τα υπόλοιπα 14 κράτη μέλη (BG, CZ, DK, ES, FR, HR, LT, LV, NL, AT, PT, SI, FI, SE) δεν τροποποίησαν την εθνική τους νομοθεσία ως προς το σημείο αυτό και, ως εκ τούτου, δεν προσδιορίζουν την αρχή που είναι αρμόδια για τη λήψη κοινοποιήσεων όταν οι μελλοντικές ομαδικές απολύσεις αφορούν τα πληρώματα ποντοπόρων σκαφών. Η Επιτροπή αντιλαμβάνεται ότι οι υφιστάμενες εθνικές διατάξεις βάσει των οποίων ο εργοδότης υποχρεούται να κοινοποιεί στην αρμόδια δημόσια αρχή τις σχεδιαζόμενες ομαδικές απολύσεις εφαρμόζονται και όταν οι απολύσεις αυτές αφορούν τα πληρώματα ποντοπόρων σκαφών. Κατά συνέπεια, στα εν λόγω κράτη μέλη, το άρθρο 4 σημείο 2) της οδηγίας μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο με διάταξη που ορίζει ότι ο εργοδότης πρέπει να κοινοποιεί τις σχεδιαζόμενες ομαδικές απολύσεις των μελών του πληρώματος ποντοπόρων σκαφών στην ίδια δημόσια αρχή στην οποία πρέπει να κοινοποιούνται οι ομαδικές απολύσεις όλων των άλλων εργαζομένων.

2.3 Παρατηρήσεις των κοινωνικών εταίρων σχετικά με την υλοποίηση του άρθρου 4

Όσον αφορά τους εργοδότες του τομέα της ναυτιλίας, η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) θεωρεί ότι όλα τα κράτη μέλη έχουν μεταφέρει το άρθρο 4 της οδηγίας στο εθνικό τους δίκαιο με ικανοποιητικό τρόπο. Η Europêche, η οποία εκπροσωπεί τους εργοδότες στον τομέα της αλιείας, δεν απάντησε στο ερωτηματολόγιο. Όσον αφορά τους κοινωνικούς εταίρους που εκπροσωπούν τους εργαζομένους, η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) δεν ήταν σε θέση να παράσχει ουσιαστικές πληροφορίες σχετικά με τη μεταφορά του άρθρου στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών λόγω έλλειψης πληροφόρησης από τις ενώσεις που συμμετέχουν σε αυτήν. Ωστόσο, η ETF επέκρινε τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο του Ηνωμένου Βασιλείου[12], το οποίο ήταν τότε κράτος μέλος[13].

2.4 Περιεχόμενο και στόχος του άρθρου 5

Στο άρθρο 5 της οδηγίας τροποποιείται η οδηγία για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων. Στην εν λόγω οδηγία καθορίζονται τα δικαιώματα των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας μιας επιχείρησης στην οποία εργάζονται, καθώς και οι υποχρεώσεις του πωλητή (στο εξής: εκχωρητής) και του αγοραστή (στο εξής: εκδοχέας). Προβλέπεται ότι η μεταβίβαση μιας επιχείρησης δεν αποτελεί λόγο απόλυσης και ότι οι εργαζόμενοι διατηρούν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από υφιστάμενη σύμβαση εργασίας ή εργασιακή σχέση. Επιπλέον, για να καταλήξουν σε συμφωνία, ο εκχωρητής και ο εκδοχέας πρέπει να ενημερώσουν τους εκπροσώπους των εργαζομένων και να προβούν εγκαίρως σε διαβουλεύσεις με αυτούς, πριν από την πραγματοποίηση αλλαγών στην επιχείρηση και πριν από τη λήψη μέτρων που επηρεάζουν τους εργαζομένους.

Προηγουμένως, το άρθρο 1 παράγραφος 3 της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων προέβλεπε ότι η εν λόγω οδηγία δεν εφαρμοζόταν στα ποντοπόρα σκάφη, μολονότι σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων επιτρέπεται ρητά στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν ή να θεσπίζουν ευνοϊκότερους κανόνες για τους εργαζομένους. Ως εκ τούτου, πριν από τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, τα κράτη μέλη μπορούσαν να αποφασίσουν να εξαιρέσουν τα ποντοπόρα σκάφη από το πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας για τη μεταφορά της.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας, το άρθρο 1 παράγραφος 3 της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

> *Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε μεταβίβαση ποντοπόρου σκάφους το οποίο αποτελεί μέρος μεταβίβασης επιχείρησης, εγκατάστασης ή τμήματος επιχείρησης ή εγκατάστασης κατά την έννοια των παραγράφων 1 και 2, υπό τον όρο ότι ο εκδοχέας έχει την έδρα του ή η μεταβιβασθείσα επιχείρηση, εγκατάσταση, ή το τμήμα επιχείρησης ή εγκατάστασης παραμένει εντός του πεδίου εδαφικής εφαρμογής της Συνθήκης.*
>
> *Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται όταν το αντικείμενο της μεταβίβασης αποτελείται αποκλειστικά από ένα ή περισσότερα ποντοπόρα σκάφη.*

2.5 Απαντήσεις των κρατών μελών σχετικά με την υλοποίηση του άρθρου 5

---

12 Σύμφωνα με την οποία ο εργοδότης πρέπει να προβεί σε κοινοποίηση «στην αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (και όχι στον αρμόδιο υπουργό)».

13 Η ETF αναφέρθηκε στην υπόθεση της P&O Ferries. Η εταιρεία ήταν εγκατεστημένη στο Ηνωμένο Βασίλειο και κοινοποίησε στις κυπριακές αρχές ομαδικές απολύσεις οι οποίες αφορούσαν πλήρωμα σε επιβατηγά πλοία που έφεραν την κυπριακή σημαία. Κατά την άποψη της ETF, η περίπτωση αυτή κατέδειξε ότι η κοινοποίηση στην αρμόδια δημόσια αρχή του κράτους της σημαίας του σκάφους θα πρέπει να είναι συμπληρωματική της υποχρέωσης αναφοράς των απολύσεων στην αρμόδια δημόσια αρχή του κράτους μέλους από το οποίο δραστηριοποιούνται οι ναυτικοί και όχι να την αντικαθιστά.

2.5.1. Άρθρο 5 — Αντικατάσταση του άρθρου 1 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων: τερματισμός της εξαίρεσης

Συνολικά 11 κράτη μέλη εξαιρούσαν τα ποντοπόρα σκάφη από το πεδίο εφαρμογής των οικείων εθνικών κανόνων σχετικά με τη μεταβίβαση επιχειρήσεων πριν από την έναρξη ισχύος του άρθρου 5 της οδηγίας (BE, DK, EE, IE, EL, CY, LU, MT, NL, RO, FI). Όλα αυτά τα κράτη μέλη τροποποίησαν την εθνική τους νομοθεσία προκειμένου να εντάξουν τα ποντοπόρα σκάφη στο πεδίο εφαρμογής της εθνικής τους νομοθεσίας.

Ωστόσο, 16 κράτη μέλη εφάρμοζαν ήδη τη νομοθεσία τους σχετικά με τη μεταβίβαση επιχειρήσεων σε ποντοπόρα σκάφη (BG, CZ, DE, ES, FR, HR, IT, LV, LT, HU, AT, PL, PT, SI, SK, SE). Ως εκ τούτου, αυτά δεν χρειάστηκε να τροποποιήσουν τη νομοθεσία τους ώστε να τα εντάξουν στο πεδίο εφαρμογής της εθνικής τους νομοθεσίας.

2.5.2 Άρθρο 5 — Αντικατάσταση του άρθρου 1 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων: πεδίο εδαφικής εφαρμογής

Σύμφωνα με το άρθρο 5 τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να περιορίσουν το πεδίο εδαφικής εφαρμογής των κανόνων για τις μεταβιβάσεις ποντοπόρων σκαφών, εάν ο αγοραστής βρίσκεται στην ΕΕ ή εάν η μεταβιβασθείσα επιχείρηση παραμένει στο πεδίο εδαφικής εφαρμογής των Συνθηκών.

Συνολικά 13 κράτη μέλη έχουν μεταφέρει τη διάταξη αυτή στο εθνικό τους δίκαιο, από τα οποία εννέα την μετέφεραν αυτούσια (BE, DK, IE, EL, EE, IT, LV, NL, RO). Από τα υπόλοιπα τέσσερα κράτη μέλη, η Φινλανδία ορίζει ότι τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις από την εργασιακή σχέση, καθώς και οι παροχές σε εργαζομένους μεταβιβάζονται στον νέο ιδιοκτήτη της επιχείρησης, εκτός εάν ο πωλητής ή ο αγοραστής έχει την έδρα του εκτός της ΕΕ ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου. Το Λουξεμβούργο και η Μάλτα περιορίζουν το πεδίο εδαφικής εφαρμογής, ορίζοντας ότι ο αγοραστής πρέπει να βρίσκεται στο κράτος μέλος τους ή ότι η επιχείρηση πρέπει να παραμένει στο κράτος μέλος τους. Η Κύπρος περιορίζει το πεδίο εφαρμογής στα κυπριακά ποντοπόρα σκάφη.

Τα υπόλοιπα 14 κράτη μέλη δεν περιορίζουν το πεδίο εδαφικής εφαρμογής.

2.5.3 Άρθρο 5 — Αντικατάσταση του άρθρου 1 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων: εξαίρεση των μεταβιβάσεων που αφορούν μόνο σκάφη

Σύμφωνα με τη δεύτερη περίοδο του κειμένου του άρθρου 5 εξαιρούνται οι μεταβιβάσεις που αφορούν μόνο ένα ή περισσότερα ποντοπόρα σκάφη.

Συνολικά 13 κράτη μέλη μετέφεραν τη διάταξη αυτή στο εθνικό τους δίκαιο και, συνεπώς, εξαιρούν τις μεταβιβάσεις που αφορούν μόνο σκάφη (BE, DK, IE, EL, EE, IT, CY, LV, LU, MT, NL, PT, RO). Ωστόσο, 14 κράτη μέλη (BG, CZ, DE, ES, FR, HR, LT, HU, AT, PL, SI, SK, SE, FI) δεν μετέφεραν τη διάταξη στο εθνικό τους δίκαιο και, ως εκ τούτου, δεν εξαιρούν τις μεταβιβάσεις μόνο σκαφών από τη νομοθεσία για τη μεταφορά της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων.

2.6 Παρατηρήσεις των κοινωνικών εταίρων σχετικά με την υλοποίηση του άρθρου 5

Όσον αφορά τους εργοδότες του τομέα της ναυτιλίας, η ECSA θεωρεί ότι όλα τα κράτη μέλη έχουν μεταφέρει το άρθρο 5 της οδηγίας στο εθνικό τους δίκαιο με ικανοποιητικό τρόπο. Η Europêche, η οποία εκπροσωπεί τους εργοδότες στον τομέα της αλιείας, δεν απάντησε στο ερωτηματολόγιο. Όσον αφορά τους κοινωνικούς εταίρους που εκπροσωπούν τους εργαζομένους, η ETF δεν υπέβαλε ουσιαστικές πληροφορίες σχετικά με τη μεταφορά του άρθρου στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών λόγω έλλειψης πληροφόρησης από τις ενώσεις που συμμετέχουν σε αυτήν.

3. Εφαρμογή των άρθρων 4 και 5

Πέραν των πληροφοριών σχετικά με τα μέτρα υλοποίησης των άρθρων 4 και 5, ζητήθηκε επίσης από τα κράτη μέλη και τους κοινωνικούς εταίρους να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή των εθνικών κανόνων μεταφοράς των εν λόγω άρθρων.

3.1. Απαντήσεις των κρατών μελών

3.1.1. Κοινοποιήσεις σχεδιαζόμενων ομαδικών απολύσεων

Μόνο πέντε κράτη μέλη ανέφεραν ότι οι οικείες αρμόδιες αρχές ενημερώθηκαν για σχεδιαζόμενες ομαδικές απολύσεις μελών του πληρώματος ποντοπόρων σκαφών (FR, CY, LV, NL, FI). Τα άλλα κράτη μέλη δεν γνώριζαν τέτοιες περιπτώσεις (BE, BG, CZ, DK, DE, EE, IE, EL, ES, IT, LT, LU, HU, MT, AT, PL, PT, RO, SI, SK), δεν ήταν σε θέση να κάνουν διάκριση μεταξύ των επαγγελμάτων των εργαζομένων οι σχεδιαζόμενες απολύσεις των οποίων κοινοποιήθηκαν (HR) ή δεν υπέβαλαν καμία πληροφορία (SE).

Στη Γαλλία η αρμόδια εθνική αρχή ενημερώθηκε έξι φορές μεταξύ του 2015 και του 2020.

Η Κύπρος ανέφερε ότι ήταν ενήμερη για μία κοινοποίηση σχετικά με την P&O Ferries, η οποία είναι εγκατεστημένη στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η εταιρεία είχε απολύσει περίπου 800 ναυτικούς, μεταξύ άλλων από τέσσερα επιβατηγά πλοία που έφεραν την κυπριακή σημαία.

Η Λετονία ανέφερε μία κοινοποίηση το 2022, η οποία αφορούσε 125 εργαζομένους.

Οι Κάτω Χώρες απάντησαν ότι το 2020 καταγράφηκε μία κοινοποίηση σχετικά με εργοδότη που είχε έδρα εκεί, η οποία αφορούσε 63 ναυτικούς. Το 2021 απεστάλη δεύτερη κοινοποίηση σχετικά με ποντοπόρα σκάφη που έφεραν την ολλανδική σημαία, παρότι ο εργοδότης δεν είχε την έδρα του στις Κάτω Χώρες, η οποία αφορούσε 28 ναυτικούς.

Η Φινλανδία είναι ενήμερη για κοινοποιήσεις που αφορούν μέλη του πληρώματος ποντοπόρων σκαφών, αλλά δεν είχε πρόσβαση σε ακριβή αριθμητικά στοιχεία ή άλλες πληροφορίες. Επιπλέον, η Φινλανδία εξήγησε ότι οι εθνικές διατάξεις για τις ομαδικές απολύσεις εφαρμόζονται ακόμη και όταν ο εργοδότης σχεδιάζει την απόλυση ενός εργαζομένου.

Κανένα κράτος μέλος δεν ανέφερε περίπτωση κατά την οποία η οικεία αρμόδια εθνική αρχή έλαβε κοινοποιήσεις σχεδιαζόμενων ομαδικών απολύσεων για μέλη του πληρώματος ποντοπόρου σκάφους που φέρει τη σημαία άλλου κράτους μέλους.

3.1.2. Μεταβιβάσεις επιχειρήσεων που αφορούν ποντοπόρα σκάφη

Μόνο δύο κράτη μέλη ήταν ενήμερα για μεταβιβάσεις ποντοπόρων σκαφών που αποτελούσαν μέρος μεταβίβασης βάσει της οδηγίας (BE, FI). Το Βέλγιο ανέφερε ότι οι κοινωνικοί εταίροι γνώριζαν μία περίπτωση κατά την οποία αρκετά σκάφη μίας εταιρείας μεταβιβάστηκαν σε άλλη εταιρεία, ενώ η Φινλανδία δεν υπέβαλε περαιτέρω πληροφορίες. Δύο κράτη μέλη δεν υπέβαλαν πληροφορίες σχετικά με το θέμα (FR, SE), η Ιταλία ανέφερε ότι δεν είχε πραγματοποιηθεί τέτοια μεταβίβαση και τα υπόλοιπα κράτη μέλη δεν γνώριζαν καμία περίπτωση.

3.1.3. Νομικές διαδικασίες

Τα κράτη μέλη δεν ανέφεραν καμία νομική διαδικασία ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων τους σχετικά με τις εθνικές διατάξεις για τη μεταφορά των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.

3.1.4. Αντίκτυπος της οδηγίας

Η υποχρέωση της Επιτροπής να υποβάλει έκθεση βάσει του άρθρου 7 της οδηγίας θεσπίστηκε, ιδίως, για να αξιολογηθεί ο αντίκτυπος της νέας οδηγίας σε δύο ζητήματα: i) την εγκατάλειψη νηολογίων και τη μεταφορά σκαφών σε νηολόγια άλλων κρατών· και ii) το επίπεδο απασχόλησης των ναυτικών της ΕΕ. Οι αλλαγές στον στόλο που φέρει τη σημαία κράτους μέλους μπορούν να δώσουν ακριβή εικόνα του φαινομένου της «εγκατάλειψης νηολογίων». Το επίπεδο απασχόλησης σε έναν συγκεκριμένο τομέα είναι πιο δύσκολο να αξιολογηθεί, αλλά οι τάσεις ως προς τον αριθμό των ατόμων που εργάζονται ως ναυτικοί παρέχουν τη δυνατότητα εξαγωγής ορισμένων προσωρινών συμπερασμάτων σχετικά με το ζήτημα αυτό.

3.1.4.1. Αντίκτυπος στον αριθμό των σκαφών που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους

Συνολικά, από τις απαντήσεις των κρατών μελών δεν προκύπτει ότι η υλοποίηση των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας ήταν επιζήμια όσον αφορά τον αριθμό των σκαφών που φέρουν τη σημαία των κρατών μελών. Αυτό υποδηλώνει ότι η έναρξη ισχύος των δύο αυτών άρθρων και η μεταφορά τους στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών δεν οδήγησαν σε εγκατάλειψη νηολογίων.

Από τα κράτη μέλη που τροποποίησαν την εθνική τους νομοθεσία για να εντάξουν τα πληρώματα ποντοπόρων σκαφών στο πεδίο εφαρμογής της οικείας νομοθεσίας μεταφοράς της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις, μόνο πέντε παρατήρησαν μείωση του αριθμού των ποντοπόρων σκαφών που φέρουν τη σημαία τους (BE, EE, EL, IT, PL). Πέραν των πέντε αυτών κρατών μελών, οι Κάτω Χώρες ανέφεραν επίσης μείωση μετά την ένταξη των ποντοπόρων σκαφών στο πεδίο εφαρμογής της οικείας νομοθεσίας μεταφοράς της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων.

Ορισμένα κράτη μέλη υπέβαλαν αναλυτικότερες πληροφορίες σχετικά με τη μείωση. Το Βέλγιο ανέφερε ότι ο αριθμός των εμπορικών σκαφών που είναι νηολογημένα στο εν λόγω κράτος μειώθηκε ελαφρώς από 238 σε 237 σε περισσότερα από 5 έτη μεταξύ 2016 και 2022, αλλά η ολική χωρητικότητα αυξήθηκε από 7 750 000 GT σε 9 780 000 GT. Ο αριθμός των αλιευτικών σκαφών της χώρας μειώθηκε, αλλά δεν διευκρινίστηκε πόσο. Στην Ιταλία ο αριθμός των εμπορικών σκαφών άνω των 100 GT μειώθηκε κατά 8 % μεταξύ του 2017 και του 2020 (από 1 448 σε 1 334). Η Πολωνία ανέφερε ότι ο αριθμός των σκαφών και η ολική χωρητικότητα μειώθηκαν μεταξύ του 2015 και του 2021 από 151 σε 134 σκάφη και από περίπου 80 000 GT σε 69 000 GT. Στις Κάτω Χώρες ο αριθμός των σκαφών μειώθηκε από 1 233 σε 1 212 μεταξύ του 2014 και του 2021. Ωστόσο, τα εν λόγω κράτη μέλη θεωρούν ότι η τάση αυτή δεν συνδέεται με την έναρξη ισχύος της οδηγίας, αλλά οφείλεται στα εξής: i) φθηνότερη νηολόγηση σκαφών υπό άλλες σημαίες (PL)· ii) καλύτερες συνθήκες όταν τα σκάφη φέρουν τη σημαία άλλου κράτους (EE)· και iv) πολλά από τα μέτρα προστασίας που προβλέπονται στην οδηγία εφαρμόζονταν ήδη στα μέλη του πληρώματος ποντοπόρων σκαφών πριν από την οδηγία (IT).

Αντιθέτως, στην Ιρλανδία και την Πορτογαλία παρατηρήθηκε αύξηση του αριθμού των ποντοπόρων σκαφών που φέρουν τη σημαία τους. Οι εν λόγω χώρες δεν υπέβαλαν λεπτομερή στοιχεία και η Ιρλανδία δεν ανέφερε πιθανούς λόγους για την αύξηση. Η Πορτογαλία πιστεύει ότι η αύξηση αυτή δεν οφείλεται στην έναρξη ισχύος της οδηγίας: θεωρεί ότι συνδέεται με τις απλουστεύσεις του 2015 στο νομικό καθεστώς του διεθνούς νηολογίου της Μαδέρας, καθώς και με τις ισχύουσες μειώσεις φόρων.

Επτά κράτη μέλη τα οποία ενέταξαν τα πληρώματα ποντοπόρων σκαφών στο πεδίο εφαρμογής της οικείας νομοθεσίας μεταφοράς της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις δεν ανέφεραν καμία μεταβολή (DE, CY, MT, LV, LU, HU) ή καμία σημαντική μεταβολή (HR) στον αριθμό των σκαφών που φέρουν τη σημαία τους. Τα εν λόγω κράτη μέλη, καθώς και η Λιθουανία, δεν ανέφεραν καμία μεταβολή που να συνδέεται με την ένταξη των ποντοπόρων σκαφών στο πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας μεταφοράς της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων.

Τρία κράτη μέλη ανέφεραν ότι δεν διέθεταν στοιχεία σχετικά με την επέκταση των κανόνων για τις ομαδικές απολύσεις στα πληρώματα ποντοπόρων σκαφών (BG, DK, LT). Τέσσερα κράτη μέλη ανέφεραν επίσης ότι δεν διέθεταν στοιχεία σχετικά με την επέκταση της νομοθεσίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων ώστε να συμπεριλαμβάνει και τα ποντοπόρα σκάφη (BG, DK, RO, SK). Τα κράτη τα οποία ανέφεραν μηδενικό αντίκτυπο ήταν επτά κράτη μέλη τα οποία δεν εξαιρούσαν προηγουμένως τους ναυτικούς από την εθνική νομοθεσία μεταφοράς της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις (ES, FR, NL, RO, SI, SE) και πέντε κράτη μέλη που δεν εξαιρούσαν προηγουμένως τα ποντοπόρα σκάφη από την εθνική νομοθεσία μεταφοράς της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων (ES, FR, SI, SE).

Η Φινλανδία ανέφερε ότι δεν υπήρξαν σημαντικές μεταβολές, καθώς η εθνική νομοθεσία για τις ομαδικές απολύσεις εφαρμοζόταν ήδη στους ναυτικούς και οι ναυτικοί είχαν ήδη μερικά δικαιώματα σε σχέση με τη μεταβίβαση επιχειρήσεων. Δύο κράτη μέλη δήλωσαν ότι δεν ήταν κράτη σημαίας για σκάφη που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας (CZ, AT). Η Σλοβακία ανέφερε ότι δεν ήταν κράτος σημαίας για σκάφη που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 4 της οδηγίας.

3.1.4.2. Αντίκτυπος στον αριθμό των ναυτικών

Συνολικά, από τις απαντήσεις των κρατών μελών προκύπτει επίσης ότι η υλοποίηση των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας δεν ήταν επιζήμια για τον αριθμό των ναυτικών. Αυτό υποδηλώνει ότι η έναρξη ισχύος των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας και των σχετικών εθνικών διατάξεων δεν είχε αντίκτυπο στο επίπεδο απασχόλησης των ναυτικών σε σκάφη νηολογημένα στα κράτη μέλη.

Σε δύο μόνο κράτη μέλη σημειώθηκε μείωση του αριθμού των ναυτικών (EE, EL). Η Ελλάδα ανέφερε μείωση των ναυτικών που απασχολούνται σε σκάφη τα οποία φέρουν την ελληνική σημαία μετά τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό της δίκαιο το 2018, αλλά δεν υπέβαλε συγκεκριμένα αριθμητικά στοιχεία. Η Εσθονία ανέφερε μείωση του αριθμού των μελών του πληρώματος εμπορικών σκαφών και ελαφρά μείωση του αριθμού των αλιέων, αλλά ούτε αυτή υπέβαλε συγκεκριμένα αριθμητικά στοιχεία. Καμία από τις δύο χώρες δεν συνέδεσε τη μείωση με την έναρξη ισχύος της οδηγίας. Η Εσθονία εξήγησε την υπόθεση εργασίας της, βάσει της οποίας υπάρχουν και άλλοι λόγοι που έχουν επηρεάσει την κατάσταση, όπως η πανδημία COVID-19 και η μείωση του αριθμού των ταξιδιών που πραγματοποιήθηκαν.

Στο Βέλγιο, τα στοιχεία κοινωνικής ασφάλισης κατέδειξαν ελαφρά μείωση της απασχόλησης στον τομέα του εμπορικού ναυτικού[14], ενώ ο αριθμός των αλιέων παρέμεινε σταθερός. Όσον αφορά την

[14] Από την άλλη πλευρά, τα στοιχεία της μεικτής επιτροπής για τον τομέα του εμπορικού ναυτικού κατέδειξαν σημαντική αύξηση της απασχόλησης, η οποία εξηγείται, ωστόσο, από την πρόσφατη ένταξη των τομέων της βυθοκόρησης και των υπεράκτιων δραστηριοτήτων στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.

ένταξη των ναυτικών στο πεδίο εφαρμογής της εθνικής νομοθεσίας μεταφοράς της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις στο εθνικό δίκαιο, η Λετονία ανέφερε μείωση του αριθμού των ναυτικών με προσόντα κατάλληλα για το εμπορικό ναυτικό και αύξηση του αριθμού των ναυτικών με προσόντα μέλους πληρώματος αλιευτικού σκάφους. Καμία από τις δύο χώρες δεν συνέδεσε τις εξελίξεις αυτές με την έναρξη ισχύος της οδηγίας. Η Λετονία θεώρησε ότι οι κύριοι παράγοντες ήταν ο ανταγωνισμός με τους Ασιάτες ναυτικούς, οι ευκαιρίες εύρεσης νέας απασχόλησης στην ξηρά και, ιδίως για τους αλιείς, οι αλλαγές στις απαιτήσεις προσόντων για τους πλοιάρχους.

Σε δύο κράτη μέλη (IE, PT) σημειώθηκε αύξηση του αριθμού των ναυτικών. Τα εν λόγω κράτη μέλη δεν υπέβαλαν λεπτομερή στοιχεία, ούτε συνέδεσαν την αύξηση με την έναρξη ισχύος της οδηγίας. Σύμφωνα με την Ιρλανδία, αυτή οφείλεται στην αύξηση του αριθμού των εμπορικών πλοίων. Η Πορτογαλία θεωρεί ότι, όπως και η αύξηση του αριθμού των σκαφών, η αύξηση του αριθμού των ναυτικών συνδέεται με τις απλουστεύσεις του 2015 στο νομικό καθεστώς του διεθνούς νηολογίου της Μαδέρας.

Σε τρία κράτη μέλη δεν σημειώθηκε σημαντική μεταβολή στον αριθμό των ναυτικών (HR, IT, FI). Στην Ιταλία, ο αριθμός των ναυτικών παρέμεινε ουσιαστικά αμετάβλητος μεταξύ του 2017 και του 2020 (-1,4 %, από 26 105 σε 25 744): η μείωση του αριθμού των φορτηγών πλοίων αντισταθμίστηκε εν μέρει με επιβατηγά σκάφη μεγαλύτερης έντασης προσωπικού και πολλά από τα μέτρα προστασίας που προβλέπονται στην οδηγία εφαρμόζονταν ήδη στα μέλη του πληρώματος ποντοπόρων σκαφών. Ο αριθμός των ναυτικών στη Φινλανδία δεν μεταβλήθηκε σημαντικά από το 2017 έως το 2019· η μείωση του αριθμού των ναυτικών το 2020 θεωρήθηκε ότι συνδεόταν με την πανδημία COVID-19.

Τέσσερα κράτη μέλη δεν ανέφεραν καμία μεταβολή στον αριθμό των ναυτικών (CZ, HU, MT, PL). Η Λιθουανία δεν ανέφερε καμία μεταβολή όσον αφορά την ένταξη των ποντοπόρων σκαφών στο πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας μεταφοράς της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων στο εθνικό δίκαιο. Η Τσεχία εξήγησε ότι, καθώς δεν υπάρχουν εμπορικά ποντοπόρα σκάφη νηολογημένα υπό τσεχική σημαία, ο αμετάβλητος αριθμός των ναυτικών αφορά ναυτικούς με ναυτικό φυλλάδιο που έχει εκδοθεί από την Τσεχική Ναυτιλιακή Αρχή και οι οποίοι απασχολούνται σε ποντοπόρα σκάφη που δραστηριοποιούνται υπό διάφορες σημαίες χωρών της ΕΕ και εκτός ΕΕ. Η Γερμανία δήλωσε ότι η έναρξη ισχύος του άρθρου 4 της οδηγίας δεν επηρέασε τον αριθμό των ναυτικών.

Έξι κράτη μέλη δεν ήταν σε θέση να υποβάλουν στοιχεία για τον αντίκτυπο της οδηγίας στον αριθμό των ναυτικών σε σχέση με την επέκταση των κανόνων για τις ομαδικές απολύσεις στα πληρώματα ποντοπόρων σκαφών (BG, DK, CY, LT, LU, RO). Τα εν λόγω κράτη μέλη, μαζί με τη Λετονία και τη Σλοβακία, ανέφεραν ότι δεν διέθεταν στοιχεία για τον αριθμό των ναυτικών σε σχέση με την επέκταση της νομοθεσίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων. Όσον αφορά το ίδιο θέμα, οι Κάτω Χώρες εξήγησαν ότι, ενώ διέθεταν στοιχεία για το 2021 σχετικά με το προσωπικό των σκαφών με ολλανδική σημαία (4 600 Ολλανδοί εργαζόμενοι, 16 000 αλλοδαποί εργαζόμενοι), δεν διέθεταν αξιόπιστα προγενέστερα στοιχεία για σύγκριση.

Πέντε κράτη μέλη (ES, FR, NL, SI, SE) δεν εξαιρούσαν προηγουμένως τους ναυτικούς από την εθνική νομοθεσία μεταφοράς της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις στο εθνικό δίκαιο και, ως εκ τούτου, δεν ανέφεραν αντίκτυπο στον αριθμό των ναυτικών. Ομοίως, τέσσερα κράτη μέλη (ES, FR, SI, SE) τα οποία δεν εξαιρούσαν προηγουμένως τους ναυτικούς από την εθνική τους νομοθεσία μεταφοράς της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων στο εθνικό δίκαιο δεν ανέφεραν αντίκτυπο. Η Αυστρία δήλωσε ότι δεν αποτελεί κράτος σημαίας για σκάφη που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής

των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας και η Σλοβακία ανέφερε ότι δεν είναι κράτος σημαίας για σκάφη που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 4 της οδηγίας.

3.2 Παρατηρήσεις των κοινωνικών εταίρων

Όσον αφορά τους εργοδότες του τομέα της ναυτιλίας, η ECSA έκρινε ότι τα κράτη μέλη εφάρμοσαν και επέβαλαν ικανοποιητικά τα άρθρα 4 και 5 της οδηγίας. Σύμφωνα με την ECSA, τόσο ο αριθμός των σκαφών που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους όσο και ο αριθμός των ναυτικών παρέμειναν σταθεροί. Η Europêche, η οποία εκπροσωπεί τους εργοδότες στον τομέα της αλιείας, δεν απάντησε στο ερωτηματολόγιο.

Όσον αφορά τους κοινωνικούς εταίρους που εκπροσωπούν τους εργαζομένους, η ETF δεν ήταν σε θέση να παράσχει ουσιαστικές πληροφορίες για την εφαρμογή του άρθρου 5 της οδηγίας σε σχέση με μεταβιβάσεις επιχειρήσεων λόγω έλλειψης πληροφόρησης από τις ενώσεις που συμμετέχουν σε αυτήν. Για την εφαρμογή του άρθρου 4 της οδηγίας που αφορά τις ομαδικές απολύσεις, η ETF δήλωσε ότι δεν έλαβε πληροφορίες από όλες τις ενώσεις που συμμετέχουν σε αυτήν και ότι οι ενώσεις που απάντησαν δεν κατέγραψαν μεταβολές στον αριθμό των σκαφών που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους ή στον αριθμό των ναυτικών.

4. Συμπεράσματα

Όλα τα κράτη μέλη ανέφεραν μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο για τις τροποποιήσεις της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις βάσει των οποίων τα πληρώματα ποντοπόρων σκαφών συμπεριλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της και για την ένταξη των ποντοπόρων σκαφών στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων. Δεν θέσπισαν όλα νέους νόμους ούτε τροποποίησαν υφιστάμενες πράξεις, καθώς αυτό δεν χρειαζόταν στα κράτη μέλη τα οποία δεν εφάρμοζαν προηγουμένως εξαίρεση (του πληρώματος) των ποντοπόρων σκαφών από το πεδίο εφαρμογής των εθνικών τους κανόνων. Με τον τρόπο αυτόν βελτιώθηκαν τα δικαιώματα των ναυτικών οι οποίοι προηγουμένως δεν καλύπτονταν από την προστασία που παρέχεται με τις εν λόγω οδηγίες.

Το άρθρο 4 σημείο 2) της οδηγίας, βάσει του οποίου οι εργοδότες υποχρεούνται να κοινοποιούν τις σχεδιαζόμενες ομαδικές απολύσεις στην αρμόδια αρχή του κράτους σημαίας του σκάφους, έχει μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο των περισσότερων κρατών μελών ως κοινοποίηση στην οικεία αρμόδια αρχή. Ως εκ τούτου, η αρχή θα είναι η ίδια με εκείνη στην οποία πρέπει να κοινοποιούνται οι ομαδικές απολύσεις όλων των άλλων εργαζομένων. Λίγα μόνο κράτη μέλη μετέφεραν τη διάταξη στο εθνικό τους δίκαιο ως υποχρέωση κοινοποίησης στο κράτος σημαίας.

Η πείρα από την πρακτική εφαρμογή των τροποποιήσεων της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις και της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων είναι πολύ περιορισμένη. Μόνο πέντε κράτη μέλη ανέφεραν από μία έως έξι κοινοποιήσεις ομαδικών απολύσεων οι οποίες αφορούσαν το πλήρωμα ποντοπόρου σκάφους και δύο κράτη μέλη ανέφεραν μία ή δύο μεταβιβάσεις ποντοπόρων σκαφών. Κανένα κράτος μέλος δεν ανέφερε νομικές διαδικασίες.

Οι ανησυχίες ότι οι τροποποιήσεις θα έβλαπταν τον τομέα της ναυτιλίας, προκαλώντας την εγκατάλειψη νηολογίων και την απώλεια θέσεων εργασίας, αποδείχθηκαν αβάσιμες. Όσον αφορά την ένταξη του πληρώματος ποντοπόρων σκαφών στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τις ομαδικές απολύσεις και των ποντοπόρων σκαφών στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων, τα περισσότερα κράτη μέλη και οι τομεακοί κοινωνικοί εταίροι που εκπροσωπούν τη διοίκηση και τους εργαζομένους δεν ανέφεραν καμία μεταβολή στον αριθμό των σκαφών που φέρουν

τη σημαία κράτους μέλους ή στον αριθμό των ναυτικών. Στις περιπτώσεις στις οποίες τα κράτη μέλη ανέφεραν μείωση ή αύξηση του αριθμού των εν λόγω σκαφών ή του αριθμού των ναυτικών, δήλωσαν ότι οι εξελίξεις αυτές δεν συνδέονταν με την ένταξη (του πληρώματος) των ποντοπόρων σκαφών στο πεδίο εφαρμογής των δύο αυτών οδηγιών.