COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 15.7.2024
COM(2024) 291 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur la mise en œuvre et l'application des articles 4 et 5 de la directive (UE) 2015/1794 du Parlement européen et du Conseil du 6 octobre 2005 modifiant les directives 2008/94/CE, 2009/38/CE et 2002/14/CE du Parlement européen et du Conseil, et les directives 98/59/CE et 2001/23/CE du Conseil, en ce qui concerne les gens de mer

1. Introduction

Le présent rapport porte sur la mise en œuvre et l'application de deux dispositions particulières de la directive (UE) 2015/1794[1] (ci-après la «directive») qui font entrer les gens de mer[2] dans le champ d'application de la directive 98/59/CE[3] relative aux licenciements collectifs (ci-après la «directive sur les licenciements collectifs») et de la directive 2001/23/CE[4] relative au transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements (ci-après la «directive sur le transfert d'entreprises»).

La directive intègre les gens de mer dans le champ d'application de cinq directives sur le droit du travail[5], alors qu'ils en étaient auparavant exclus. Conformément à l'article 7 de la directive, la Commission, après consultation des États membres et des partenaires sociaux au niveau de l'Union, doit soumettre au Parlement européen et au Conseil un rapport portant spécifiquement sur la mise en œuvre et l'application des articles 4 (modifications apportées à la directive sur les licenciements collectifs) et 5 (modifications apportées à la directive sur le transfert d'entreprises).

Le rapport se fonde principalement sur les informations communiquées par les États membres et les partenaires sociaux sectoriels au niveau de l'Union[6] dans un questionnaire sur la mise en œuvre et l'application pratique de la directive. Pour compléter le tableau, ces informations sont étayées, au besoin, par des informations provenant d'analyses d'experts de la conformité des dispositions nationales avec la directive et d'enquêtes menées par la Commission elle-même.

1.1 Contexte

Au fil des ans, l'Union a adopté un grand nombre de directives dans le domaine du droit du travail. Ces directives visent essentiellement à garantir que la création et la réalisation du marché unique

---

1 Directive (UE) 2015/1794 du Parlement européen et du Conseil du 6 octobre 2015 modifiant les directives 2008/94/CE, 2009/38/CE et 2002/14/CE du Parlement européen et du Conseil, et les directives 98/59/CE et 2001/23/CE du Conseil, en ce qui concerne les gens de mer (JO L 263 du 8.10.2015, p. 1).

2 Le présent rapport utilise le terme «gens de mer» pour faire référence à l'exclusion précédente du champ d'application des directives, à savoir les «équipages des navires de mer» de la directive sur les licenciements collectifs et les «navires de mer» des directives sur les transferts d'entreprises. Il couvre le personnel à bord des navires de la marine marchande et de la pêche. Lorsqu'il est nécessaire de distinguer ces deux secteurs, il est fait spécifiquement référence au secteur en question.

3 Directive 98/59/CE du Conseil du 20 juillet 1998 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux licenciements collectifs (JO L 225 du 12.8.1998, p. 16).

4 Directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements, JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

5 Outre la directive sur les licenciements collectifs et la directive sur le transfert d'entreprises:
- directive 2008/94/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008 relative à la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur (JO L 283 du 28.10.2008, p. 36),
- directive 2009/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 concernant l'institution d'un comité d'entreprise européen ou d'une procédure dans les entreprises de dimension communautaire et les groupes d'entreprises de dimension communautaire en vue d'informer et de consulter les travailleurs (refonte), JO L 122 du 16.5.2009, p. 28.
- directive 2002/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 établissant un cadre général relatif à l'information et la consultation des travailleurs dans la Communauté européenne, JO L 80 du 23.3.2002, p. 29.

6 Questionnaire destiné aux dirigeants envoyé à l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et à Europêche; questionnaire destiné à la main-d'œuvre envoyé à la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF).

n'entraînent pas un abaissement des normes en matière de travail ou des distorsions de la concurrence, ainsi qu'à améliorer les conditions de vie et de travail dans l'Union. Ces directives sont généralement applicables à tous les secteurs d'activité et à toutes les catégories de travailleurs, mais certains types de gens de mer[7] étaient exclus ou pouvaient être exclus par les États membres du champ d'application de plusieurs d'entre elles. Ils étaient expressément exclus des cinq directives précitées. Ils ne bénéficiaient donc pas de la même protection que les travailleurs à terre en ce qui concerne l'insolvabilité de l'employeur, les licenciements collectifs et les transferts d'entreprises et ne jouissaient pas des mêmes droits en matière de création de comités d'entreprise européens, d'information et de consultation par l'employeur.

La directive (UE) 2015/1794 a été adoptée le 6 octobre 2015. Elle vise à améliorer le niveau de protection des gens de mer ainsi qu'à harmoniser leurs droits sociaux et leurs conditions de travail, ce qui renforce l'attractivité de la profession et garantit des conditions de concurrence équitables dans le secteur. Elle met fin à l'exclusion susmentionnée des gens de mer. La directive entend également i) veiller à ce que la charge financière et administrative pesant sur les entreprises exploitant des navires reste proportionnée aux améliorations apportées aux droits des travailleurs; ii) préserver l'objectif d'augmentation de l'emploi des gens de mer dans l'UE; et iii) réduire le risque de dépavillonnement (transfert d'un navire inscrit dans le registre national vers le registre d'un autre État afin d'éviter des coûts et des restrictions). Elle tient compte de la spécificité de la profession des gens de mer et prévoit des changements dans les caractéristiques du secteur, par exemple la vente fréquente de navires et la vente d'entreprises n'exploitant qu'un seul navire.

2. Mise en œuvre des articles 4 et 5

Les États membres étaient tenus de transposer la directive au plus tard le 10 octobre 2017[8], et tous les États membres ont communiqué des mesures de transposition, dont des mesures concernant les articles 4 et 5[9].

2.1 Contenu et objectif de l'article 4

L'article 4 de la directive modifie la directive sur les licenciements collectifs, laquelle vise à protéger les travailleurs en cas de licenciements collectifs au moyen de procédures d'information, de consultation et de notification que l'employeur doit respecter. L'employeur qui envisage un licenciement collectif est tenu d'informer et de consulter les représentants des travailleurs. L'objectif est d'étudier les moyens d'éviter les licenciements collectifs ou de réduire le nombre de travailleurs touchés, ainsi que d'atténuer leurs effets par la mise en place de mesures sociales d'accompagnement. Ces mesures peuvent comprendre des aides au reclassement ou à la reconversion des travailleurs licenciés. Elle prévoit également l'obligation de notification d'un projet de licenciement collectif à l'autorité publique compétente et dispose que les licenciements ne peuvent pas prendre effet avant les 30 jours qui suivent cette notification.

En vertu de l'article 4, point 1), de la directive, l'article 1er, paragraphe 2, point c), de la directive sur les licenciements collectifs est supprimé. Cette disposition prévoyait que la directive sur les

---

7 Les pêcheurs rémunérés à la part étaient exclus de la directive sur l'insolvabilité de l'employeur, le personnel navigant de la marine marchande étaient exclus de la directive sur le comité d'entreprise européen, les équipages des navires de haute mer étaient exclus de la directive sur l'information et la consultation des travailleurs, les équipages de navires de mer étaient exclus de la directive sur les licenciements collectifs et les navires de mer étaient exclus de la directive sur le transfert d'entreprises.

8 Article 8, paragraphe 1.

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

licenciements collectifs n'était pas applicable aux équipages des navires de mer, bien que l'article 5 de ladite directive autorise les États membres à appliquer ou à adopter des règles plus favorables aux travailleurs. Par conséquent, avant la transposition de la directive, les États membres pouvaient décider d'exclure les équipages des navires de mer du champ d'application de la législation transposant la directive sur les licenciements collectifs.

En outre, en vertu de l'article 4, point 2, de la directive, un nouvel alinéa est inséré à l'article 3, paragraphe 1, de la directive sur les licenciements collectifs concernant la procédure de notification. Cet alinéa est libellé comme suit:

> *Lorsque le projet de licenciement collectif concerne les membres de l'équipage d'un navire de mer, l'employeur le notifie à l'autorité compétente de l'État du pavillon.*

D'une manière générale, la procédure de notification prévue aux articles 3 et 4 de la directive sur les licenciements collectifs permet à l'autorité compétente de rechercher des solutions aux problèmes que les licenciements envisagés pourraient créer, visant par exemple à atténuer les effets socio-économiques des licenciements collectifs dans une région ou un secteur donné. L'insertion prévue par l'article 4, point 2, de la directive reflète la spécificité de la profession des gens de mer, en ce qu'elle dispose que la notification doit être faite à l'autorité compétente de l'État du pavillon. Conformément à sa proposition, la Commission a estimé, dans un souci de clarté, que cette insertion était nécessaire en raison de la coexistence possible de contrats de travail régis par des législations nationales différentes[10].

2.2 Réponses des États membres sur la mise en œuvre de l'article 4

2.2.1 Article 4, point 1: mettre fin à l'exclusion

Au total, 11 États membres excluaient auparavant les équipages des navires de mer de leur législation nationale sur les licenciements collectifs (BE, DK, DE, IE, EL, EE, CY, LV, LU, MT, SK[11]). Tous ces États membres ont modifié leur législation nationale pour mettre fin à cette exclusion et faire entrer les équipages d'un navire de mer dans le champ d'application du régime des licenciements collectifs, comme le prévoit l'article 4, point 1, de la directive.

Dans 16 États membres, les équipages des navires de mer n'ont jamais été exclus (BG, CZ, ES, FR, HR, IT, LT, HU, NL, AT, PL, PT, RO, SI, FI, SE) et il n'était donc pas nécessaire de modifier la législation nationale pour faire entrer ces équipages dans le champ d'application de la directive.

2.2.2 Article 4, point 2: notification à l'autorité compétente de l'État du pavillon

L'article 4, point 2, de la directive relatif à la notification des projets de licenciements à l'autorité de l'État du pavillon a été spécifiquement transposé par 13 États membres (BE, DE, IE, EE, EL, IT, CY, LU, HU, MT, PL, RO, SK). Trois d'entre eux l'ont transposée in extenso (CY, HU, SK), en précisant que, lorsqu'un projet de licenciement collectif concerne des équipages de navires de mer, la notification doit être faite à l'autorité compétente de l'État du pavillon du navire.

---

10 COM(2013) 798 final du 18.11.2013, p. 10 (explication détaillée des dispositions prévues à l'article 4).

11 Les abréviations des États membres utilisées dans le présent rapport sont les suivantes: BE (Belgique), BG (Bulgarie), CZ (République tchèque), DK (Danemark), DE (Allemagne), EE (Estonie), IE (Irlande), EL (Grèce), ES (Espagne), FR (France), HR (Croatie), IT (Italie), CY (Chypre), LV (Lettonie), LT (Lituanie), LU (Luxembourg), HU (Hongrie), MT (Malte), NL (Pays-Bas), AT (Autriche), PL (Pologne), PT (Portugal), RO (Roumanie), SI (Slovénie), SK (Slovaquie), FI (Finlande) et SE (Suède).

Les dix autres États membres déterminent de différentes manières l'autorité compétente à notifier, décrites ci-dessous.

- Quatre États membres prévoient la notification à l'autorité de l'État du pavillon mais la limitent aux navires battant pavillon: i) d'un autre État (EE) qui est partie contractante à l'accord sur l'Espace économique européen; ii) d'un autre État membre de l'Union européenne (DE); ou iii) de leur propre État membre (BE, PL).
- En Grèce et à Malte, les employeurs sont tenus de notifier à l'autorité compétente de leur propre État membre tout projet de licenciement collectif concernant un équipage de navire de mer.
- Deux États membres (LU et RO) prévoient des notifications supplémentaires lorsque le licenciement collectif concerne un équipage de navire de mer. Au Luxembourg, l'employeur doit notifier les autorités de l'État du pavillon en plus de sa propre autorité nationale compétente. En Roumanie, la notification doit également être présentée à l'autorité compétente de l'État du pavillon lorsque le licenciement collectif concerne les membres d'équipage d'un navire de mer.
- En Irlande, une distinction est établie entre la notification au ministre de l'emploi et de la protection sociale lorsque le navire bat pavillon irlandais ou à l'autorité compétente d'un autre État lorsque le navire bat pavillon de cet autre État.
- De même, en Italie, l'employeur est tenu de notifier l'autorité compétente nationale lorsque le projet de licenciement collectif concerne des membres d'équipage de nationalité italienne ou dont la relation de travail est régie par le droit italien, ainsi que l'autorité compétente de l'État étranger lorsque les membres d'équipage concernés travaillent à bord d'un navire battant pavillon autre que le pavillon italien.

Les 14 autres États membres (BG, CZ, DK, ES, FR, HR, LT, LV, NL, AT, PT, SI, FI, SE) n'ont pas modifié leur législation nationale sur ce point et ne précisent donc pas d'autorité compétente à notifier en cas de projet de licenciement collectif concernant l'équipage d'un navire de mer. La Commission comprend que les dispositions nationales existantes obligeant un employeur à notifier un projet de licenciement collectif à l'autorité publique compétente s'appliquent également lorsque ce licenciement concerne l'équipage d'un navire de mer. Par conséquent, dans ces États membres, la transposition de l'article 4, point 2, de la directive consiste à préciser que l'employeur doit notifier un projet de licenciement collectif des membres d'équipage d'un navire de mer à la même autorité publique que celle prévue pour les licenciements collectifs d'autres travailleurs.

2.3 Observations des partenaires sociaux sur la mise en œuvre de l'article 4

En ce qui concerne les employeurs du secteur maritime, l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) estime que tous les États membres ont transposé l'article 4 de la directive de manière satisfaisante. Europêche, qui représente les employeurs du secteur de la pêche, n'a pas apporté de contribution. En ce qui concerne les partenaires sociaux représentant les travailleurs, la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) n'a pas été en mesure de fournir des informations substantielles sur cette transposition dans les États membres, en raison d'un manque d'informations de la part de ses affiliés. Toutefois, l'ETF a critiqué la transposition au Royaume-Uni[12], qui était un État membre à l'époque[13].

[12] Où l'employeur est tenu de présenter la notification «à l'autorité compétente de l'État dans lequel le navire est immatriculé (et non au ministre)».

2.4 Contenu et objectif de l'article 5

L'article 5 de la directive modifie la directive sur le transfert d'entreprise, Cette directive définit les droits des travailleurs en cas de transfert de propriété d'une société dans laquelle ils travaillent, ainsi que les obligations du vendeur («cédant») et de l'acheteur («cessionnaire»). Il prévoit que le transfert d'une société ne constitue pas un motif de licenciement et que les travailleurs conservent leurs droits et obligations découlant d'un contrat ou d'une relation de travail existant. En outre, pour parvenir à un accord, le cédant et le cessionnaire sont tenus d'informer et de consulter les représentants des travailleurs en temps utile, avant que le changement d'entreprise n'ait lieu et avant l'adoption de mesures visant les travailleurs.

Auparavant, l'article 1er, paragraphe 3, de la directive sur le transfert d'entreprises prévoyait que celle-ci ne s'applique pas aux navires de mer, bien que son article 8 autorise explicitement les États membres à appliquer ou à adopter des règles plus favorables aux travailleurs. Par conséquent, avant la transposition de la directive, les États membres pouvaient décider d'exclure les navires de mer du champ d'application des lois qui la transposaient.

En vertu de l'article 5 de la directive, l'article 1er, paragraphe 3, de la directive sur le transfert d'entreprises est remplacé par le texte suivant:

> *La présente directive est applicable au transfert d'un navire de mer qui s'inscrit dans le cadre du transfert d'une entreprise, d'un établissement ou d'une partie d'une entreprise ou d'un établissement au sens des paragraphes 1 et 2, pour autant que le cessionnaire relève du champ d'application territorial du traité ou que l'entreprise, l'établissement ou la partie de l'entreprise ou de l'établissement transféré(e) continue de relever de celui-ci.*
>
> *La présente directive ne s'applique pas lorsque l'objet du transfert consiste exclusivement en un ou plusieurs navires de mer.*

2.5 Réponses des États membres sur la mise en œuvre de l'article 5

2.5.1 Article 5 remplaçant l'article 1er, paragraphe 3, premier alinéa, de la directive sur le transfert d'entreprises: mettre fin à l'exclusion

Au total, 11 États membres excluaient les navires de mer du champ d'application de leur réglementation nationale relative au transfert d'entreprises avant l'entrée en vigueur de l'article 5 de la directive (BE, DK, EE, IE, EL, CY, LU, MT, NL, RO, FI). Tous ont modifié leur législation nationale pour faire entrer les navires de mer dans son champ d'application.

Toutefois, 16 États membres appliquaient déjà aux navires de mer leurs lois relatives au transfert d'entreprises (BG, CZ, DE, ES, FR, HR, IT, LV, LT, HU, AT, PL, PT, SI, SK, SE). Ils n'avaient donc pas besoin de modifier leur législation pour intégrer ces navires dans son champ d'application.

2.5.2 Article 5 remplaçant l'article 1er, paragraphe 3, premier alinéa, de la directive sur le transfert d'entreprises: champ d'application territorial

---

13 L'ETF a fait référence au cas de P &O Ferries. La société a été établie au Royaume-Uni et a notifié aux autorités chypriotes des licenciements collectifs concernant l'équipage de leurs navires à passagers battant pavillon chypriote. De l'avis de l'ETF, cela montre que la notification à l'autorité publique compétente du pavillon du navire devrait s'ajouter à l'obligation de signaler les licenciements à l'autorité publique compétente de l'État membre à partir duquel les gens de mer opèrent et non à la place de celle-ci.

L'article 5 permet également aux États membres de limiter le champ d'application territorial de la réglementation aux transferts de navires de mer si l'acheteur est établi dans l'Union ou si l'entreprise transférée reste dans le champ d'application territorial des traités.

Au total, 13 États membres ont transposé cette disposition, dont neuf in extenso (BE, DK, IE, EL, EE, IT, LV, NL, RO). Parmi les quatre autres États membres, la Finlande prévoit que les droits et obligations découlant de la relation de travail et les avantages dont bénéficie le personnel sont transférés au nouveau propriétaire de l'entreprise, sauf si le vendeur ou l'acheteur est établi en dehors de l'Union ou de l'Espace économique européen. Au Luxembourg et à Malte, le champ d'application territorial est limité par une disposition selon laquelle l'acheteur doit être établi dans l'État membre en question ou l'entreprise doit rester dans cet État membre. Chypre limite le champ d'application aux navires de mer chypriotes.

Les 14 autres États membres n'ont pas limité le champ d'application territorial.

2.5.3 Article 5 remplaçant l'article 1er, paragraphe 3, second alinéa, de la directive sur le transfert d'entreprises: exclusion des transferts de navires uniquement

La seconde phrase de l'article 5 exclut les transferts qui ne concernent qu'un ou plusieurs navires de mer.

Au total, 13 États membres ont transposé cette disposition et excluent donc les transferts de navires uniquement (BE, DK, IE, EL, EE, IT, CY, LV, LU, MT, NL, PT, RO). Toutefois, 14 États membres (BG, CZ, DE, ES, FR, HR, LT, HU, AT, PL, SI, SK, SE, FI) ne l'ont pas transposée et n'excluent donc pas les transferts visant uniquement des navires de la législation qui transpose la directive sur le transfert d'entreprises.

2.6 Observations des partenaires sociaux sur la mise en œuvre de l'article 5

En ce qui concerne les employeurs du secteur maritime, l'ECSA estime que tous les États membres ont transposé l'article 5 de la directive de manière satisfaisante. Europêche, qui représente les employeurs du secteur de la pêche, n'a pas apporté de contribution. En ce qui concerne les partenaires sociaux représentant les travailleurs, l'ETF n'a pas fourni d'informations substantielles sur cette transposition dans les États membres, en raison d'un manque d'informations de la part de ses affiliés.

3. Application des articles 4 et 5

Outre les informations sur leurs mesures de mise en œuvre, les États membres et les partenaires sociaux ont également été invités à fournir des informations sur l'application de la réglementation nationale transposant les articles 4 et 5.

3.1 Réponses des États membres

3.1.1 Notifications de projets de licenciements collectifs

Seuls cinq États membres ont indiqué que leurs autorités compétentes avaient été notifiées d'un projet de licenciement collectif de membres d'équipage de navires de mer (FR, CY, LV, NL, FI). Les autres États membres n'ont pas eu connaissance d'un tel projet (BE, BG, CZ, DK, DE, EE, IE, EL, ES, IT, LT, LU, HU, MT, AT, PL, PT, RO, SI, SK), n'étaient pas en mesure d'établir une distinction entre les professions des travailleurs visés par un projet de licenciement notifié (HR) ou n'ont fourni aucune information (SE).

En France, l'autorité nationale compétente a été notifiée six fois entre 2015 et 2020.

Chypre a indiqué avoir eu connaissance d'une notification concernant l'entreprise P&O Ferries, établie au Royaume-Uni. L'entreprise avait licencié quelque 800 gens de mer, travaillant notamment sur quatre navires à passagers battant pavillon chypriote.

La Lettonie a signalé une notification en 2022 concernant 125 travailleurs.

Les Pays-Bas ont répondu qu'en 2020, une notification avait été enregistrée concernant un employeur établi aux Pays-Bas et 63 gens de mer. En 2021, une deuxième notification a été reçue concernant des navires de mer battant pavillon néerlandais, alors que l'employeur n'était pas établi aux Pays-Bas, et qui visait 28 gens de mer.

La Finlande a pris connaissance de notifications concernant des membres d'équipage de navires de mer mais n'a pas eu accès à des chiffres précis ni à d'autres informations. En outre, la Finlande a expliqué que les dispositions nationales relatives aux licenciements collectifs s'appliquent déjà lorsque l'employeur prévoit le licenciement d'un seul travailleur.

Aucun État membre n'a signalé de cas dans lequel l'autorité nationale compétente a reçu une notification de projet de licenciement collectif visant les membres d'équipage d'un navire de mer battant pavillon d'un autre État membre.

3.1.2 Transferts d'entreprises concernant des navires de mer

Seuls deux États membres avaient connaissance d'un transfert de navires de mer faisant partie d'un transfert au titre de la directive (BE, FI). La Belgique a indiqué que les partenaires sociaux avaient connaissance d'un cas dans lequel plusieurs navires d'une entreprise ont été transférés à une autre, tandis que la Finlande n'a pas fourni d'autres informations. Deux États membres n'ont pas fourni d'informations à ce sujet (FR, SE); l'Italie a indiqué qu'il n'y avait pas eu de transfert de ce type et les autres États membres n'avaient connaissance d'aucun cas.

3.1.3 Procédures judiciaires

Les États membres n'ont signalé aucune procédure judiciaire menée devant leurs juridictions nationales en relation avec les dispositions nationales transposant les articles 4 et 5 de la directive.

3.1.4 Incidence de la directive

L'obligation de rapport de la Commission au titre de l'article 7 de la directive a été introduite notamment pour évaluer l'incidence de la nouvelle directive sur deux points: i) le dépavillonnement de navires au profit d'autres États; ii) le niveau d'emploi des gens de mer de l'Union. Les modifications apportées à la flotte battant pavillon d'un État membre peuvent donner une idée précise du phénomène de «dépavillonnement». Le niveau d'emploi dans un secteur particulier est plus difficile à évaluer, mais l'évolution du nombre de gens de mer permet de tirer des conclusions provisoires sur cette question.

3.1.4.1 Incidence sur le nombre de navires battant pavillon d'un État membre

Dans l'ensemble, les réponses des États membres n'indiquent pas que la mise en œuvre des articles 4 et 5 de la directive a influé négativement sur le nombre de navires battant pavillon des États membres. Il semble donc que l'entrée en vigueur de ces deux articles et leur transposition par les États membres n'ont pas conduit à un dépavillonnement.

Parmi les États membres qui ont modifié leur législation nationale afin de faire entrer les équipages des navires de mer dans le champ d'application des lois transposant la directive sur les licenciements collectifs, seuls cinq ont constaté une diminution du nombre de navires de mer battant leur pavillon (BE, EE, EL, IT, PL). Outre ces cinq États membres, les Pays-Bas ont également fait état d'une baisse après avoir fait entrer les navires de mer dans le champ d'application de la législation nationale transposant la directive sur le transfert d'entreprises.

Certains États membres ont fourni des informations plus détaillées sur cette baisse. La Belgique a indiqué que le nombre de navires marchands immatriculés dans le pays avait très légèrement diminué, passant de 238 à 237 en plus de cinq ans entre 2016 et 2022, mais que le tonnage brut était passé de 7 750 000 GT à 9 780 000 GT. Le nombre de navires de pêche du pays a diminué, mais l'ampleur de cette baisse n'a pas été précisée. En Italie, le nombre de navires marchands de plus de 100 GT a diminué de 8 % entre 2017 et 2020 (passant de 1 448 à 1 334). La Pologne indique que le nombre de navires et le tonnage brut ont diminué entre 2015 et 2021, passant de 151 à 134 navires et d'environ 80 000 à 69 000 GT. Aux Pays-Bas, le nombre de navires est passé de 1 233 à 1 212 entre 2014 et 2021. Néanmoins, ces États membres supposent que cette tendance n'est pas liée à l'entrée en vigueur de la directive, mais qu'elle est due: i) un enregistrement moins onéreux des navires sous d'autres pavillons (PL); ii) de meilleures conditions lorsqu'un navire bat pavillon d'un autre État (EE); iii) le dépavillonnement (NL) et iv) le fait que bon nombre des protections prévues par la directive s'appliquaient déjà aux membres d'équipage des navires de mer.

En revanche, l'Irlande et le Portugal ont observé une augmentation du nombre de navires de mer battant leur pavillon. Ces pays n'ont pas fourni de données détaillées et l'Irlande n'a fourni aucune raison possible de cette augmentation. Le Portugal ne croit pas que cette hausse est due à l'entrée en vigueur de la directive, mais qu'elle est liée aux simplifications apportées en 2015 au régime juridique du registre maritime international de Madère, ainsi qu'aux réductions fiscales existantes.

Sept États membres qui ont fait entrer les équipages des navires de mer dans le champ d'application de la législation nationale transposant la directive sur les licenciements collectifs n'ont signalé aucun changement (DE, CY, MT, LV, LU, HU) ou aucun changement significatif (HR) dans le nombre de navires battant leur pavillon. Ces États membres, ainsi que la Lituanie, n'ont fait état d'aucun changement en rapport avec l'inclusion des navires de mer dans le champ d'application de la législation transposant la directive sur le transfert d'entreprises.

Trois États membres ont indiqué ne disposer d'aucune donnée relative à l'application des dispositions en matière de licenciements collectifs aux équipages des navires de mer (BG, DK, LT). Quatre États membres ont également déclaré ne pas disposer de données concernant l'application de la législation en matière de transfert d'entreprises aux navires de mer (BG, DK, RO, SK). Sept États membres qui n'excluaient pas auparavant les gens de mer de la législation nationale transposant la directive sur les licenciements collectifs (ES, FR, NL, RO, SI, SE) et cinq États membres qui n'excluaient pas auparavant les navires de mer de la législation nationale transposant la directive sur le transfert d'entreprises (ES, FR, SI, SE) n'ont signalé aucune incidence.

La Finlande n'a signalé aucun changement significatif, étant donné que la législation nationale sur les licenciements collectifs s'appliquait déjà aux gens de mer auparavant et que ces derniers jouissaient déjà de droits partiels en cas de transfert d'entreprises. Deux États membres ont déclaré qu'ils ne constituaient pas un État du pavillon pour les navires relevant des articles 4 et 5 de la directive (CZ,

AT). La Slovaquie a indiqué qu'elle ne constituait pas un État du pavillon pour les navires relevant de l'article 4 de la directive.

3.1.4.2 Incidence sur le nombre de gens de mer

Dans l'ensemble, les réponses des États membres indiquent également que la mise en œuvre des articles 4 et 5 de la directive n'a pas eu d'effet négatif sur le nombre de gens de mer. Cela suggère que l'entrée en vigueur des articles 4 et 5 de la directive et des dispositions nationales connexes n'a pas eu d'incidence sur le niveau d'emploi des gens de mer sur les navires immatriculés dans les États membres.

Seuls deux États membres ont observé une diminution du nombre de gens de mer (EE, EL). La Grèce a signalé une diminution du nombre de gens de mer employés sur des navires battant pavillon grec depuis qu'elle avait transposé la directive en 2018, mais elle n'a fourni aucun chiffre spécifique. L'Estonie a fait état d'une diminution du nombre de membres d'équipage de la marine marchande et d'une légère diminution du nombre de pêcheurs, mais n'a pas non plus fourni de chiffres spécifiques. Les deux pays n'ont pas établi de lien entre cette baisse et l'entrée en vigueur de la directive. L'Estonie a supposé que d'autres facteurs étaient en jeu, tels que la pandémie de COVID-19 et la réduction du nombre de voyages effectués.

En Belgique, les données de sécurité sociale ont montré une légère baisse de l'emploi dans le secteur de la marine marchande[14], tandis que le nombre de pêcheurs est resté stable. En ce qui concerne l'inclusion des gens de mer dans le champ d'application de la législation nationale transposant la directive sur les licenciements collectifs, la Lettonie a signalé une diminution du nombre de gens de mer possédant les qualifications nécessaires à la marine marchande et une augmentation du nombre de gens de mer possédant les qualifications requises pour faire partie de l'équipage d'un navire de pêche. Les deux pays n'ont pas pu établir de lien entre cette évolution et l'entrée en vigueur de la directive. La Lettonie a supposé que les principaux facteurs étaient la concurrence avec les gens de mer asiatiques, les possibilités de redéploiement à terre et, en particulier pour les pêcheurs, les modifications des exigences en matière de qualifications pour le poste de capitaine de bateau.

Deux États membres (IE, PT) ont observé une hausse du nombre de gens de mer. Ils n'ont fourni aucune donnée détaillée mais n'établissent pas non plus de lien entre cette hausse et l'entrée en vigueur de la directive. Pour l'Irlande, elle résulte de l'augmentation du nombre de navires marchands. Le Portugal part du principe que, tout comme l'augmentation du nombre de navires, la hausse du nombre de gens de mer est également liée aux simplifications apportées en 2015 au régime juridique du registre maritime international de Madère.

Trois États membres n'ont pas constaté de changement significatif dans le nombre de gens de mer (HR, IT, FI). En Italie, le nombre de gens de mer est resté pratiquement le même entre 2017 et 2020 (il est passé de 26 105 à 25 744, soit une baisse de 1,4 %): la diminution du nombre de cargos a été partiellement compensée par une augmentation du nombre de bateaux à passagers qui nécessitent beaucoup de personnel, et bon nombre des protections prévues par la directive s'appliquaient déjà aux membres d'équipage des navires de mer. Le nombre de gens de mer en Finlande n'a pas évolué de

[14] D'autre part, les données du comité mixte pour le secteur de la marine marchande ont montré une forte augmentation de l'emploi, qui s'explique toutefois par l'inclusion récente des activités de dragage et des activités offshore dans le secteur de la marine marchande.

manière significative, passant de 2017 à 2019; une diminution du nombre de gens de mer en 2020 a été considérée comme liée à la pandémie de COVID-19.

Quatre États membres n'ont signalé aucune modification du nombre de gens de mer (CZ, HU, MT, PL). La Lituanie n'a fait état d'aucun changement en rapport avec l'inclusion des navires de mer dans le champ d'application de la législation transposant la directive sur le transfert d'entreprises. La Tchéquie a expliqué qu'en l'absence de navires de mer commerciaux immatriculés sous pavillon tchèque, le nombre inchangé de gens de mer concerne les personnes titulaires d'un livret maritime délivré par l'autorité maritime tchèque et qui sont employées sur des navires de mer battant pavillon d'un pays de l'Union ou d'un pays tiers. L'Allemagne a indiqué que l'entrée en vigueur de l'article 4 de la directive n'avait eu aucune incidence sur le nombre de gens de mer.

Six États membres n'ont pas été en mesure de fournir des données concernant l'incidence de la directive sur le nombre de gens de mer, en rapport avec l'application des dispositions relatives aux licenciements collectifs aux équipages des navires de mer (BG, DK, CY, LT, LU, RO). Ces États membres, ainsi que la Lettonie et la Slovaquie, ont indiqué qu'ils ne disposaient pas de données sur le nombre de gens de mer en rapport avec l'application de la législation sur le transfert d'entreprises. Sur le même sujet, les Pays-Bas ont expliqué que, s'ils disposaient de données sur le personnel des navires battant pavillon néerlandais (4 600 membres d'équipage néerlandais et 16 000 membres d'équipage étrangers) en 2021, ils ne disposaient en revanche pas de données antérieures fiables permettant une comparaison.

Dans cinq États membres (ES, FR, NL, SI, SE), les gens de mer étant déjà inclus dans les lois nationales transposant la directive sur les licenciements collectifs, aucune incidence sur le nombre de gens de mer n'a été signalée. De même, quatre États membres (ES, FR, SI, SE) dans lesquels les gens de mer n'étaient pas exclus de la législation nationale transposant la directive sur le transfert d'entreprises n'ont fait état d'aucune incidence. L'Autriche a déclaré qu'elle ne constituait pas un État du pavillon pour les navires relevant des articles 4 et 5 de la directive, de même que la Slovaquie pour les navires relevant de l'article 4 de la directive.

3.2 Observations formulées par les partenaires sociaux

En ce qui concerne les employeurs du secteur maritime, l'ECSA a estimé que les dispositions des articles 4 et 5 de la directive étaient appliquées et respectées dans les États membres de manière satisfaisante. Selon l'ECSA, tant le nombre de navires battant pavillon d'un État membre que le nombre de gens de mer sont restés stables. Europêche, qui représente les employeurs du secteur de la pêche, n'a pas apporté de contribution.

En ce qui concerne les partenaires sociaux représentant les travailleurs, l'ETF n'a pas pu fournir d'informations substantielles sur l'application de l'article 5 de la directive relatif au transfert d'entreprises, en raison d'un manque d'informations de la part de ses affiliés. En ce qui concerne l'application de l'article 4 de la directive relatif aux licenciements collectifs, l'ETF a indiqué qu'elle n'avait pas reçu d'informations de la part de tous ses affiliés et que ceux qui avaient répondu n'avaient pas observé de modification du nombre de navires battant pavillon d'un État membre ou du nombre de gens de mer.

4. Conclusion

Tous les États membres ont communiqué des mesures de transposition concernant les modifications de la directive sur les licenciements collectifs qui intègrent l'équipage des navires de mer dans le

champ d'application de celle-ci, et les modifications qui intègrent les navires de mer dans le champ d'application de la directive sur le transfert d'entreprises. Ils n'ont pas tous adopté de nouvelles lois ni modifié un acte existant, car il n'était pas nécessaire de le faire dans les États membres qui incluaient déjà les navires de mer (et leurs équipages) dans le champ d'application de leurs réglementations nationales. Ces modifications ont amélioré les droits des gens de mer, qui ne bénéficiaient pas auparavant de la protection accordée par ces directives.

L'article 4, point 2, de la directive, selon lequel les employeurs sont tenus de notifier les licenciements collectifs prévus à l'autorité compétente de l'État du pavillon du navire a été transposé par la plupart des États membres sous la forme d'une notification à leur propre autorité compétente. Par conséquent, l'autorité en question sera la même que celle à laquelle les licenciements collectifs concernant tous les autres travailleurs doivent être notifiés. Seuls quelques États membres ont transposé ledit article sous la forme d'une obligation de notification à l'État du pavillon.

L'expérience acquise dans l'application pratique des modifications apportées à la directive sur les licenciements collectifs et à la directive sur le transfert d'entreprises est très limitée. Seuls cinq États membres ont signalé entre une et six notifications de licenciement collectif visant l'équipage d'un navire de mer, et deux États membres ont signalé un ou deux transferts de navires de mer. Aucun État membre n'a fait état de l'existence de procédures judiciaires.

Les craintes quant à la possibilité que ces modifications nuisent au secteur maritime en provoquant un dépavillonnement et une perte d'emplois se sont avérées infondées. En ce qui concerne l'intégration de l'équipage des navires de mer dans le champ d'application de la directive sur les licenciements collectifs et celle des navires de mer dans le champ d'application de la directive sur le transfert d'entreprises, la plupart des États membres et les partenaires sociaux sectoriels représentant les employeurs et les travailleurs n'ont signalé aucune modification du nombre de navires battant pavillon d'un État membre ou du nombre de gens de mer. Les États membres ayant indiqué une diminution ou une augmentation du nombre de ces navires ou du nombre de gens de mer ont déclaré que ces évolutions n'étaient pas liées à l'inclusion des navires de mer (et de leurs équipages) dans le champ d'application de ces deux directives.