



Βρυξέλλες, 18.11.2013
COM(2013) 798 final

2013/0390 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τους ναυτικούς που τροποποιεί τις οδηγίες 2008/94/ΕΚ, 2009/38/ΕΚ, 2002/14/ΕΚ, 98/59/ΕΚ και 2001/23/ΕΚ

(που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2013) 461 final}

{SWD(2013) 462 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Οι οδηγίες για το εργατικό δίκαιο της ΕΕ εφαρμόζονται γενικά σε όλους τους τομείς δραστηριότητας και σε όλες τις κατηγορίες εργαζομένων. Ωστόσο, οι ναυτικοί εξαιρούνται ή μπορούν να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής έξι οδηγιών χωρίς καμία ρητή αιτιολόγηση. Οι σχετικές οδηγίες είναι οι εξής:

- οδηγία 2008/94/EK¹ σχετικά με την προστασία των μισθωτών σε περίπτωση αφερεγγυότητας του εργοδότη (στο εξής «οδηγία για την αφερεγγυότητα του εργοδότη»);
- οδηγία 2009/38/EK² για τη θέσπιση ευρωπαϊκού συμβουλίου εργαζομένων (στο εξής «οδηγία για το ευρωπαϊκό συμβούλιο εργαζομένων»);
- οδηγία 2002/14/EK³ περί θεσπίσεως γενικού πλαισίου ενημερώσεως και διαβουλεύσεως των εργαζομένων (στο εξής «οδηγία για την ενημέρωση και τη διαβούλευση»);
- οδηγία 98/59/EK⁴ για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τις ομαδικές απολύσεις (στο εξής η «οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις»);
- οδηγία 2001/23/EK⁵ σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων (στο εξής η «οδηγία για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων»);
- οδηγία 96/71/EK⁶ σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών (στο εξής «οδηγία περί απόσπασεως εργαζομένων»).

Ανάλογα με την κατάσταση που επικρατεί σε εθνικό επίπεδο, οι περιορισμοί θα μπορούσαν να έχουν αρνητικό αντίκτυπο σε ορισμένα δικαιώματα που αναγνωρίζονται στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής

¹ Οδηγία 2008/94/EK 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.

² Οδηγία 2009/38/EK 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. Η εν λόγω οδηγία καταργεί και αντικαθιστά την οδηγία 94/45/EK (ΕΕ L 254, 30.9.1994, σ. 64), όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 97/74/EK (ΕΕ L 10 της 16.1.1998, σ. 22) και την οδηγία 2006/109/EK (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 416).

³ Οδηγία 2002/14/EK 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.

⁴ Οδηγία 98/59/EK 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).

⁵ Οδηγία 2001/23/EK 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.

⁶ Οδηγία 96/71/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών (ΕΕ L 18 της 21.1.1997, σ. 1),

Ένωσης, ιδίως το δικαίωμα στην ενημέρωση και τη διαβούλευση στο πλαίσιο της επιχείρησης (άρθρο 27) και το δικαίωμα σε δίκαιες και πρόσφορες συνθήκες εργασίας (άρθρο 31).

Τα περισσότερα κράτη μέλη έχουν κάνει ελάχιστη ή μηδενική χρήση των εξαιρέσεων. Οκτώ κράτη μέλη⁷ δεν έχουν εξαιρέσει ναυτικούς από οποιαδήποτε από τις οδηγίες και οκτώ κράτη μέλη έχουν κάνει χρήση μόνο μίας εξαίρεσης. Η κατάσταση αυτή οδηγεί σε μια δυνητική κατάσταση κατά την οποία οι ίδιες κατηγορίες εργαζομένων αντιμετωπίζονται διαφορετικά στα διάφορα κράτη μέλη.

Επιπλέον, όπως τονίστηκε από την Επιτροπή κατά το παρελθόν, ο αριθμός των εθνικών ναυτικών της ΕΕ μειώνεται σταθερά και αυτό θα μπορούσε να δημιουργήσει προβλήματα στο μέλλον, κυρίως επειδή η πείρα σε υπεράκτιο επίπεδο είναι απαραίτητη για ορισμένες θέσεις εργασίας στην ξηρά. Αν και αυτό θα μπορούσε να είναι η συνέπεια διαφόρων παραγόντων, η έλλειψη ενδιαφέροντος για ναυτική σταδιοδρομία μπορεί να ενισχυθεί από την εντύπωση ότι οι ναυτικοί είναι λιγότερο καλά προστατευμένοι από άλλους υπαλλήλους⁸.

Συνεπώς, η τρέχουσα κατάσταση δεν εξασφαλίζει ίσους όρους ανταγωνισμού στην ευρωπαϊκή αγορά, δεδομένου ότι ορισμένες εταιρείες απαλλάσσονται από ορισμένες υποχρεώσεις, ιδίως όσον αφορά την ενημέρωση και τη διαβούλευση, που είναι υποχρεωτικές για τις ανταγωνιστικές εταιρείες με έδρα σε άλλα κράτη μέλη.

Κατά συνέπεια, ο στόχος της πρότασης είναι να βελτιωθεί το επίπεδο προστασίας των δικαιωμάτων που προστατεύονται από τον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ στο εργατικό δίκαιο της ΕΕ και να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε επίπεδο ΕΕ. Επιπλέον, η πρόταση συμβάλλει στην επίτευξη γενικών στόχων πολιτικής οι οποίοι προβλέπονται στο άρθρο 151 της ΣΛΕΕ, δηλαδή την προώθηση της απασχόλησης, τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας, την κοινωνική προστασία και τον κοινωνικό διάλογο μεταξύ των κοινωνικών εταίρων.

1.1. Συνοχή με άλλες ενωσιακές πολιτικές και οριζόντιους στόχους

Η πρωτοβουλία αυτή σκοπό έχει να αξιολογήσει το πεδίο εφαρμογής και τους λόγους εξαίρεσης ή τη δυνατότητα εξαίρεσης των ναυτικών από τις οδηγίες για το εργατικό δίκαιο. Η Επιτροπή δεσμεύεται να εξασφαλίσει τη συμβατότητα κάθε νέας νομοθετικής πρότασης με τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ και να αξιολογήσει τον αντίκτυπο όλων αυτών των προτάσεων σχετικά με τα δικαιώματα και τις αρχές που προστατεύονται από τον Χάρτη. Στην προκειμένη περίπτωση η κατάργηση των εξαιρέσεων θα έχει θετικές συνέπειες για τα δικαιώματα που προστατεύονται δυνάμει των άρθρων 27 και 31 του Χάρτη.

Αυτό ευθυγραμμίζεται, επίσης, πλήρως με την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, που καταρτίστηκε το 2007 μέσω του αποκαλούμενου «Γαλάζιου Βιβλίου»⁹. Στο «Γαλάζιο Βιβλίο», η Επιτροπή επέμεινε στον στόχο της

⁷ AT, BU, CZ, ES, FR, PL, SE και SI.

⁸ Βλέπε, μεταξύ άλλων, την ανακοίνωση «Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση» (COM(2007) 574 τελικό της 10ης Οκτωβρίου 2007) και την έκθεση της ειδικής ομάδας για την απασχόληση στη ναυτιλία.

⁹ Έγγραφο COM(2007) 575 τελικό της 10ης Οκτωβρίου 2007.

«για αύξηση του αριθμού και της ποιότητας των θέσεων εργασίας στη θάλασσα για τους ευρωπαίους πολίτες», υπογραμμίζοντας ιδίως ότι:

«Η βελτίωση των πολιτικών στελέχωσης και των εργασιακών συνθηκών (περιλαμβανομένης της υγείας και της ασφάλειας), ενισχυμένη από μια συνδυασμένη προσπάθεια από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και από ένα αποτελεσματικό ρυθμιστικό πλαίσιο το οποίο θα λαμβάνει υπόψη το παγκόσμιο πλαίσιο της ναυτιλίας είναι απαραίτητες προϋποθέσεις εάν επιθυμούμε να προσελκύσουμε τους Ευρωπαίους στον τομέα αυτό».

Η Επιτροπή δήλωσε ότι, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος, θα «επανεξετάσει, σε στενή συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους, τους τομείς εργατικού δικαίου της κοινοτικής νομοθεσίας από τους οποίους εξαιρούνται οι συναφείς με τα θαλάσσια επαγγέλματα τομείς».

Η Επιτροπή επιβεβαίωσε το στόχο της να αυξηθεί ο αριθμός και η ποιότητα των θέσεων απασχόλησης στον τομέα της ναυτιλίας στην ανακοίνωσή της για τη «Γαλάζια ανάπτυξη»¹⁰ που εγκρίθηκε από τους ευρωπαίους υπουργούς που είναι αρμόδιοι για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στη δήλωση της Λεμεσού¹¹.

Η πρόταση συνάδει επίσης με τη στρατηγική της ΕΕ για το 2020 και τους στόχους της, ιδίως όσον αφορά την απασχόληση. Η βελτίωση της ποιότητας της εργασίας και των συνθηκών εργασίας και, ιδίως, η επανεξέταση της υφιστάμενης νομοθεσίας και η πρόβλεψη ενός πιο έξυπνου νομικού πλαισίου της ΕΕ για την απασχόληση και την υγεία και ασφάλεια στην εργασία συνιστούν βασικές δράσεις στο πλαίσιο της «Ατζέντας για νέες δεξιότητες και θέσεις εργασίας: Ευρωπαϊκή συμβολή για την πλήρη απασχόληση»¹².

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

2.1. Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Η παρούσα πρόταση εκπονήθηκε μετά από αρκετές διαβουλεύσεις, τόσο ειδικές όσο και γενικές. Η Επιτροπή έχει επίσης χρησιμοποιήσει εξωτερική εμπειρογνομosύνη για την εκπόνηση της πρωτοβουλίας αυτής.

Γενική διαβούλευση

Στο πλαίσιο της δημιουργίας μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής, το ζήτημα των εξαιρέσεων από το εργατικό δίκαιο εξετάστηκε στην Πράσινη Βίβλο του 2006¹³. Στην ανακοίνωσή της του 2007¹⁴, η Επιτροπή άντλησε ορισμένα συμπεράσματα από τη διαβούλευση που ξεκίνησε με την Πράσινη Βίβλο. Σχετικά με το θέμα των θέσεων εργασίας στον τομέα της ναυτιλίας, δήλωσε ότι «Οι απόψεις δίστανται ως προς το εάν και ποιες εξαιρέσεις δικαιολογούνται όσον αφορά τους θαλάσσιους

¹⁰ Βλέπε ανακοίνωση με τίτλο «Γαλάζια ανάπτυξη: ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας» (COM/2012/494 τελικό της 13ης Σεπτεμβρίου 2012).

¹¹ Δήλωση της Λεμεσού, 7 Οκτωβρίου 2012.

¹² COM(2010) 682 τελικό της 23ης Νοεμβρίου 2010.

¹³ Έγγραφο COM(2006) 275 τελικό της 7ης Ιουνίου 2006.

¹⁴ Έγγραφο COM(2007) 574 τελικό της 10ης Οκτωβρίου 2007.

τομείς στην κοινωνική νομοθεσία της ΕΕ, αλλά συγκλίνουν ως προς την ανάγκη συμβολής σε ίσους όρους ανταγωνισμού συνολικά για τον κλάδο και ως προς το ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει η κοινοτική νομοθεσία στο πλαίσιο αυτό».

Ειδική διαβούλευση

Τον Οκτώβριο του 2007 η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση¹⁵ για την έναρξη του πρώτου σταδίου της διαβούλευσης των ευρωπαϊών κοινωνικών εταιρών, όπως προβλέπεται στο άρθρο 154 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Ακολούθησε, τον Απρίλιο του 2009, η έναρξη του δεύτερου σταδίου της διαβούλευσης με τους ευρωπαίους κοινωνικούς εταίρους.

Η διαβούλευση έδειξε ότι οι κοινωνικοί εταίροι στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είχαν διαφορετικές απόψεις σχετικά με την ανάγκη εξάλειψης των υφιστάμενων εξαιρέσεων. Ενώ η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών (ETF) τάχθηκε υπέρ της κατάργησης όλων των εξαιρέσεων, οι Ενώσεις Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) θεώρησαν ότι οι λόγοι για τη θέσπισή τους, οι οποίοι συνδέονται με τις ιδιαιτερότητες του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, εξακολουθούσαν να υπάρχουν και ότι, συνεπώς, οι εξαιρέσεις θα πρέπει να διατηρηθούν.

Από την πλευρά τους, και οι δύο πλευρές στον τομέα της αλιείας ήταν υπέρ της εξάλειψης ορισμένων από τις υφιστάμενες εξαιρέσεις (οδηγία για την αφερεγγυότητα, οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις και οδηγία για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων) ή της θέσπισης ισότιμων ειδικών διατάξεων, ιδίως όσον αφορά την ενημέρωση και τη διαβούλευση. Δεν έλαβαν θέση σχετικά με την οδηγία για τα ευρωπαϊκά συμβούλια εργαζομένων.

Λεπτομερές ερωτηματολόγιο εστάλη σε όλα τα κράτη μέλη. Απαντήσεις ελήφθησαν από 20 κράτη μέλη¹⁶. Οι πληροφορίες που ελήφθησαν παρουσιάζονται στο παράρτημα 3 της έκθεσης για την εκτίμηση του αντικτύπου.

Εν ολίγοις, θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι τα κράτη μέλη, τα οποία έχουν επιλέξει να εφαρμόζουν τις διατάξεις των οδηγιών για τους ναυτικούς συμφωνούν ομόφωνα ότι οι εν λόγω διατάξεις δεν φαίνεται να αντιπροσωπεύουν σημαντικό πρόσθετο κόστος σε σχέση με την εφαρμογή τους στις χερσαίες επιχειρήσεις. Κανένα από αυτά τα κράτη μέλη, ακόμη και εκείνα με σημαντικό ναυτιλιακό τομέα, δεν διαπίστωσε τυχόν αρνητικές επιπτώσεις, ιδίως σε περίπτωση πώλησης ενός σκάφους. Αντίθετα, η εμπειρία ορισμένων ναυτικών εθνών τα οποία δεν εφαρμόζουν τις εξαιρέσεις ήταν η αύξηση του στόλου, ενώ οι στόλοι των κρατών μελών που εφαρμόζαν τις εξαιρέσεις μειώθηκαν.

Τα κράτη μέλη τα οποία έκαναν χρήση των εξαιρέσεων και παρεκκλίσεων ομόφωνα υποστηρίζουν ότι θα πρέπει να διατηρηθούν και ότι η εφαρμογή των οδηγιών στον ναυτιλιακό τομέα θα είχαν σημαντικό πρόσθετο κόστος. Τα εν λόγω κράτη μέλη δεν παρέχουν καμία ένδειξη για την ποσοτικοποίηση του συμπληρωματικού κόστους.

Εξωτερική εμπειρογνωμοσύνη

¹⁵ Έγγραφο COM(2007) 591 τελικό της 10ης Οκτωβρίου 2007.

¹⁶ AT, BG, CY, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, LT, LV, MT, PL, PT, RO, SE, SI και UK.

Η Task Force για την απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα στη ναυτιλία, που συστάθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής, υπέβαλε την έκθεσή της τον Ιούλιο του 2011¹⁷. Σχετικά με το θέμα της εξαιρέσεως των ναυτικών από ορισμένες οδηγίες για το εργατικό δίκαιο, η Task Force δήλωσε:

«Πραγματοποιήθηκαν σημαντικές εξελίξεις αφότου εγκρίθηκαν οι διατάξεις, ιδίως όσον αφορά την τεχνολογία τηλεπικοινωνιών, που ενδέχεται πλέον να καθιστούν τις απαιτήσεις ενημέρωσης και διαβούλευσης πιο πρακτικές. Η εξάλειψη των εξαιρέσεων ή η εφαρμογή των απαιτήσεων που είναι προσαρμοσμένες στις ειδικές συνθήκες απασχόλησης στη θάλασσα θα συνέβαλε στην εξάλειψη της εντύπωσης ότι οι ναυτικοί είναι λιγότερο καλά προστατευμένοι από το εργατικό δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γεγονός που ενδέχεται να συμβάλλει στην έλλειψη ενδιαφέροντος για θαλάσσια σταδιοδρομία.»

Η Επιτροπή δημοσίευσε πρόσκληση υποβολής προσφορών για μια μελέτη που στοχεύει στην υποστήριξη της εκπόνησης εκτίμησης αντικτύπου σχετικά με την ενδεχόμενη επανεξέταση των τρεχουσών αποκλεισμών των ναυτικών από το πεδίο εφαρμογής της εργατικής νομοθεσίας της ΕΕ. Η μελέτη αυτή διενεργήθηκε από κοινοπραξία με επικεφαλής την εταιρεία MRAG Limited. Η τελική έκθεση¹⁸ υποβλήθηκε τον Δεκέμβριο του 2010.

2.2. Εκτιμήσεις επιπτώσεων

Από τις συζητήσεις και διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους φορείς, προέκυψαν οι ακόλουθες επιλογές πολιτικής για την εκτίμηση επιπτώσεων:

Επιλογή πολιτικής 1: καμία δράση σε επίπεδο ΕΕ

Στο πλαίσιο της εν λόγω επιλογής πολιτικής, η ΕΕ δεν θα αναλάβει καμία νέα πρωτοβουλία, νομοθετικού ή μη νομοθετικού χαρακτήρα. Οι υφιστάμενες οδηγίες θα διατηρηθούν ως έχουν.

Τάσεις δείχνουν ότι η μείωση του αριθμού των ευρωπαϊών ναυτικών είναι πιθανό ότι θα συνεχιστεί, με όλο και περισσότερες θέσεις εργασίας σε ευρωπαϊκά σκάφη να αναλαμβάνονται από προσωπικό από τρίτες χώρες.

Επιλογή πολιτικής 2: παρέκκλιση που υπόκειται στη υποχρέωση εγγύησης του ισοδύναμου επιπέδου προστασίας

Η επιλογή αυτή θα είχε ως αποτέλεσμα την αντικατάσταση των τυφλών αποκλεισμών από μια διάταξη που να επιτρέπει στα κράτη μέλη να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις της οδηγίας για τους ναυτικούς, υπό την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζεται βαθμός προστασίας ισοδύναμος με εκείνον των οδηγιών και η αποτελεσματική άσκησή τους από τους εργαζομένους.

Η επιλογή αυτή θα επιτρέψει την προσαρμογή του νομικού πλαισίου στις ιδιαιτερότητες του τομέα της ναυτιλίας, ιδίως την απομακρυσμένη θέση των

¹⁷

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

¹⁸

MRAG, προπαρασκευαστική μελέτη για την αξιολόγηση του αντικτύπου όσον αφορά μια ενδεχόμενη αναθεώρηση των τρεχουσών αποκλεισμών των ναυτικών από το πεδίο εφαρμογής της ενωσιακής νομοθεσίας για την κοινωνική ασφάλιση, Δεκέμβριος 2010.

εργαζομένων από τα κεντρικά γραφεία της εταιρείας για πολύ μεγάλα χρονικά διαστήματα, αλλά θα εξακολουθούν να ζητούν από τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν την ουσία της προστασίας, αν όχι τις πρακτικές λεπτομέρειες της εφαρμογής της.

Επιλογή πολιτικής 3: κατάργηση των εξαιρέσεων σε όλες τις οδηγίες

Αυτή η επιλογή βασίζεται στην παραδοχή ότι όλες οι οδηγίες αρχικά προορίζονταν να συμπεριλάβουν όλους τους τομείς δραστηριότητας και ότι οι εξαιρέσεις των ναυτικών είναι αδικαιολόγητες.

Επιλογή πολιτικής 4: προσαρμογή των κανόνων στις ιδιαιτερότητες του τομέα

Η επιλογή αυτή συνεπάγεται τη θέσπιση ουσιαστικών κανόνων που στοχεύουν στην προσαρμογή των νομικών κειμένων στα χαρακτηριστικά του τομέα της ναυτιλίας. Για παράδειγμα, στον τομέα της ναυτιλίας, η αγορά και πώληση σκαφών είναι κοινή πρακτική. Σε αυτή την εξαιρετικά ανταγωνιστική αγορά, η υιοθέτηση κανόνων δεν θα πρέπει να οδηγήσει σε ανταγωνιστικό μειονέκτημα για τον πωλητή ενός σκάφους που έχει την έδρα του στην ΕΕ.

Ανάλογα με την κάθε συγκεκριμένη οδηγία, θα μπορούσε να χρειαστεί να εφαρμοστούν ειδικές ρυθμίσεις σχετικά με την επιλεξιμότητα ως εκπροσώπου των εργαζομένων ή την εφαρμογή των γενικών κανόνων όσον αφορά την πώληση του σκάφους.

Η κατάταξη των επιλογών πολιτικής πραγματοποιήθηκε αυτόνομα για κάθε οδηγία, δεδομένου ότι η καλύτερη προσέγγιση μπορεί να διαφέρει από τη μία οδηγία στην άλλη. Πράγματι, η προτιμώμενη επιλογή για την εν λόγω πρωτοβουλία θα ήταν ένας συνδυασμός των τεσσάρων διαφορετικών επιλογών πολιτικής, ανάλογα με την επιμέρους οδηγία:

- επιλογή πολιτικής 3 (κατάργηση της εξαίρεσης) για την οδηγία για την αφερεγγυότητα·
- επιλογή πολιτικής 3 (κατάργηση της εξαίρεσης) για την οδηγία για την ευρωπαϊκή επιτροπή επιχείρησης·
- επιλογή πολιτικής 2 (ισοδύναμο επίπεδο προστασίας) για την οδηγία για την ενημέρωση και τη διαβούλευση·
- επιλογή πολιτικής 4 (ειδικές διατάξεις) για την οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις·
- επιλογή πολιτικής 4 (ειδικές διατάξεις) για την οδηγία για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων·
- επιλογή πολιτικής 1 (καμία δράση) για την οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων.

Η παρούσα πρόταση είναι σύμφωνη με τα συμπεράσματα της έκθεσης για την αξιολόγηση του αντικτύπου όσον αφορά την κατάταξη των επιλογών πολιτικής.

Ο αντίκτυπος αυτής της πρωτοβουλίας για τις ΜΜΕ, κυρίως τις μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις, μειώνεται, επειδή οι περισσότερες από τις οδηγίες ήδη εξαιρούν τις μικρές και τις πολύ μικρές επιχειρήσεις.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση εισάγει τροποποιήσεις σε πέντε οδηγίες που είναι σε ισχύ. Ειδικότερα, το εν λόγω σχέδιο αναγνωρίζει το άνευ όρων δικαίωμα των ναυτικών για ενημέρωση και διαβούλευση σε όλες τις οδηγίες που προηγουμένως προέβλεπαν εξαιρέσεις και παρεκκλίσεις από το εν λόγω δικαίωμα (οδηγία για τις ευρωπαϊκές επιτροπές επιχειρήσεων, οδηγία για την ενημέρωση και τη διαβούλευση, οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις, οδηγία για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων).

Οι διαδικασίες για την ενημέρωση και τη διαβούλευση των εργαζομένων συμβάλλει στη βελτίωση της εταιρικής διακυβέρνησης και στη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της αιφνίδιας αναδιάρθρωσης. Οι εταιρείες θα επωφεληθούν από την καλύτερη κοινοποίηση πληροφοριών σχετικά με τη στρατηγική της εταιρείας και το σκεπτικό για ορισμένες αποφάσεις για εργαζομένους και, ιδίως, σε περιόδους αλλαγής, χωρίς ουσιαστικές δαπάνες για τον εργοδότη.

Αναγνωρίζει επίσης άλλα δικαιώματα, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαιτερότητα του τομέα (κατάργηση σε ορισμένες ειδικές περιπτώσεις των περιόδων υπαναχώρησης στην οδηγία για τις συλλογικές απολύσεις ή τη μεταβίβαση της σύμβασης/σχέσης απασχόλησης στην οδηγία για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων).

Λαμβάνοντας υπόψη το είδος των τροποποιήσεων, την τομεακή φύση της και την αρχή της διαδικαστικής οικονομίας, είναι προτιμότερο να τροποποιηθούν οι οδηγίες με μία μόνο οδηγία.

Νομική βάση

Η παρούσα πρόταση εισάγει τροποποιήσεις σε πέντε υφιστάμενες οδηγίες: Οδηγίες 2008/94/ΕΚ, 2009/38/ΕΚ, 2002/14/ΕΚ, 98/59/ΕΚ και η οδηγία 2001/23/ΕΚ. Τρεις από τις οδηγίες αυτές εγκρίθηκαν με το άρθρο 153 της ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 137 της Συνθήκης ΕΚ) ως νομική βάση: 2009/38/ΕΚ, 2002/14/ΕΚ και 2008/94/ΕΚ. Οι νομικές βάσεις των οδηγιών 98/59/ΕΚ και η οδηγία 2001/23/ΕΚ ήταν αντίστοιχα τα άρθρα 100 της ΕΚ και 94 της ΕΚ, δηλαδή, ισοδύναμα με το ισχύον άρθρο 115 της ΣΛΕΕ.

Παρά τις διαφορετικές νομικές βάσεις για τις οδηγίες που πρέπει να τροποποιηθούν, λαμβάνοντας υπόψη το περιεχόμενό τους, είναι σαφές ότι αποσκοπούν όλες στην υποστήριξη και συμπλήρωση των δραστηριοτήτων των κρατών μελών στους τομείς που απαριθμούνται στο άρθρο 153 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, προκειμένου να προωθηθούν οι στόχοι της κοινωνικής πολιτικής της Ένωσης.

Το άρθρο 153 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, ως εκ τούτου, αποτελεί την κατάλληλη νομική βάση για μία μόνο πρόταση για την τροποποίηση των προαναφερόμενων πέντε οδηγιών.

Επικουρικότητα και αναλογικότητα

Η ενέργεια αυτή αφορά την επανεξέταση πέντε οδηγιών. Έτσι, αυτό μπορεί να γίνει μόνο σε επίπεδο ΕΕ, από μια οδηγία ή μια σειρά από οδηγίες για την τροποποίηση των ισχυουσών νομικών πράξεων.

Αυτή η πρωτοβουλία καλύπτει έναν τομέα ο οποίος υπόκειται σε έντονο διεθνή ανταγωνισμό, με μεγάλο ποσοστό εργατικού δυναμικού που απασχολείται σε σκάφη ενός κράτους μέλους και τα οποία προέρχονται από άλλα κράτη μέλη ή τρίτες χώρες. Συνεπώς, οι επιλογές πολιτικής που επιλέχθηκαν εξετάστηκαν προσεκτικά σε σχέση με τον αντίκτυπο στον τομέα από την άποψη της ανταγωνιστικότητας και του κόστους.

Δεδομένου ότι η παρούσα νομική κατάσταση προκαλεί άνιση μεταχείριση της ίδιας κατηγορίας των εργαζομένων από διάφορα κράτη μέλη, ανάλογα με το κατά πόσον ή όχι τα κράτη αυτά εφαρμόζουν τις εξαιρέσεις και παρεκκλίσεις που επιτρέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία, μια πρωτοβουλία της ΕΕ θα μπορούσε να εξασφαλίσει πιο ισότιμους όρους ανταγωνισμού, τουλάχιστον στο επίπεδο των σκαφών που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους.

Η προτεινόμενη λύση επιδιώκει να αποφευχθεί η επιβολή υπερβολικών δαπανών και βασίζεται σε προσεκτική ανάλυση της αναλογικότητας.

Επιλογή του μέσου

Το μέσο που επιλέχθηκε είναι η οδηγία. Κανένα άλλο μέσο δεν θα ήταν κατάλληλο. Στόχος είναι η τροποποίηση πέντε ισχυουσών οδηγιών και αυτό μπορεί να γίνει μόνο μέσω οδηγίας.

Αναλυτική εξήγηση των ειδικών διατάξεων της πρότασης

Η επιλογή της επιλογής πολιτικής που υλοποιείται από διατάξεις που περιγράφονται παρακάτω είναι σύμφωνη με τα συμπεράσματα της εκτίμησης του αντικτύπου¹⁹ που

¹⁹ Έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων: SEC [...].

διενεργήθηκε από την Επιτροπή σχετικά με κάθε μία από τις οδηγίες (όπως περιγράφεται παραπάνω στο τμήμα 2.2).

Άρθρο 1

Το άρθρο αυτό προβλέπει τη διαγραφή του άρθρου 1 παράγραφος 3 στοιχείο β) της οδηγίας 2008/94/ΕΚ. Αυτό θα εξαλείψει τη δυνατότητα εξαίρεσης των αλιέων που έχουν συμμετοχή στα κέρδη από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας σχετικά με την αφερεγγυότητα.

Άρθρο 2

Το άρθρο 2 καταργεί το άρθρο 1 παράγραφος 7 της οδηγίας 2009/38/ΕΚ. Τα πληρώματα εμπορικών πλοίων θα καλύπτονται, συνεπώς, από τις διατάξεις της οδηγίας για το ευρωπαϊκό συμβούλιο εργαζομένων.

Άρθρο 3

Το άρθρο αυτό τροποποιεί το άρθρο 3 παράγραφος 3 της οδηγίας 2002/14/ΕΚ, προκειμένου να καταστεί σαφές ότι τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να παρεκκλίνουν από τις γενικές διατάξεις της οδηγίας μόνον όταν εξασφαλίζεται ισοδύναμο επίπεδο προστασίας και αποτελεσματική άσκηση των δικαιωμάτων από τους οικείους εργαζομένους.

Άρθρο 4

Το άρθρο αυτό εισάγει τέσσερις τροπολογίες στην οδηγία 98/59/ΕΚ.

Η πρώτη τροπολογία αφορά τον ορισμό της «μεταβίβασης», με παραπομπή στην οδηγία 2001/23/ΕΚ.

Η δεύτερη τροπολογία απαλείφει το άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο γ), εισάγοντας έτσι τα πληρώματα των ποντοπόρων πλοίων στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για τις συλλογικές απολύσεις.

Η τρίτη τροπολογία αποφασίζει ότι η κοινοποίηση που προβλέπεται από το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας θα πρέπει πάντα να υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή του κράτους της σημαίας. Η διευκρίνιση αυτή είναι αναγκαία λόγω της δυνητικής συνύπαρξης των συμβάσεων απασχόλησης στο πλαίσιο των διάφορων εθνικών νομοθεσιών.

Η τέταρτη τροπολογία εισάγει μια νέα διάταξη που ορίζει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν στην αρμόδια δημόσια αρχή το δικαίωμα να παρεκκλίνει, εν όλω ή εν μέρει, από τις διατάξεις σχετικά με την περίοδο «υπαναχώρησης», όταν οι σχεδιαζόμενες ομαδικές απολύσεις πραγματοποιούνται ως συνέπεια μεταβίβασης, η οποία έχει ως αντικείμενο αποκλειστικά ένα σκάφος ή περισσότερα σκάφη, ή όταν ο εργοδότης διαχειρίζεται ένα μόνο σκάφος. Αν τα κράτη μέλη θέλουν να κάνουν χρήση της παρέκκλισης αυτής, πρέπει να διαβουλευτούν με τους κοινωνικούς εταίρους κατά τη μεταφορά της διάταξης αυτής στη νομοθεσία τους. Η τροπολογία αυτή λαμβάνει υπόψη τα χαρακτηριστικά του τομέα της ναυτιλίας. Η εφαρμογή της περιόδου «υπαναχώρησης» στην άκρως ανταγωνιστική αγορά για την αγορά και την πώληση σκαφών θα έθετε τον πωλητή της ΕΕ σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό. Περαιτέρω, προβλέπει μέτρα άμβλυνσης του κινδύνου για εταιρείες που διαχειρίζονται ένα μόνο σκάφος.

Θα πρέπει να τονιστεί ότι, σε περίπτωση πώλησης που συνίσταται αποκλειστικά σε ένα ή περισσότερα σκάφη, ή, στην περίπτωση εργοδότη που διαχειρίζεται ένα σκάφος, η υποχρέωση ενημέρωσης και διαβούλευσης που προβλέπεται στο άρθρο 2 εξακολουθεί να εφαρμόζεται.

Η οδηγία εξακολουθεί να ισχύει πλήρως σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, όπου προβλέπεται η συλλογική απόλυση των μελών του πληρώματος του σκάφους.

Άρθρο 5

Το ισχύον άρθρο 1 παράγραφος 3 της οδηγίας 2001/23/ΕΚ καταργείται. Η οδηγία καθίσταται πλήρως εφαρμόσιμη στα ποντοπόρα σκάφη που είναι εγγεγραμμένα σε και/ή φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, οπουδήποτε κι αν βρίσκονται. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά του τομέα της ναυτιλίας, τα κράτη μέλη μπορούν, κατόπιν διαβούλευσης με τους κοινωνικούς εταίρους, να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις του κεφαλαίου II της οδηγίας στην περίπτωση μεταβιβάσεων που αφορούν αποκλειστικά ένα ποντοπόρο σκάφος ή έναν αριθμό ποντοπόρων πλοίων ή η εκμετάλλευση ή επιχείρηση που μεταβιβάζεται διαχειρίζεται ένα ποντοπόρο σκάφος. Συνεπώς, στην περίπτωση μεταβιβάσεων που αφορούν σκάφη αποκλειστικώς ή στην περίπτωση εκμετάλλευσης που διαχειρίζεται ένα μόνο σκάφος, εφαρμόζονται τουλάχιστον οι διατάξεις της οδηγίας σχετικά με την ενημέρωση και τη διαβούλευση.

Τα σκάφη καλύπτονται πλήρως από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, όταν αυτά αποτελούν ένα από τα στοιχεία του ενεργητικού που μεταβιβάστηκε.

Άρθρο 6

Το άρθρο 6 περιέχει ρήτρα μη υποβάθμισης. Αποσκοπεί δε στη διασφάλιση των δικαιωμάτων των εργαζομένων που καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της πρότασης, όπως αναγνωρίστηκε από τα κράτη μέλη πριν από την έναρξη ισχύος της.

Άρθρο 7

Το άρθρο 7 περιέχει ρήτρα επανεξέτασης. Ο στόχος της επανεξέτασης είναι η παρακολούθηση της υλοποίησης και της εφαρμογής των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας στα κράτη μέλη, ιδίως όσον αφορά δύο ζητήματα: το φαινόμενο της εγκατάλειψης των κοινοτικών νηολογίων και το επίπεδο απασχόλησης των ναυτικών της ΕΕ.

Άρθρο 8

Για να ληφθούν υπόψη οι διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τη φύση του τομέα της ναυτιλίας και ο βαθμός στον οποίο οι ναυτικοί περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της εθνικής εργατικής νομοθεσίας, το άρθρο 8 προβλέπει μεταβατική περίοδο 5 ετών.

Άρθρα 9 και 10

Πρόκειται για τυποποιημένες διατάξεις σχετικά με την έναρξη ισχύος και τους αποδέκτες της οδηγίας.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επίπτωση στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή το κείμενο των εθνικών διατάξεων για τη μεταφορά της οδηγίας, αλλά δεν έχουν κληθεί να παράσχουν πίνακα αντιστοιχίας.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

Η προτεινόμενη πράξη αφορά θέμα του ΕΟΧ και θα πρέπει, επομένως, να καλύπτει και τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τους ναυτικούς που τροποποιεί τις οδηγίες 2008/94/ΕΚ, 2009/38/ΕΚ, 2002/14/ΕΚ, 98/59/ΕΚ και 2001/23/ΕΚ

(που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 153 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²⁰,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²¹,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 153 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο δύνανται, σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, να θεσπίζουν, μέσω οδηγιών, τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη σταδιακή εφαρμογή με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας, της προστασίας των εργαζομένων, όταν λήγει η σύμβαση εργασίας τους, της ενημέρωσης και διαβούλευσης των εργαζομένων και του περιβάλλοντος εργασίας με σκοπό την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων. Στις οδηγίες αυτές πρέπει να αποφεύγεται η επιβολή διοικητικών, οικονομικών και νομικών περιορισμών κατά τρόπο που θα παρεμπόδιζε τη δημιουργία και την ανάπτυξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.
- (2) Η οδηγία 2008/94/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2008, περί προστασίας των μισθωτών σε περίπτωση αφερεγγυότητας του εργοδότη²², η οδηγία 2009/38/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τη θέσπιση ευρωπαϊκού συμβουλίου

²⁰ ΕΕ C της ... , σ. .

²¹ ΕΕ C της ... , σ. .

²² ΕΕ L 283 της 28.10.2008, σ. 36.

εργαζομένων ή διαδικασίας σε επιχειρήσεις και ομίλους επιχειρήσεων κοινοτικής κλίμακας για την ενημέρωση των εργαζομένων και τη διαβούλευση με αυτούς²³, η οδηγία 2002/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, περί θέσπισης γενικού πλαισίου ενημερώσεως και διαβουλεύσεως των εργαζομένων στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα²⁴, η οδηγία του Συμβουλίου 98/59/EK του Συμβουλίου, της 20ής Ιουλίου 1998, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τις ομαδικές απολύσεις²⁵ και η οδηγία 2001/23/EK 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 επιχειρήσεων²⁶, είτε εξαιρούν τους ναυτικούς από το πεδίο εφαρμογής τους είτε επιτρέπουν στα κράτη μέλη την εξαίρεσή τους.

- (3) Εφόσον η ύπαρξη και/ή δυνατότητα θέσπισης εξαιρέσεων δεν δικαιολογείται από αντικειμενικούς λόγους, θα πρέπει να καταργηθούν.
- (4) Η παρούσα οδηγία σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ειδικότερα το δικαίωμα στην ενημέρωση και τη διαβούλευση στο πλαίσιο της επιχείρησης (άρθρο 27) και το δικαίωμα σε δίκαιες και πρόσφορες συνθήκες εργασίας (άρθρο 31), όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η παρούσα οδηγία πρέπει να εφαρμόζεται σύμφωνα με τα εν λόγω δικαιώματα και αρχές. Ωστόσο, η ύπαρξη και/ή δυνατότητα θέσπισης εξαιρέσεων μπορεί να αποτρέψει ή να περιορίσει τη δυνατότητα των ναυτικών να απολαύουν πλήρως του δικαιώματός τους για ενημέρωση και διαβούλευση, καθώς και το δικαίωμα για συνθήκες εργασίας οι οποίες σέβονται την υγεία των εργαζομένων, με ασφάλεια και αξιοπρέπεια, οι οποίες αμφότερες κατοχυρώνονται από τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (5) Η παρούσα νομική κατάσταση προκαλεί άνιση μεταχείριση της ίδιας κατηγορίας εργαζομένων από διάφορα κράτη μέλη, ανάλογα με το κατά πόσον εφαρμόζουν ή όχι τις εξαιρέσεις και τις παρεκκλίσεις που επιτρέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία. Ένας σημαντικός αριθμός των κρατών μελών έχει κάνει περιορισμένη χρήση των εξαιρέσεων.
- (6) Στις 10 Οκτωβρίου 2007 η Επιτροπή παρουσίασε το όραμά της για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, το «Γαλάζιο Βιβλίο»²⁷. Το όραμα αυτό αναγνωρίζει ότι όλα τα ζητήματα που σχετίζονται με τους ωκεανούς και τις θάλασσες της Ευρώπης είναι αλληλοσυνδεόμενα και ότι θα πρέπει να αναπτυχθούν κοινές πολιτικές που σχετίζονται με τη θάλασσα εάν θέλουμε να επιτευχθούν τα επιθυμητά αποτελέσματα.
- (7) Το Γαλάζιο Βιβλίο²⁸ τόνισε την ανάγκη αύξησης του αριθμού και της ποιότητας των θέσεων εργασίας στη θάλασσα για τους ευρωπαίους πολίτες και τη σημασία της βελτίωσης των συνθηκών εργασίας στα πλοία.

²³ EE L 122 της 16.5.2009, σ. 28.

²⁴ EE L 80 της 23.3.2002, σ. 29.

²⁵ EE L 225 της 12.8.1998, σ. 16.

²⁶ EE L 82 της 22.3.2001, σ. 16.

²⁷ COM(2007) 575 τελικό της 10ης Οκτωβρίου 2007.

²⁸ COM(2007) 575 τελικό της 10ης Οκτωβρίου 2007.

- (8) Σύμφωνα με το άρθρο 154 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή προέβη σε διαβουλεύσεις με τους κοινωνικούς εταίρους σε ευρωπαϊκό επίπεδο σχετικά με τον ενδεχόμενο προσανατολισμό της δράσης της ΕΕ στον τομέα αυτό.
- (9) Έχοντας υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις των τελευταίων ετών, ιδίως σε ό, τι αφορά την τεχνολογία επικοινωνιών, οι απαιτήσεις ενημέρωσης και διαβούλευσης θα πρέπει να επικαιροποιηθούν.
- (10) Τα δικαιώματα των ναυτικών που διέπονται από την παρούσα οδηγία, που έχουν αναγνωριστεί από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της εθνικής νομοθεσίας για την εφαρμογή των οδηγιών 2008/94/ΕΚ, 2009/38/ΕΚ, 2002/14/ΕΚ, 98/59/ΕΚ και/ή 2001/23/ΕΚ θα πρέπει να γίνονται σεβαστά.
- (11) Η εν λόγω οδηγία συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων που προβλέπονται στο άρθρο 151 της ΣΛΕΕ.
- (12) Συνεπώς, είναι σκόπιμο να τροποποιηθούν οι οδηγίες για το εργατικό δίκαιο που εξαιρούν τους ναυτικούς από το πεδίο εφαρμογής τους ή προβλέπουν παρεκκλίσεις που δεν δικαιολογούνται από αντικειμενικούς λόγους.
- (13) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορεί, συνεπώς, λόγω της κλίμακας και των επιπτώσεων της δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου μέτρα,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροπολογία στην οδηγία 2008/94/ΕΚ

Στο άρθρο 1, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Όταν εφαρμόζεται ήδη τέτοια διάταξη στην εθνική τους νομοθεσία, τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να εξαιρούν κατ' οίκον εργαζομένους που απασχολούνται από φυσικό πρόσωπο από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.»

Άρθρο 2

Τροπολογία στην οδηγία 2009/38/ΕΚ

Η οδηγία 2009/38/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

Στο άρθρο 1, η παράγραφος 7 απαλείφεται.

Άρθρο 3

Τροπολογία στην οδηγία 2002/14/ΕΚ

Η οδηγία 2002/14/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

Στο άρθρο 3, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποκλίνουν από την παρούσα οδηγία, μέσω ειδικών διατάξεων που εφαρμόζονται στα πληρώματα των ποντοπόρων πλοίων, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ειδικές διατάξεις εγγυώνται ισοδύναμο επίπεδο προστασίας του δικαιώματος ενημέρωσης και διαβούλευσης και την αποτελεσματική άσκησή του από τους οικείους εργαζομένους.»

Άρθρο 4

Τροπολογία στην οδηγία 98/59/EK

Η οδηγία 98/59/EK τροποποιείται ως εξής:

(1) Το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

η «μεταβίβαση» ερμηνεύεται κατά την έννοια της οδηγίας 2001/23/EK.»

β) στο άρθρο 1 παράγραφος 2, το στοιχείο γ) απαλείφεται.

(2) Στο άρθρο 3 παράγραφος 1, παρεμβάλλεται νέο δεύτερο εδάφιο:

«Όταν η σχεδιαζόμενη ομαδική απόλυση αφορά τα μέλη του πληρώματος ποντοπόρου σκάφους, η κοινοποίηση γίνεται προς την αρμόδια αρχή του κράτους της σημαίας που φέρει το σκάφος.»

(3) Στο άρθρο 4 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 1α:

«1α. Όταν σχεδιαζόμενες ομαδικές απολύσεις των μελών πληρώματος, που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο ή απορρέουν από μια μεταβίβαση ποντοπόρου σκάφους, τα κράτη μέλη μπορούν, κατόπιν διαβούλευσης με τους κοινωνικούς εταίρους, να χορηγήσουν στην αρμόδια δημόσια αρχή την εξουσία να παρεκκλίνει, εν όλω ή εν μέρει, από την περίοδο που προβλέπεται στην παράγραφο 1 στις ακόλουθες περιστάσεις:

(a) το αντικείμενο της μεταβίβασης αποτελείται αποκλειστικά από ένα ή περισσότερα ποντοπόρα σκάφη,

(b) ο εργοδότης διαχειρίζεται μόνο ένα ποντοπόρο σκάφος.»

Άρθρο 5

Τροπολογία στην οδηγία 2001/23/EK

Η οδηγία 2001/23/EK τροποποιείται ως εξής:

Το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

(2) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3,

όταν και εφόσον η επιχείρηση, η εγκατάσταση ή το τμήμα επιχείρησης ή εγκατάστασης που πρόκειται να μεταβιβαστεί ευρίσκεται στο πεδίο εδαφικής εφαρμογής της Συνθήκης.»

(3) Η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στη μεταβίβαση ποντοπόρου σκάφους νηολογημένου σε και/ή φέρον σημαία κράτους μέλους και το οποίο συνιστά επιχείρηση, εγκατάσταση ή τμήμα επιχείρησης ή εγκατάστασης για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ακόμη και όταν δεν βρίσκεται εντός του εδαφικού πλαισίου εφαρμογής της Συνθήκης.»

(4) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4:

«4. Τα κράτη μέλη μπορούν, κατόπιν διαβούλευσης με τους κοινωνικούς εταίρους, να προβλέπουν ότι το κεφάλαιο II της παρούσας οδηγίας δεν εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιστάσεις:

- α) το αντικείμενο της μεταβίβασης αποτελείται αποκλειστικά από ένα ή περισσότερα ποντοπόρα σκάφη
- β) η εκμετάλλευση ή επιχείρηση που μεταβιβάζεται διαχειρίζεται ένα μόνο ποντοπόρο σκάφος.»

Άρθρο 6

Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας δεν μπορεί, σε καμία περίπτωση, να αποτελέσει λόγο για τη μείωση του γενικού επιπέδου προστασίας των προσώπων που διέπονται από την παρούσα οδηγία, το οποίο παρέχεται ήδη από τα κράτη μέλη στους τομείς που διέπονται από τις οδηγίες 2008/94/EK, 2009/38/EK, 2002/14/EK, 98/59/EK και/ή 2001/23/EK.

Άρθρο 7

Η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τα κράτη μέλη και τους κοινωνικούς εταίρους σε επίπεδο Ένωσης, υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την υλοποίηση και την εφαρμογή των άρθρων 4 και 5 της παρούσας οδηγίας όχι αργότερα από 2 έτη από την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 8.

Άρθρο 8

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία όχι αργότερα από 5 έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Όταν εγκριθούν από τα κράτη μέλη οι νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια

παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την παραπομπή αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 9

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 10

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος