



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Comisión de Empleo y Asuntos Sociales

2013/0390(COD)

19.12.2013

*****I**

PROYECTO DE INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la gente de mar, por la que se modifican las Directivas 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE y 2001/23/CE (COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

Comisión de Empleo y Asuntos Sociales

Ponente: Licia Ronzulli

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

Enmiendas a un proyecto de acto

Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas

Las supresiones se señalan en ***cursiva y negrita*** en la columna izquierda. Las sustituciones se señalan en ***cursiva y negrita*** en ambas columnas. El texto nuevo se señala en ***cursiva y negrita*** en la columna derecha.

En las dos primeras líneas del encabezamiento de cada enmienda se indica el pasaje del proyecto de acto examinado que es objeto de la enmienda. Si una enmienda se refiere a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, su encabezamiento contiene además una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición de que se trate.

Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado

Las partes de texto nuevas se indican en ***cursiva y negrita***. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo ¶ o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en ***cursiva y negrita*** y suprimiendo o tachando el texto sustituido.

Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	16

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la gente de mar, por la que se modifican las Directivas 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE y 2001/23/CE
(COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2013)0798),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 153, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0409/2013),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de ...¹,
 - Visto el dictamen del Comité de las Regiones, de ...²,
 - Visto el artículo 55 de su Reglamento,
 - Visto el informe de la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales (A7-0000/2014),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

Enmienda 1

Propuesta de Directiva

Título 1

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativa la gente de mar, por la que se	Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativa a la gente de mar, por la que se

¹ Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

² Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

modifican las Directivas 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE y **2001/23/CE**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

modifican las Directivas 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE y 98/59/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Or. en

Justificación

La Directiva 2001/23/CE reviste gran importancia para los bienes inmuebles, pero no es posible aplicarla sin más a los bienes muebles. En el transporte marítimo, los convenios colectivos suelen estar relacionados con la legislación del Estado de pabellón. Si se vende un buque y se aplica la Directiva, la gente de mar puede pasar a realizar su actividad bajo condiciones muy distintas que no tienen por qué ser en su beneficio. Los convenios colectivos difieren de un pabellón a otro y cubren a nivel nacional la posibilidad de traspasar activos navales.

Enmienda 2

Propuesta de Directiva Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) La Directiva 2008/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008, relativa a la protección de los trabajadores asalariados en caso de insolvencia del empresario²², la Directiva 2009/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre la constitución de un comité de empresa europeo o de un procedimiento de información y consulta a los trabajadores en las empresas y grupos de empresas de dimensión comunitaria²³, la Directiva 2002/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, por la que se establece un marco general relativo a la información y a la consulta de los trabajadores en la Comunidad Europea²⁴, la Directiva 98/59/CE del Consejo, de 20 de julio de 1998, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros que se refieren a los despidos colectivos²⁵ y **la Directiva 2001/23/CE del Consejo, de 12 de marzo de 2001, sobre la**

Enmienda

(2) La Directiva 2008/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008, relativa a la protección de los trabajadores asalariados en caso de insolvencia del empresario²², la Directiva 2009/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre la constitución de un comité de empresa europeo o de un procedimiento de información y consulta a los trabajadores en las empresas y grupos de empresas de dimensión comunitaria²³, la Directiva 2002/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, por la que se establece un marco general relativo a la información y a la consulta de los trabajadores en la Comunidad Europea²⁴ y la Directiva 98/59/CE del Consejo, de 20 de julio de 1998, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros que se refieren a los despidos colectivos²⁵, o bien excluyen a los trabajadores marítimos de su ámbito de

aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad²⁶, o bien excluyen a los trabajadores marítimos de su ámbito de aplicación, o bien autorizan a los Estados miembros a excluirlos.

aplicación, o bien autorizan a los Estados miembros a excluirlos.

²² DO L 283, 28.10.2008, p. 36.

²³ DO L 122, 16.5.2009, p. 28.

²⁴ DO L 80, 23.3.2002, p. 29.

²⁵ DO L 225, 12.8.1998, p. 16.

26 DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

²² DO L 283, 28.10.2008, p. 36.

²³ DO L 122, 16.5.2009, p. 28.

²⁴ DO L 80, 23.3.2002, p. 29.

²⁵ DO L 225, 12.8.1998, p. 16.

Or. en

Justificación

La Directiva 2001/23/CE reviste gran importancia para los bienes inmuebles, pero no es posible aplicarla sin más a los bienes muebles. En el transporte marítimo, los convenios colectivos suelen estar relacionados con la legislación del Estado de pabellón. Si se vende un buque y se aplica la Directiva, la gente de mar puede pasar a realizar su actividad bajo condiciones muy distintas que no tienen por qué ser en su beneficio. Los convenios colectivos difieren de un pabellón a otro y cubren a nivel nacional la posibilidad de traspasar activos navales.

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Considerando 5

Texto de la Comisión

(5) La situación jurídica actual ***da lugar a un trato desigual de la misma categoría de trabajadores por diferentes Estados miembros, dependiendo de si estos últimos aplican o no las exenciones y excepciones permitidas por la legislación actual. Un número importante de Estados miembros ha hecho un uso limitado de dichas***

Enmienda

(5) La situación jurídica actual ***en los Estados miembros deriva de la propia naturaleza de la profesión marítima. En muchos Estados miembros, la gente de mar goza de convenios colectivos que brindan un nivel adecuado de protección. Además, la entrada en vigor en agosto de 2013 del Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT garantiza unas***

exclusiones.

condiciones de competencia equitativas en el contexto internacional.

Or. en

Justificación

La diferencia más significativa entre el transporte marítimo y las actividades económicas realizadas en tierra firme es que un buque es un activo extremadamente móvil. Los buques suelen hallarse en las rutas comerciales internacionales, atravesando varias jurisdicciones nacionales. Esta propuesta debería aspirar a proteger unas condiciones de competencia equitativas en el contexto internacional haciendo mención expresa del Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT, que se ha incorporado al Derecho de la UE mediante un acuerdo entre los interlocutores sociales ECSA y ETF que se aplicará con arreglo al Derecho de la UE.

Enmienda 4

**Propuesta de Directiva
Considerando 7**

Texto de la Comisión

Enmienda

(7) En el Libro Azul²⁷ se hacía hincapié en la necesidad incrementar el número y la calidad de los puestos de trabajo en el sector marítimo para los ciudadanos europeos, así como en la importancia de mejorar las condiciones de trabajo a bordo.

suprimido

²⁸ COM(2007) 575 final de 10 de octubre de 2007.

Or. en

Justificación

Si bien resultan útiles las conclusiones del Libro Azul, no queda clara su relación con la exclusión de la gente de mar del ámbito de aplicación de determinadas directivas en materia de empleo. De hecho, las excepciones que autoriza el marco jurídico actual han garantizado hasta el momento presente la competitividad internacional del sector del transporte marítimo europeo.

Enmienda 5

Propuesta de Directiva Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) Los derechos de la gente de mar regulados por la presente Directiva, que están reconocidos por los Estados miembros en la legislación nacional de aplicación de las Directivas 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE **y/o 2001/23/CE**, deben respetarse.

Enmienda

(10) Los derechos de la gente de mar regulados por la presente Directiva, que están reconocidos por los Estados miembros en la legislación nacional de aplicación de las Directivas 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE **y** 98/59/CE, deben respetarse.

Or. en

Justificación

La Directiva 2001/23/CE reviste gran importancia para los bienes inmuebles, pero no es posible aplicarla sin más a los bienes muebles. En el transporte marítimo, los convenios colectivos suelen estar relacionados con la legislación del Estado de pabellón. Si se vende un buque y se aplica la Directiva, la gente de mar puede pasar a realizar su actividad bajo condiciones muy distintas que no tienen por qué ser en su beneficio. Los convenios colectivos difieren de un pabellón a otro y cubren a nivel nacional la posibilidad de traspasar activos navales.

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Procede, pues, modificar **las** Directivas en materia de Derecho laboral que excluyen de su ámbito de aplicación a los trabajadores del sector marítimo o permiten excepciones que no están justificadas por razones objetivas.

Enmienda

(12) Procede, pues, modificar **varias** Directivas en materia de Derecho laboral que excluyen de su ámbito de aplicación a los trabajadores del sector marítimo o permiten excepciones que no están justificadas por razones objetivas.

Or. en

Justificación

La Directiva 2001/23/CE reviste gran importancia para los bienes inmuebles, pero no es posible aplicarla sin más a los bienes muebles. En el transporte marítimo, los convenios

colectivos suelen estar relacionados con la legislación del Estado de pabellón. Si se vende un buque y se aplica la Directiva, la gente de mar puede pasar a realizar su actividad bajo condiciones muy distintas que no tienen por qué ser en su beneficio. Los convenios colectivos difieren de un pabellón a otro y cubren a nivel nacional la posibilidad de traspasar activos navales.

Enmienda 7

Propuesta de Directiva

Artículo 2 – punto 1

Directiva 2009/38/CE

Artículo 1 – apartado 7

Texto de la Comisión

En el artículo 1, *se suprime* el apartado 7.

Enmienda

En el artículo 1, el apartado 7 *se sustituye por el texto siguiente:*

«7. Los Estados miembros podrán establecer excepciones a la presente Directiva en aquellos casos en los que un representante de los trabajadores o su suplente esté prestando servicio a bordo de un buque que está en la mar o en un puerto de un Estado distinto del Estado de pabellón, o en otro lugar desde el cual no le resulta posible participar con su presencia en una reunión en el sentido de la presente Directiva.»

Or. en

Justificación

Dada la propia naturaleza del transporte marítimo y las grandes distancias que entraña el transporte marítimo de alta mar, es probable que la participación presencial en comités de empresa suponga una traba para las operaciones de transporte marítimo. De hecho, los buques que se dedican al comercio internacional pasan considerablemente más tiempo en la mar que en los puertos. Por ello, no tiene sentido la participación al no poderse garantizar la presencia física y carecer muchos buques a día de hoy de los equipos de comunicación que podrían servir de alternativa.

Enmienda 8

Propuesta de Directiva

Artículo 3 – punto 1

Texto de la Comisión

«3. Los Estados miembros podrán establecer excepciones a la presente Directiva **mediante disposiciones específicas aplicables a las tripulaciones de buques que naveguen en alta mar, siempre que dichas disposiciones particulares garanticen un nivel equivalente de protección del derecho a la información y a la consulta y su ejercicio efectivo por parte de los trabajadores de que se trate.**»

Enmienda

3. Los Estados miembros podrán establecer excepciones a la presente Directiva **en aquellos casos en los que un representante de los trabajadores o su suplente de la correspondiente empresa o centro de trabajo esté prestando servicio a bordo de un buque de navegación marítima que está en la mar o en un puerto de un Estado distinto del Estado de pabellón, o en otro lugar desde el cual no le resulta posible celebrar una reunión con el empresario de conformidad con las modalidades prácticas de información y de consulta.**

En caso de que se establezcan excepciones al artículo 4, se informará de la reunión con el empresario y del orden del día a los representantes de los trabajadores afectados, así como del motivo por el que no están invitados a la reunión. Dichos representantes de los trabajadores podrán presentar observaciones relativas al orden del día a la dirección interesada. Los representantes de los trabajadores recibirán posteriormente información sobre los resultados de la reunión.

Si uno o varios representantes de los representantes de los trabajadores de la correspondiente empresa o centro de trabajo no estén prestando servicio a bordo de un buque mercantes, sus derechos de información y consulta no se verán afectados por las excepciones establecidas en el presente apartado.

Or. en

Justificación

Dada la propia naturaleza del transporte marítimo, es probable que la participación presencial en órganos de información y de consulta suponga una traba para las operaciones

de transporte marítimo.

Enmienda 9

Propuesta de Directiva

Artículo 4 – punto 2

Directiva 98/59/CE

Artículo 3 – apartado 1 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

«Cuando los despidos colectivos previstos se refieran a los miembros de la tripulación de un buque de navegación marítima, la notificación deberá enviarse a la autoridad competente del Estado del pabellón.»

Enmienda

«Cuando los despidos colectivos previstos se refieran a los miembros de la tripulación de un buque de navegación marítima, la notificación deberá enviarse a la autoridad competente del Estado del pabellón, **así como a la autoridad pública competente del país en el que tenga su sede o domicilio el empresario.**»

Or. en

Justificación

No basta simplemente con informar al Estado de pabellón, puesto que muy a menudo no tiene nada que ver con el Estado en el que tiene su sede o domicilio el empresario y carece de competencia en este.

Enmienda 10

Propuesta de Directiva

Artículo 4 – punto 3

Directiva 98/59/CE

Artículo 4 - apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Si los despidos colectivos de los miembros de una tripulación previstos ***están*** ligados al traspaso de un buque de navegación marítima o se ***derivan*** del mismo, ***los Estados miembros podrán, previa consulta a los interlocutores sociales, otorgar a la autoridad pública competente el poder de establecer excepciones, íntegramente o en parte, al período previsto en el apartado 1 en las siguientes***

Enmienda

Los despidos colectivos de los miembros de una tripulación previstos ***que estén*** ligados al traspaso de un buque de navegación marítima o se ***deriven*** del mismo ***quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva.***

circunstancias:

Si en la legislación nacional o en los convenios colectivos ya se aplican disposiciones en relación con los despidos colectivos de los miembros de una tripulación a bordo de un buque marítimo, estas no se verán afectadas por la presente Directiva.

a) el objeto del traspaso consiste exclusivamente en uno o varios buques de navegación marítima;

b) el empleador explota únicamente un buque de navegación marítima.»

Or. en

Justificación

Las disposiciones de la Directiva establecen el procedimiento a seguir para informar y consultar a los trabajadores. Las complejas estructuras marítimas de empleo hacen que a menudo sea impracticable aplicar estas disposiciones. De aplicar la Directiva de la Comisión, probablemente constituiría un incentivo para el cambio de pabellón. Las disposiciones nacionales relativas a los despidos colectivos de las que disponen multitud de Estados miembros reflejan las características del sector del transporte marítimo. Los Estados miembros son los que han de seguir decidiendo qué necesidad hay de legislación o de otras medidas.

Enmienda 11

Propuesta de Directiva Artículo 5

Texto de la Comisión

Enmienda

La Directiva 2001/23//CE queda modificada como sigue:

suprimido

El artículo 1 queda modificado como sigue:

(1) El apartado 3 se sustituye por el siguiente texto:

«2. La presente Directiva se aplicará, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, a condición de que las empresas, los centros de actividad o las partes de empresas o de centros de actividad que se vayan a traspasar se encuentren dentro

del ámbito de aplicación territorial del Tratado.»

(2) El apartado 3 se sustituye por el siguiente texto:

«3. La presente Directiva se aplicará al traspaso de un buque de navegación marítima matriculado en un Estado miembro y/o que enarbole pabellón de un Estado miembro y sea una empresa, un centro de actividad o una parte de estos a los efectos de la presente Directiva, aun cuando no se encuentre dentro del ámbito de aplicación territorial del Tratado.»

(3) Se añade el siguiente apartado 4:

«4. Los Estados miembros podrán, previa consulta a los interlocutores sociales, establecer que el capítulo II de la presente Directiva no se aplique en las siguientes circunstancias:

a) el objeto del traspaso consiste exclusivamente en uno o varios buques de navegación marítima;

b) si la empresa o el centro de actividad que se va a traspasar explota únicamente un buque de navegación marítima.»

Or. en

Justificación

Los buques son bienes muebles que se pueden traspasar de la jurisdicción de un Estado a la de otro mediante un cambio de pabellón y de matrícula. Además, resulta imposible traspasar un barco para que enarbole otro pabellón y conservar al mismo tiempo los derechos de los trabajadores en un régimen jurídico diferentes. Por lo tanto, ha de existir el derecho a rescindir los contratos laborales. Debería entenderse que las condiciones laborales básicas de la gente de mar las establece la legislación del Estado de pabellón.

Enmienda 12

Propuesta de Directiva Artículo 6 – apartado 1

Texto de la Comisión

La aplicación de la presente Directiva no

PE524.699v01-00

Enmienda

La aplicación de la presente Directiva no

PR\1011772ES.doc

14/18

podrá justificar en ningún caso una reducción del nivel general de protección de las personas cubiertas por la presente Directiva, ya garantizado por los Estados miembros en los ámbitos cubiertos por las Directivas 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE y/o **2001/23/CE**.

podrá justificar en ningún caso una reducción del nivel general de protección de las personas cubiertas por la presente Directiva, ya garantizado por los Estados miembros en los ámbitos cubiertos por las Directivas 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE y 98/59/CE.

Or. en

Justificación

La Directiva 2001/23/CE reviste gran importancia para los bienes inmuebles, pero no es posible aplicarla sin más a los bienes muebles. En el transporte marítimo, los convenios colectivos suelen estar relacionados con la legislación del Estado de pabellón. Si se vende un buque y se aplica la Directiva, la gente de mar puede pasar a realizar su actividad bajo condiciones muy distintas que no tienen por qué ser en su beneficio. Los convenios colectivos difieren de un pabellón a otro y cubren a nivel nacional la posibilidad de traspasar activos navales.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Comisión Europea se fija el objetivo de mejorar los derechos de la gente de mar empleada a bordo de los buques que navegan bajo pabellón de uno de los veintiocho Estados miembros, y para ello propone revisar un total de cinco directivas.

Estas directivas son la Directiva 2008/94/CE relativa a la protección de los trabajadores asalariados en caso de insolvencia del empresario, la Directiva 2009/38/CE sobre la constitución de un comité de empresa europeo, la Directiva 2002/14/CE por la que se establece un marco general relativo a la información y a la consulta de los trabajadores, la Directiva 98/49/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros que se refieren a los despidos colectivos, la Directiva 2001/23/CE sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, y la Directiva 96/71/CE sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios.

Parece oportuno analizar en primer lugar el posible impacto de la propuesta de la Comisión.

Aproximadamente el 90 % del comercio mundial se realiza utilizando los servicios del sector del transporte marítimo, sin el cual sería imposible llevar a cabo las importaciones y exportaciones de mercancías requeridas a escala mundial y de atender adecuadamente a la creciente demanda, proveniente principalmente de países con un elevado ritmo de crecimiento económico.

En el mundo navegan unos 50.000 buques mercantiles bajo pabellones de 150 naciones, que dan empleo a más de un millón de trabajadores marítimos. Casi el 30 % de estos buques mercantes están matriculados en un Estado miembro de la UE. Un 20 %, aproximadamente, de la capacidad de flete mundial corresponde a buques de la Unión Europea.

Por desgracia, no se pueden ofrecer datos precisos sobre ocupación en el sector de la marina mercante porque las estadísticas no se actualizan de forma regular y varían de una fuente a otra.

De todas formas, en el informe sobre la evaluación de impacto de la Comisión Europea se lee que en Europa, el número de personas empleadas en el sector de la navegación marítima se eleva a 345 455, y que 157 561 personas trabajan en el sector de la pesca.

Con su propuesta, la Comisión Europea propone mejorar el nivel de protección de los trabajadores marítimos y favorecer al mismo tiempo la creación de nuevos puestos de trabajo en un sector de suma importancia para la economía europea.

La ponente se adhiere a este objetivo, pero no comparte algunos de los elementos de la propuesta.

Desea subrayar ante todo que los trabajadores marítimos, aunque estén excluidos del ámbito de aplicación de las Directivas que nos ocupan, gozan de distintos regímenes de protección en virtud de las legislaciones sectoriales adoptadas por los Estados miembros. Por consiguiente, no cabe hablar propiamente de exclusiones, sino de la aplicación de legislaciones heterogéneas.

En segundo lugar, la Comisión, con referencia a la Directiva 2001/23/CE relativa a los traspasos de empresas, sostiene que «algunas naciones marítimas que no aplican las

excepciones han incrementado su flota, mientras que las flotas de los Estados miembros que aplicaban dichas excepciones han disminuido.»

La Directiva 2001/23/CE no parece dejar a los Estados miembros la posibilidad de optar por aplicar las disposiciones en ella contenidas al ámbito de la navegación marítima, dado que excluye de forma clara y unívoca a los buques marítimos. Por consiguiente, dicha directiva no puede haber incidido en el incremento de la flota de un Estado miembro con respecto a la evolución de la de otro.

La ponente desea insistir en cambio en la necesidad de tener en cuenta los posibles efectos que se originarían para la flota comunitaria si los vínculos en materia laboral que rigen en los traspasos de empresas se hicieran extensivos a los buques.

En un sector tan fuertemente internacionalizado como el marítimo, donde son habituales las transferencias de propiedad de los buques, las compañías navieras comunitarias quedarían en fuerte desventaja con respecto a la competencia si estuvieran supeditadas a normas legales más estrictas en caso de enajenar un buque, eso es, a engorrosas formalidades burocráticas para efectuar la transferencia y a cargas más elevadas, todo lo cual les restaría competitividad.

No conviene perder de vista que un buque es un bien móvil, lo que propicia su traslado de un registro a otro, a diferencia de lo que ocurre con las empresas que operan en un emplazamiento fijo.

Son fáciles de imaginar las consecuencias negativas que se derivarían, tanto en el plano económico como del empleo, de una pérdida de cota de las flotas europeas en beneficio de las flotas de fuera de la UE.

Tal tendencia redundaría en detrimento de los objetivos de la directiva que nos ocupa, como son el fomento del empleo en el sector marítimo y la mejora de la protección de los trabajadores marítimos.

En la actualidad, las tripulaciones de los buques que navegan bajo pabellones comunitarios están protegidas en casi todos los casos por normas legales más ventajosas que las que aplican muchos Estados terceros. Con una pérdida de buques de pabellón comunitario en beneficio de otros pabellones se perderían numerosos puestos de trabajo, y muchos trabajadores marítimos de la UE, para no quedarse sin empleo, se verían obligados a trabajar sin la protección de un paraguas comunitario.

Además, a la hora de considerar la eventualidad de extender la normativa sobre los traspasos de empresas a la enajenación de buques marítimos, se habrán de tener en cuenta algunas especificidades del sector marítimo.

Así, a bordo de un buque, numerosos trabajadores alternan periodos de trabajo a bordo (habitualmente de 3 a 4 meses de duración) con periodos en tierra, durante los cuales, en la mayoría de los casos, se interrumpe su relación laboral. Cuando un trabajador marítimo se embarca nuevamente, aunque lo haga por cuenta del mismo armador, lo hace casi siempre en una nave distinta de la anterior. Ello se debe a las especificidades del trabajo marítimo, que exige una permanente alternancia de trabajadores en periodo activo, ya sea por la necesidad de los propios trabajadores de alternar periodos de trabajo a bordo con periodos en tierra (que varían en muchos casos de un trabajador a otro), o por exigencias operativas de la empresa.

En tales circunstancias sería difícil, en caso de transferencia de la propiedad del buque, establecer a qué trabajadores se debe garantizar el mantenimiento de la relación laboral. De

hecho, solo sería posible hacerlo con respecto a aquellos que pertenezcan a la tripulación en el momento de la venta, con el riesgo de que la garantía laboral se aplicaría incluso a personas que se hubiesen enrolado el día anterior a la venta del buque, lo que supondría un agravio comparativo para otros trabajadores.

La ponente no considera oportuno modificar la Directiva 2001/23/CE sobre los traspasos de empresas incluyendo en su ámbito de aplicación a los trabajadores marítimos. Un buque es por definición un bien móvil; es habitual que un buque cambie de propietario y cambie también de pabellón o país de matrícula. En los países que aplican las referidas excepciones, los trabajadores marítimos tienen derecho, con arreglo al derecho nacional, de decidir si quieren ser traspasados con el buque o no. Cuando un buque se destine después de su venta a navegar por otras áreas del mundo, los trabajadores marítimos optan en muchos casos por no ser traspasados con el buque, sino por seguir trabajando para el mismo armador a bordo de otro buque. Una extensión del campo de aplicación de la Directiva 2001/23/CE empeoraría la seguridad jurídica tanto de los armadores como de los trabajadores marítimos.

La ponente considera, además, que la propuesta de la Comisión de modificar la Directiva 98/59/CE sobre los despidos colectivos no debería convertirse en un impedimento para la compra o la venta de un buque. Cuando se prevean despidos colectivos, los empleadores deben informar a los representantes de los trabajadores y notificar la decisión a la autoridad nacional competente del Estado de pabellón del buque. Sin embargo, el periodo de reflexión contemplado por la Directiva 98/59/CE, que comienza con la notificación del proyecto de despido a la autoridad pública competente y que marca un plazo de carencia de treinta días para su puesta en práctica, no tiene en cuenta las especificidades del transporte marítimo.

Además, la ponente considera que los trabajadores marítimos deben tener la posibilidad de participar y de votar en los comités de empresa europeos. Debe estar prevista la posibilidad de que los trabajadores marítimos elijan y/o designen a sus representantes, aunque su prolongado alejamiento de la sede de la empresa les dificulte o impida hacerlo.

A la luz de las observaciones arriba expuestas, la ponente propone modificar algunos elementos de la propuesta de la Comisión, porque opina que no tienen debidamente en cuenta algunos aspectos del oficio de marinero y del funcionamiento del sector de los transportes marítimos.

Los nuevos elementos pretenden mejorar la seguridad jurídica de todos los operadores.

El objetivo común debe ser proporcionar a los trabajadores marítimos europeos la mejor tutela posible, adoptando una propuesta que trace un justo equilibrio entre la necesidad de los trabajadores marítimos de disponer de un adecuado nivel de protección y el mantenimiento de la competitividad del sector que les da trabajo.