



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 18.11.2013
SWD(2013) 461 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει το έγγραφο

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, 2001/23/ΕΚ**

{COM(2013) 798 final}
{SWD(2013) 462 final}

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει το έγγραφο

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, 2001/23/ΕΚ**

1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Οι οδηγίες για το εργατικό δίκαιο της ΕΕ εφαρμόζονται γενικά σε όλους τους τομείς δραστηριότητας και όλες τις κατηγορίες εργαζομένων. Ωστόσο, έξι οδηγίες¹ είτε εξαιρούν τους ναυτικούς (ναυτικούς και/ή αλιείς) από το πεδίο εφαρμογής τους είτε επιτρέπουν στα κράτη μέλη να τους εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής της εκτελεστικής νομοθεσίας χωρίς καμία ρητή αιτιολόγηση.

Περίπου το 90 % του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται από τη διεθνή ναυτιλία. Χωρίς τη ναυτιλία, η εισαγωγή και εξαγωγή εμπορευμάτων στην κλίμακα που είναι αναγκαία για τον σύγχρονο κόσμο δεν θα ήταν δυνατή. Υπάρχουν πάνω από 50 000 εμπορικά πλοία που δραστηριοποιούνται στο διεθνές εμπόριο, μεταφέροντας κάθε είδος φορτίου. Ο παγκόσμιος στόλος είναι νηολογημένος σε πάνω από 150 έθνη και επανδρωμένος με πάνω από ένα εκατομμύριο ναυτικούς σχεδόν κάθε εθνικότητας. Το 30 % περίπου των εμπορικών πλοίων είναι νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος της ΕΕ (βλ. παράρτημα 2 της έκθεσης για την εκτίμηση του αντικτύπου). Όσον αφορά την ολική χωρητικότητα (GT)², η ΕΕ αντιπροσωπεύει ποσοστό 19,2 % του παγκόσμιου στόλου³.

Ο παγκόσμιος αλιευτικός στόλος αποτελούνταν από περίπου 4,4 εκατομμύρια σκάφη το 2010, αριθμός που έμεινε σχετικά σταθερός από το 1998, με ποσοστό 73 % των σκαφών στην Ασία, ενώ έπονται η Αφρική, η Λατινική Αμερική και η Καραϊβική, η Βόρεια Αμερική και η Ευρώπη. Συνολικά, 3,2 εκατομμύρια σκάφη θεωρήθηκαν ότι λειτουργούν σε θαλάσσια ύδατα και 1,1 εκατομμύρια σκάφη σε εσωτερικά ύδατα.

Ο αλιευτικός κλάδος της ΕΕ παρέχει περίπου 6,4 εκατομμύρια τόνους ψαριών ετησίως. Η αλιεία και η μεταποίηση αλιευτικών προϊόντων δίνουν εργασία σε περισσότερα από 350 000 άτομα. Το 2006 πέντε κράτη μέλη (Δανία, Ισπανία, Γαλλία, Κάτω Χώρες και Ηνωμένο Βασίλειο) αντιπροσώπευαν το 60 % της κοινοτικής παραγωγής⁴.

Τα στοιχεία σχετικά με την απασχόληση στο εμπορικό ναυτικό δεν συλλέγονται συστηματικά και τα αριθμητικά στοιχεία διαφέρουν σημαντικά ανάλογα με τις πηγές. Η έκθεση εκτίμησης του αντικτύπου στηρίζεται στα αριθμητικά στοιχεία που παρέχουν οι εθνικές διοικήσεις ή, εάν αυτά δεν είναι διαθέσιμα, σε έναν μέσο όρο των στοιχείων που προέρχονται από διάφορες μελέτες. Το εμπορικό ναυτικό απασχολεί 345 455 ναυτικούς, ενώ ο τομέας της αλιείας παρέχει απασχόληση σε 157 561 αλιείς.

¹ Οδηγία 2008/94/EK σχετικά με την προστασία των μισθωτών σε περίπτωση αφερεγγυότητας του εργοδότη (ΕΕ L 283, σ. 36), οδηγία 2009/38/EK για τη θέσπιση ευρωπαϊκής επιτροπής επιχείρησης (ΕΕ L 122 της 16.5.2009, σ. 28), οδηγία 2002/14/EK περί θεσπίσεως γενικού πλαισίου ενημέρωσης και διαβουλεύσεως των εργαζομένων (ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 29), οδηγία 98/59/EK του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τις ομαδικές απολύσεις (ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 16), οδηγία 2001/23/EK σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων (ΕΕ L 82 της 22.3.2001, σ. 16) και οδηγία 96/71/EK σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών (ΕΕ L 18 της 21/1/1997, σ. 1).

² Ολική χωρητικότητα είναι η διεθνώς παραδεκτή μέτρηση των σκαφών που αντιπροσωπεύουν τον όγκο των περικλειστων χώρων των σκαφών.

³ ECSA, ετήσια έκθεση 2011-2012

⁴ Eurostat, στατιστικές αλιείας, Σεπτέμβριος 2012

Τα κράτη μέλη έχουν προβεί σε διαφορετικές επιλογές όσον αφορά τη χρήση των εξαιρέσεων. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται μια γενική επισκόπηση της κατάστασης για τις έξι οδηγίες.

		Αφερεγγυότητα	ΕΣΕ	Ενημέρωση και διαβούλευση	Ομαδικές απολύσεις	Μεταβίβαση επιχειρήσεων	Απόσπαση εργαζομένων
Τα κράτη μέλη που χρησιμοποιήσαν εξαιρέσεις		CY, EL, MT	CY, EE, EL, HU, IT, LT, LV, MT, RO	CY, LU, MT, RO	BE, CY, DE, DK, EL, IE, LU, LV, MT, SK	CY, DK, EL, HU, IE, LU, LV, MT, NL, RO	BE, BU, CY, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, PL, RO, SE, UK
Σύνολο	Εμπορικό ή ναυτικού	Δεν εξαιρείται	159 150	86 497	138 141	155 925	272 520
	Αλιείας	26 386	Δεν εξαιρείται	8 452	35 702	43 501	Δεν εξαιρείται
% στην κατηγορία	Εμπορικό ή ναυτικού	Δεν εξαιρείται	46,1 %	25,0 %	40%	45,1 %	78,9 %
	Αλιείας	16,7 %	Δεν εξαιρείται	5,4 %	22,7 %	27,6 %	Δεν εξαιρείται
% του εργατικού δυναμικού της ΕΕ ⁵	Εμπορικό ή ναυτικού	Δεν εξαιρείται	0,07 %	0,04 %	0,06 %	0,07 %	0,11 %
	Αλιείας	0,01 %	Δεν εξαιρείται	0,004 %	0,015 %	0,018 %	Δεν εξαιρείται

Η ύπαρξη και/ή δυνατότητα καθιέρωσης εξαιρέσεων μπορεί να αποτρέψει ή να περιορίσει τη δυνατότητα των ναυτικών να απολαμβάνουν το δικαίωμά τους στην ενημέρωση και τη διαβούλευση, καθώς και το δικαίωμα σε συνθήκες εργασίας οι οποίες σέβονται την υγεία, την ασφάλεια και την αξιοπρέπεια των εργαζομένων, τα οποία κατοχυρώνονται αμφότερα στον Χάρτη στα άρθρα 27 και 31.

Οι εν λόγω οδηγίες δεν προβλέπουν ρητή αιτιολόγηση για τις εξαιρέσεις, που δεν είχαν προταθεί από την Επιτροπή και αιτιολογηθεί ρητά είτε κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών είτε στο κείμενο των οδηγιών. Ωστόσο, μπορεί να γίνει η παραδοχή ότι η πλανόδια φύση των σκαφών θεωρήθηκε εμπόδιο στην εφαρμογή των κανόνων σχετικά με την ενημέρωση και τη διαβούλευση των εργαζομένων που αποτελούν μέρος όλων των σχετικών οδηγιών, με εξαίρεση την οδηγία για την αφερεγγυότητα και την οδηγία σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων. Μπορεί να γίνει η παραδοχή ότι ορισμένα κράτη μέλη στο Συμβούλιο ενδέχεται να έχουν επικαλεσθεί τη δυσκολία επικοινωνίας με ποντοπόρα σκάφη ως λόγο για τη δυνατότητα να παρεκκλίνουν από τους γενικούς κανόνες, ιδίως για την ενημέρωση και τη διαβούλευση. Σήμερα, με τις εξελίξεις στην τεχνολογία επικοινωνιών αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί λόγος εξαίρεσης⁶.

⁵ 239 608 εργαζόμενοι, σύμφωνα με τις στατιστικές της αγοράς εργασίας, έκδοση 2011, Eurostat.

⁶ Αυτό αναγνωρίζεται επίσης από την οργάνωση των εργοδοτών (ECSCA). Ωστόσο, υποστηρίζει ότι οι λόγοι για τις εξαιρέσεις συνδέονται με θέματα άλλα από την υλικοτεχνική υποστήριξη της ενημέρωσης και της διαβούλευσης, κυρίως την ανάγκη να αποφευχθεί η προσθήκη διοικητικών επιβαρύνσεων που θα υπονομεύσουν την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών επιχειρηματιών.

Η διαφορετική μεταχείριση των εργαζομένων από έναν δεδομένο τομέα, εφόσον δεν δικαιολογείται από αντικειμενικούς λόγους, είναι δύσκολο να συμβιβαστεί με τον Ευρωπαϊκό Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να αξιολογηθεί κατά πόσον αντικειμενικοί λόγοι μπορούν να δικαιολογήσουν τη διαφορετική μεταχείριση των ναυτικών και, εάν όχι, να προτείνουν μέτρα που θα επιφέρουν τα ίδια ή ισοδύναμα δικαιώματα με εκείνα που απολαμβάνουν οι χερσαίοι εργαζόμενοι.

Επιπλέον, ο αριθμός των εθνικών ναυτικών της ΕΕ μειώνεται σταθερά και αυτό θα μπορούσε να δημιουργήσει προβλήματα για το μέλλον, κυρίως επειδή η πείρα στη θάλασσα είναι απαραίτητη για ορισμένες θέσεις εργασίας στην ξηρά. Αν και αυτό θα μπορούσε να είναι η συνέπεια διάφορων παραγόντων, όπως η απομόνωση, ο φόρτος εργασίας και το κοινωνικό περιβάλλον επί του σκάφους, είναι γενικά αποδεκτό ότι η έλλειψη ενδιαφέροντος για ναυτική σταδιοδρομία μπορεί να ενισχυθεί από την εντύπωση ότι η ναυτική εργασία αποτελεί τομέα «εξαίρεσης» με την επιφύλαξη των εσωτερικών του κανονισμών ή την ανυπαρξία κανόνων⁷.

Το αίσθημα ανασφάλειας δικαίου θα μπορούσε να αποθαρρύνει δυνητικούς εργαζομένους να ακολουθήσουν θαλάσσια επαγγέλματα. Έτσι, η ύπαρξη των εξαιρέσεων συμβάλλει στην υπονόμευση της ελκυστικότητας της ναυτικής εργασίας. Αυτό επιβεβαιώθηκε από σημαντικούς φορείς, συμπεριλαμβανομένων των συνδικαλιστικών οργανώσεων και της Task Force για την απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα στη ναυτιλία.

2. ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΔΡΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΙ Η ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ

Η ενέργεια αυτή αφορά την πιθανή αναθεώρηση των έξι οδηγιών. Συνεπώς, αυτό μπορεί να γίνει μόνο σε επίπεδο ΕΕ, με οδηγία ή με μια σειρά οδηγιών για την τροποποίηση των ισχυουσών νομικών πράξεων.

Αυτή η πρωτοβουλία καλύπτει έναν τομέα ο οποίος υπόκειται σε έντονο διεθνή ανταγωνισμό και με μεγάλο ποσοστό εργατικού δυναμικού που απασχολείται σε σκάφη ενός κράτους μέλους που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη ή από τρίτες χώρες. Μια πρωτοβουλία της ΕΕ θα εξασφαλίσει ίσους όρους ανταγωνισμού, τουλάχιστον για τα σκάφη που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους.

3. ΣΤΟΧΟΙ

3.1. Γενικοί στόχοι

Η πρωτοβουλία αυτή αποσκοπεί στη βελτίωση του επιπέδου προστασίας των δικαιωμάτων που προστατεύονται από τον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ στο εργατικό δίκαιο. Συμβάλλει επίσης 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.

3.2. Ειδικοί στόχοι

Η πρωτοβουλία αυτή έχει τους ακόλουθους ειδικούς στόχους:

⁷ Βλέπε, μεταξύ άλλων, την ανακοίνωση «Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση» (COM (2007) 574 τελικό) και την έκθεση της ειδικής ομάδας για την απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα στη ναυτιλία. .

- α) βελτίωση του επιπέδου προστασίας των δικαιωμάτων που προστατεύονται από τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ, ιδίως με την αξιολόγηση του εάν η διαφορετική μεταχείριση δικαιολογείται αντικειμενικά από τα χαρακτηριστικά του τομέα, και, αν όχι, με την ενίσχυση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε θαλάσσια επαγγέλματα, προκειμένου να ευθυγραμμιστούν με το πρότυπο που απολαμβάνουν οι εργαζόμενοι στην ξηρά·
- β) συμβολή στην επάνοδο περισσότερων νέων πολιτών της ΕΕ στην απασχόληση στους τομείς του εμπορικού ναυτικού και της αλιείας, καθιστώντας τους εν λόγω τομείς πιο ελκυστικούς σε σύγκριση με τη χερσαία απασχόληση και βελτίωση της διατήρησης των ναυτικών στο επάγγελμα.

4. ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

4.1. 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 και τα κράτη μέλη θα παραμείνουν ελεύθερα να χρησιμοποιούν ή να μην κάνουν χρήση των παρεκκλίσεων και εξαιρέσεων.

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.

4.2. Επιλογή πολιτικής 2: παρέκκλιση που υπόκειται στην εγγύηση ισοδύναμου επιπέδου ασφάλειας

Η επιλογή αυτή θα έχει ως αποτέλεσμα την αντικατάσταση των τυφλών εξαιρέσεων από μια διάταξη που 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.

Η επιλογή αυτή θα απαιτήσει από τα κράτη μέλη να καθορίζουν την ουσία της προστασίας.

4.3. Επιλογή πολιτικής 3: κατάργηση των εξαιρέσεων σε όλες τις οδηγίες

Αυτή η επιλογή θα βασιστεί στην παραδοχή ότι όλες οι οδηγίες αρχικά προορίζονταν να συμπεριλάβουν όλους τους τομείς δραστηριότητας και ότι η εξαίρεση των ναυτικών είναι αδικαιολόγητη.

4.4. 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. Αυτή η επιλογή θα μπορούσε να αντιμετωπίσει τις ανησυχίες που εξέφρασαν ορισμένοι ενδιαφερόμενοι σχετικά με τις ιδιαιτερότητες του τομέα και το πρόσθετο κόστος.

Ανάλογα με την κάθε συγκεκριμένη οδηγία, μπορεί να είναι αναγκαίο να εφαρμοστούν ειδικές ρυθμίσεις σχετικά με την επιλεξιμότητα ως εκπροσώπου των εργαζομένων ή την εφαρμογή γενικών κανόνων όσον αφορά την πώληση σκάφους.

Δεν θα έχει στόχο απλώς την κατάργηση των εξαιρέσεων ή την εξασφάλιση ισοδύναμου επιπέδου προστασίας, αλλά μάλλον τον καθορισμό των βασικών κανόνων που θα εφαρμόζονται στον τομέα. Λαμβανομένων υπόψη των οικονομικών

επιπτώσεων των επιλογών, αυτό θα μπορούσε να σημαίνει, για παράδειγμα, την πρόβλεψη εφαρμογής ενός ειδικού κανόνα σε περιπτώσεις που είναι χαρακτηριστικές του τομέα, όπως, για παράδειγμα, η συχνή πώληση ενός σκάφους ή η εταιρεία που διαχειρίζεται ένα μόνο σκάφος.

5. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

5.1. Ο κίνδυνος εγκατάλειψης των κοινοτικών νηολογίων και η σύνδεσή του με την ανταγωνιστικότητα

Ο παγκοσμιοποιημένος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας εκδηλώνεται με πολλούς διαφορετικούς τρόπους, αλλά ένα βασικό στοιχείο είναι το νομικό καθεστώς για την εγκατάλειψη των κοινοτικών νηολογίων (και μετανηολόγηση) από πλοία, μια διαδικασία που δεν έχει άμεσο ισοδύναμο σε χερσαίες βιομηχανίες.

Το φαινόμενο της εγκατάλειψης των κοινοτικών νηολογίων προέκυψε σε μεγάλο βαθμό από τη βούληση των πλοιοκτητών να αποφευχθούν οι δαπάνες και οι περιορισμοί που συνδέονται με τη νηολόγηση των πλοίων τους στα παραδοσιακά θαλάσσια κράτη μέλη. Μία από τις κύριες δαπάνες λειτουργίας ενός πλοίου είναι το κόστος καταβολής των μισθών των πληρωμάτων και άλλες σχετικές δαπάνες. Εκτιμάται ότι οι διαφορές στο κόστος επάνδρωσης μεταξύ επιλεγμένων σημείων της ΕΕ και χαμηλότερου κόστους σκαφών ανοικτής νηολόγησης κυμαίνονται από + 22 % έως + 333 %⁸.

Τα οφέλη κάθε επιλογής πολιτικής πρέπει να μετρώνται έναντι του κινδύνου της εγκατάλειψης των κοινοτικών νηολογίων, που πρέπει να ελαχιστοποιηθεί. Υψηλός κίνδυνος εγκατάλειψης των κοινοτικών νηολογίων που συνδέονται με μια επιλογή πολιτικής θα σήμαινε ότι η αντίληψη των αρνητικών ανταγωνιστικών επιπτώσεων της εν λόγω επιλογής πολιτικής υπερκαλύπτει τα απτά οφέλη που έχουν σκάφη που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους. Πραγματική εγκατάλειψη των κοινοτικών νηολογίων θα αποτελέσει επίσης το έναυσμα για περαιτέρω μείωση του αριθμού των ναυτικών της ΕΕ. Κατά συνέπεια, ένας από τους στόχους της προτεινόμενης δράσης της ΕΕ θα μπορούσε να τεθεί σε κίνδυνο.

5.2. Η πείρα στα κράτη μέλη

Πολλά κράτη μέλη έχουν επιλέξει να μην κάνουν χρήση της δυνατότητας να εξαιρέσουν ούτε να προβούν σε παρέκκλιση για τους ναυτικούς από το πεδίο εφαρμογής των οδηγιών. Αυτό σημαίνει ότι οι επιλογές 2, 3 και 4, σε κάποιο βαθμό, εφαρμόζονται ήδη σε ορισμένα κράτη μέλη, ιδίως κράτη μέλη με σημαντικούς θαλάσσιους τομείς.

Η εφαρμογή των οδηγιών σε ορισμένα κράτη μέλη δεν φαίνεται να έχει οποιονδήποτε μετρήσιμο αντίκτυπο, ιδίως όσον αφορά την εγκατάλειψη των κοινοτικών νηολογίων των σκαφών. Για παράδειγμα, μεταξύ του 2001 και του 2011, στην Ισπανία, η ολική χωρητικότητα του εθνικού στόλου αυξήθηκε κατά 40,4 %. Στη Γαλλία, για την ίδια περίοδο, η αύξηση ήταν 40,2 %. Τόσο η Γαλλία όσο και η Ισπανία εφαρμόζουν το σύνολο των οδηγιών (εκτός από την οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων) στον ναυτιλιακό τομέα. Από την άλλη πλευρά, στην Ελλάδα, μεταξύ του 2001 και του 2011, η ολική χωρητικότητα του εθνικού στόλου

⁸ Mitroussi, K. «Απασχόληση ναυτικών στο πλαίσιο της ΕΕ: προκλήσεις και ευκαιρίες» ('Employment of seafarers in the EU context: Challenges and opportunities'), Marine Policy 32 (2008) 1043–1049, στη σελίδα 1046.

αυξήθηκε κατά 34 %. Στην Κύπρο, μεταξύ του 2003 και του 2011, η ολική χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 0,5 %. Τόσο η Ελλάδα όσο και η Κύπρος εξαιρούν τον ναυτιλιακό τομέα από το πεδίο εφαρμογής των εθνικών νομοθεσιών για τη μεταφορά των οδηγιών.

Από την εφαρμογή των οδηγιών και μετά, η θέση των κρατών μελών σχετικά με τη σκοπιμότητα των εξαιρέσεων δεν έχει εξελιχθεί σημαντικά.

5.3. Οδηγία για την αφερεγγυότητα

Στην Κύπρο δημιουργήθηκε ένα ειδικό ταμείο, το οποίο το διαχειρίζεται ένα συμβούλιο που αποτελείται από μέλη της Υπηρεσίας Κοινωνικών Ασφαλίσεων. Όταν θεσπίστηκε, το εν λόγω ταμείο έλαβε πληρωμή ύψους 1 000 000 CYP (περίπου 1 724 137 ευρώ) από το Ταμείο Πλεονάζοντος Προσωπικού της Κυπριακής Δημοκρατίας και έκτοτε λάμβανε μηνιαίες εισφορές από εργοδότες σε ποσοστό **0,2 %** των ακαθάριστων αποδοχών που καταβάλλονται σε εργαζομένους.

Στην Ελλάδα, ο νόμος 1836/89 ορίζει ότι το Ταμείο Εγγυήσεων χρηματοδοτείται εν μέρει από εισφορές των εργοδοτών και εν μέρει από κρατική επιχορήγηση από τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Εργασίας. Οι επιχειρηματίες συνεισφέρουν με **0,15 %** κάθε αποζημίωσης που καταβλήθηκε.

Στη Μάλτα, το Ταμείο Εγγυήσεων χρηματοδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό (ενοποιημένο ταμείο). Αρχικά είχε αποκτήσει το ποσό των 250 000 MTL (περίπου 579 722 ευρώ), που θα καταβάλλονταν από το ενοποιημένο ταμείο για περίοδο πέντε ετών κατ' ανώτατο όριο, με ελάχιστο ρυθμό 50 000 MTL (115 944 EUR). Συνεπώς, δεν προβλέπεται κάποια ειδική συνεισφορά από τους εργοδότες ή τους μισθωτούς. Λόγω του μικρού αριθμού των οικείων εργαζομένων (1 303), ο οικονομικός αντίκτυπος της κάλυψης της αλιέων που συμμετέχουν στα κέρδη είναι οριακός.

5.4. Οδηγία για ευρωπαϊκά συμβούλια εργαζομένων

Προκειμένου να αξιολογήσουν τις πιθανές πρόσθετες δαπάνες εφαρμογής της οδηγίας για τα ΕΣΕ στους εργαζομένους στα ποντοπόρα γίνεται η παραδοχή ότι μία από τις μεγάλες ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύει στη Δανία (με περισσότερους από 1000 εργαζομένους και 150 σε καθένα από δύο τουλάχιστον διαφορετικά κράτη μέλη) δημιούργησε ένα ΕΣΕ και είναι υποχρεωμένη να επιτρέπει στα πληρώματα του εμπορικού ναυτικού να συμμετάσχουν σε αυτό.

Γίνεται η παραδοχή ότι το μέλος του ΕΣΕ είναι στη θάλασσα όταν πρέπει να διεξαχθεί συνεδρίαση και, για παράδειγμα, είναι αξιωματικός (όπως είναι πιθανότερο να είναι ένας Ευρωπαίος) επί σκάφους που πρόκειται να εκφορτώσει στο Χονγκ Κονγκ και, στη συνέχεια, να μεταβεί στη Σαγκάη. Αυτό συνεπάγεται ότι το μέλος του ΕΣΕ θα πετάξει στην Κοπεγχάγη και κάποιος αντικαταστάτης θα αποσταλεί στο εν λόγω σκάφος. Το συνολικό κόστος θα ανερχόταν σε περίπου **5 028 ευρώ ανά συνεδρίαση και ανά συμμετέχοντα**. Δεδομένου ότι ο μέσος αριθμός συνεδριάσεων ανά έτος είναι δύο και δεν είναι πιθανόν ότι κάθε σκάφος θα έχει περισσότερους από έναν αντιπρόσωπο επί του σκάφους, το αθροιστικό κόστος θα ανερχόταν σε **10 056 ευρώ ανά έτος**.

Ένα δεύτερο σενάριο στηρίζεται σε κάθε επικοινωνία που πραγματοποιείται μέσω δορυφόρου.

Με βάση τον μέσο όρο των 2 συνεδριάσεων ετησίως και την πιθανότητα ότι ορισμένοι από τους συμμετέχοντες είναι στην ακτή, το ετήσιο κόστος θα ανερχόταν σε $663 \times 2 = 1\,326$ ευρώ.

Περαιτέρω, μπορούμε να εκτιμήσουμε ότι μια ναυτιλιακή εταιρία που είναι επιλέξιμη για την εφαρμογή της οδηγίας έχει τουλάχιστον 25 σκάφη. Η εκτίμηση αυτή βασίζεται στις ακόλουθες παραδοχές: η οδηγία ισχύει για επιχειρήσεις που απασχολούν περισσότερους από 1 000 εργαζομένους, ο αριθμός του προσωπικού που υπηρετεί σε ένα σκάφος είναι μεταξύ 20 και 27⁹. Η εκτίμηση λαμβάνει επίσης υπόψη τις ρυθμίσεις του χρόνου εργασίας των ναυτικών, Κατά συνέπεια, οι δαπάνες ανέρχονται σε **603 ευρώ ανά σκάφος και ανά έτος για το σενάριο 1** και **79,5 ευρώ ανά σκάφος ανά έτος βάσει του σεναρίου 2**. Σε σχέση με τους στόχους αναφοράς που καθορίστηκαν για τον κίνδυνο να αλλάξουν σημαία ή να αυξήσουν τις κοινωνικές δαπάνες στο πλαίσιο του κόστους της ενέργειας, αυτές οι διαφορές δεν είναι σημαντικές.

Στο πλαίσιο της επανεξέτασης της οδηγίας για τα ΕΣΕ, έχουν υποβληθεί ορισμένα στοιχεία για τα οφέλη από τη σύσταση μιας ΕΣΕ.

Όλοι οι εκπρόσωποι των εργαζομένων θεωρούν ότι τα ΕΣΕ θα είναι ωφέλιμα (έρευνα EPEC 2008¹⁰). Παρά τις χρηματοπιστωτικές και τις άλλες μη ποσοτικά προσδιορίσιμες δαπάνες λειτουργίας των ΕΣΕ, το 57 % των εταιρειών με ένα ΕΣΕ αποδέχεται ότι τα οφέλη της ύπαρξης ενός ΕΣΕ αντισταθμίζουν το κόστος (ενώ το 35 % εκτιμά ότι το κόστος υπερβαίνει τα οφέλη και το 8 % δεν παρέχει σαφή απάντηση).

5.5. Οδηγία για την ενημέρωση και τη διαβούλευση

Δεδομένου ότι η παρούσα οδηγία δεν επιτρέπει στα κράτη μέλη να εξαιρούν τους ναυτικούς από το πεδίο εφαρμογής της εθνικής νομοθεσίας μεταφοράς τους, αλλά μόνο να θεσπίζουν ειδικές διατάξεις σχετικά με την ενημέρωση και τη διαβούλευση, μόνο η επιλογή 3 θα μπορούσε να έχει οικονομικό αντίκτυπο. Η επιλογή 4 εφαρμόζεται ήδη με το ισχύον κείμενο της οδηγίας. Η επιλογή 3 θα μπορούσε να συνεπάγεται ορισμένες πρόσθετες δαπάνες εφόσον το περιθώριο ελιγμών που διαθέτουν τα κράτη μέλη θα μειωθεί.

Μπορεί να θεωρηθεί ότι τα διαθέσιμα σενάρια που επιτρέπουν τα δικαιώματα που επί του παρόντος είναι αντικείμενο παρέκκλισης είναι **τα ίδια όπως και για εκείνα που ισχύουν στο πλαίσιο της οδηγίας για τα ΕΣΕ**, δηλαδή το σενάριο επαναπατρισμού με αντικαταστάτη που έρχεται επί τόπου και τη συμμετοχή μέσω δορυφόρου με τον ιδιωτικό χρόνο των εργαζομένων που αντισταθμίζεται.

Διαβούλευση πραγματοποιείται μόνον όταν χρειάζεται και, κατά συνέπεια, μπορεί να θεωρηθεί ότι, κατά μέσο όρο, θα υπάρχει μία συνεδρίαση ετησίως, με δύο εκπροσώπους που μετακαλούνται να παρευρεθούν στη συνεδρίαση. Αυτό θα μπορούσε να καθορίσει το ετήσιο κόστος σε 10 056 ευρώ. Με δεδομένη την πολύ μικρότερη φύση της επιχείρησης, σύμφωνα με την προσομοίωση του χειρότερου σεναρίου με την παραδοχή ότι η επιχείρηση έχει μόνο δύο σκάφη, το κόστος θα ανερχόταν σε **5 028 ευρώ ανά σκάφος και ανά έτος**.

⁹ Βλέπε «Ship Operating Costs 2009-2010» («Λειτουργικά έξοδα πλοίου 2009-2010»), που εκδόθηκε από Nigel Gardiner, Drewry Publishing, Ιούλιος 2009, σ. 37, Εικόνα 2.5.

¹⁰ Μελέτη που ανέθεσε η Επιτροπή και διεξήχθη από το European Policy Evaluation Consortium – EPEC — υπό τον συντονισμό της GHK Consulting, βλέπε .

Βάσει του σεναρίου 2, οι δαπάνες για τη συμμετοχή μέσω δορυφόρου θα ανέρχονται περίπου σε 663 ευρώ ανά συνεδρίαση και ανά συμμετέχοντα. Με την παραδοχή και πάλι μίας συνεδρίασης ετησίως και δύο αντιπροσώπων, το δυνητικό ετήσιο κόστος είναι δυνατόν να ανέρχεται σε 1 326 ευρώ το οποίο σύμφωνα με το πλέον δυσμενές σενάριο κατάστασης δύο σκαφών θα αντιστοιχεί σε **663 ευρώ ανά σκάφος και ανά έτος**.

Ο φορέας των διαδικασιών ενημέρωσης και διαβούλευσης θα μπορούσε να μειώσει την αντίσταση στην αλλαγή, να στηρίξει την προσαρμογή από την πλευρά των εργαζομένων, να συμβάλει στη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης εταιρικής κουλτούρας μετά από συγχώνευση, να παράσχει ποιοτικές βασικές πληροφορίες σχετικά με την εταιρεία στα ανώτερα διευθυντικά στελέχη και να συμβάλει στην προσέλκυση και την παραμονή ειδικευμένων εργαζομένων.

Το γεγονός ότι η εξαίρεση από την παρούσα οδηγία εφαρμόζεται μόνο σε μεγαλύτερες εταιρείες (δηλαδή εκείνες που απασχολούν περισσότερους από 50 εργαζομένους ή έχουν εγκαταστάσεις με πάνω από 20 εργαζομένους) και στα σκάφη που πλέον στην ανοικτή θάλασσα σημαίνει ότι τα αλιευτικά σκάφη και οι εταιρείες, στην πράξη, εξαιρούνται σχεδόν όλες από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας μαζί με σκάφη παράκτιας αλιείας, με ορισμένες πιθανές εξαιρέσεις στο πλαίσιο του αλιευτικού στόλου των γαλλικών υπερπόντιων υδάτων.

5.6. Οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις

Το κόστος της εφαρμογής της οδηγίας για τον εργοδότη προέρχεται από τρεις πηγές: το κόστος της διαβούλευσης πριν από την πώληση· το άμεσο κόστος της «περιόδου υπαναχώρησης» και το έμμεσο ευκαιριακό κόστος από ανενεργή λέμβο κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου.

Προβλέπονται δύο εναλλακτικές λύσεις:

α) η υποχρέωση των εργοδοτών να ενημερώνουν και να διαβουλεύονται μόνον όταν προβλέπονται ομαδικές απολύσεις·

β) υποχρεώσεις ενημέρωσης και διαβούλευσης συν μια περίοδο υπαναχώρησης ενός μηνός για την εφαρμογή των προβλεπόμενων απολύσεων.

Για την πρώτη επιλογή, η διαβούλευση αναμένεται να λάβει χώρα μεταξύ δύο εκπροσώπων των εργοδοτών και δύο εκπροσώπων των συνδικαλιστικών οργανώσεων. Το κόστος της διαβούλευσης μπορεί να ληφθεί ως τηλεσυνεδρίαση με δύο εκπρόσωπους των εργαζομένων, σε 1 326 ευρώ ανά συνεδρίαση (από το σενάριο 2 του ΕΣΕ ανωτέρω), που ανέρχεται σε **2 652 ευρώ**.

Εάν επιλεγεί η δεύτερη επιλογή είναι αναγκαίο να προστεθεί η περίοδος «υπαναχώρησης», δηλαδή η περίοδος μεταξύ της κοινοποίησης της πρόθεσης να προβεί σε ομαδικές απολύσεις και της πραγματικής απόλυσης¹¹, πράγμα που θα έχει επίσης κόστος. Το πλαίσιο αυτό θα περιλαμβάνει μισθό ενός μήνα για το πλήρωμα¹² στο τυποποιημένο κόστος των **39 678 ευρώ** ανά μήνα. Επιπλέον, θα υπάρχει επίσης

¹¹ Το άρθρο 4 παράγραφος 1 της οδηγίας ορίζει τα εξής: *Οι ομαδικές απολύσεις το σχέδιο των οποίων έχει κοινοποιηθεί στην αρμόδια δημόσια αρχή, ισχύουν το ενωρίτερο 30 ημέρες από την κοινοποίηση που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, με την επιφύλαξη των διατάξεων που διέπουν τα κατά περίπτωση δικαιώματα ως προς την προθεσμία προειδοποιήσεως.*

¹² Η οδηγία επιτρέπει μείωση της απαιτούμενης προθεσμίας ειδοποίησης των 30 ημερών, αλλά επιτρέπει επίσης την επέκταση της περιόδου αυτής. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο η μελέτη MRAG έλαβε την προθεσμία των 30 ημερών ως μέσο όρο.

ευκαιριακό κόστος του ελλιμενισμού του σκάφους επί ένα μήνα. Το ευκαιριακό κόστος υπολογίζεται σε 25 550 ευρώ ανά ημέρα. Για μια ελάχιστη προθεσμία υπαναχώρησης 30 ημερών, αυτό ανέρχεται σε ένα ευκαιριακό κόστος ύψους **766 500 ευρώ**.

Το συνολικό μηνιαίο κόστος της μηνιαίας περιόδου υπαναχώρησης, συνεπώς, θα είναι **811 442 ευρώ**.

Η οδηγία θεσπίζει μια διαδικασία δύο σταδίων: ενημέρωση και διαβούλευση των εργαζομένων, όταν ο εργοδότης εξετάζει μια συλλογική απόλυση «με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας» και κοινοποίηση προς την αρμόδια αρχή, η οποία θα πρέπει να «εξεύρει λύσεις στα προβλήματα που δημιουργούνται από τις σχεδιαζόμενες ομαδικές απολύσεις». Η συμμετοχή των εργαζομένων και των εκπροσώπων τους καθώς και των αρμόδιων αρχών μπορεί να περιορίσει την έκταση της απώλειας θέσεων εργασίας και τον μακροπρόθεσμο αντίκτυπο για τους εργαζομένους. Δεν υπάρχει λόγος για τον οποίο αυτό δεν θα ισχύει στον τομέα της ναυτιλίας.

5.7. Οδηγία για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων

Είναι επίσης αναγκαίο να προβλεφθούν δύο πιθανές επιμέρους επιλογές, ώστε να αξιολογηθεί ο οικονομικός και κοινωνικός αντίκτυπος οιασδήποτε τροποποίησης της τρέχουσας κατάστασης:

α) η οδηγία θα εφαρμόζεται στα ποντοπόρα σκάφη, αλλά το κεφάλαιο II δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνον όταν ένα σκάφος/σκάφη πρέπει να μεταβιβαστεί(-ούν).

β) η οδηγία αυτή θα εφαρμόζεται πλήρως σε ποντοπόρα πλοία.

Αν εξεταστεί η επιμέρους λύση α), το αυξημένο κόστος των εργοδοτών θα συνίσταται μόνο σε κάποια διαβούλευση με το πλήρωμα. Αυτό θα μπορούσε να επισημανθεί με δύο τηλεσυνεδριάσεις με το πλήρωμα, σύμφωνα με το σενάριο 2 της οδηγίας για τα ΕΣΕ, ποσό που θα αντιστοιχούσε στο επιπλέον κόστος περίπου 2 652 ευρώ.

Η εφαρμογή των κανόνων της οδηγίας, όπως έχει σήμερα, στην περίπτωση της πώλησης ενός σκάφους θα είχε σημαντικές δημοσιονομικές επιπτώσεις. Πράγματι, υπάρχει ένα τεράστιο έμμεσο ευκαιριακό κόστος, εάν ένα σκάφος, ως επιχείρηση, πρέπει να πωληθεί μαζί με το πλήρωμα· η μείωση της τιμής θα μπορούσε να είναι περίπου το 5 % της τιμής πώλησης. Για ένα σκάφος αξίας 30 εκατ. ευρώ, αυτό θα μπορούσε να ανέρχεται σε ευκαιριακό κόστος **1,5 εκατ. ευρώ**.

Η επιλογή πολιτικής 1 δεν θα έχει ως αποτέλεσμα πρόσθετο οικονομικό κόστος για τους εργοδότες.

Ωστόσο, η επιλογή πολιτικής 2 και η επιλογή πολιτικής 3 είναι πιθανό να προκαλέσουν σημαντικές επιπτώσεις στους εργοδότες που οφείλονται στο γεγονός ότι η έννοια της «επιχείρησης», όπως ορίζεται στην οδηγία και στη νομολογία φαίνεται να είναι αρκετά ευρεία, ώστε να περιλαμβάνει ένα σκάφος. Οι επιλογές αυτές είναι πιθανόν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις σε ιδιοκτήτες σκαφών όσον αφορά την εμπορευσιμότητα των σκαφών.

Υπό τις συνθήκες αυτές η επιλογή πολιτικής 4α) φαίνεται να είναι η βέλτιστη λύση.

5.8. Οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων

Σχεδόν όλα τα κράτη μέλη έχουν κάνει χρήση αυτής της εξαίρεσης και, συνεπώς, δεν εφαρμόζεται στην εθνική νομοθεσία τους σχετικά με την απόσπαση

εργαζομένων στους ναυτικούς. Οι εξαιρέσεις είναι η Αυστρία, η Τσεχική Δημοκρατία, οι Κάτω Χώρες, η Πορτογαλία, η Σλοβενία και η Σλοβακία. Η Μάλτα έχει θεσπίσει ειδικές διατάξεις για τον τομέα αυτό.

Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η νομοθετική δέσμη, που εγκρίθηκε τον Μάρτιο του 2012 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, διατηρεί αμετάβλητες τις διατάξεις της οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων και, επομένως, την εξαίρεση των ποντοπόρων πλοίων.

Οι επιπτώσεις από την εξαίρεση αυτή είναι πολύ δύσκολο να προσδιοριστούν, σε μεγάλο βαθμό, επειδή η αντιμετώπιση αυτού του αποκλεισμού στο πλαίσιο των υφιστάμενων παραμέτρων της οδηγίας δεν είναι τεχνικώς εφικτή. Η ιδιαίτερη έμφαση στο θέμα της αποσπάσεων στο έδαφος ενός κράτους μέλους καθιστά δύσκολη την αξιολόγηση των επιπτώσεων μιας εξαίρεσης από την άποψη των πληρωμάτων εμπορικών πλοίων, η οποία είναι αναπόφευκτη: ένα σκάφος δεν είναι το έδαφος κράτους μέλους.

Στην πράξη, οι επιλογές 2 και 3 θα είναι ανεφάρμοστες στον τομέα, εξαιτίας του δεσμού με το έδαφος ενός κράτους μέλους.

Η επιλογή πολιτικής 4 θα μπορούσε να υλοποιηθεί για λόγους εναρμόνισης, αλλά θα απαιτήσει θεμελιώδεις αλλαγές στο κείμενο της οδηγίας.

6. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΕΠΙΛΟΓΩΝ

Για κάθε οδηγία και για τις τέσσερις επιλογές πολιτικής, τα ακόλουθα στοιχεία λαμβάνονται υπόψη, με κάθε ένα να αξιολογείται από μηδέν έως τρία, με αρνητικό (-) ή θετικό (+) αντίκτυπο, βάσει της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε στην προηγούμενη ενότητα.

- Ικανότητα για την επίτευξη των ειδικών στόχων:
 - βελτίωση του επιπέδου προστασίας των δικαιωμάτων που προστατεύονται από τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ, ιδίως με την αξιολόγηση του εάν η διαφορετική μεταχείριση δικαιολογείται αντικειμενικά από τα χαρακτηριστικά του τομέα και, εάν όχι, με ενίσχυση των δικαιωμάτων των εργαζομένων στα ναυτικά επαγγέλματα, προκειμένου να τα ευθυγραμμίσουν με το πρότυπο που απολαμβάνουν οι εργαζόμενοι στην ξηρά·
 - συμβολή στην επάνοδο περισσότερων ευρωπαίων νέων πολιτών σε θέσεις εργασίας στους κλάδους του εμπορικού ναυτικού και της αλιείας, καθιστώντας τους πιο ελκυστικούς σε σύγκριση με τις θέσεις εργασίας στην ακτή και στη βελτίωση της διατήρησης των ναυτικών στο επάγγελμα.
- Πιθανές οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις
- Κίνδυνος εγκατάλειψης των κοινοτικών νηολογίων.

6.1. Οδηγία για την αφερεγγυότητα

Για την οδηγία περί αφερεγγυότητας, η επιλογή πολιτικής 1 δεν θα εκπλήρωνε κάποιον από τους στόχους. Όλες οι άλλες επιλογές θα επιτρέψουν την επίτευξη των τριών στόχων και όλες θα έχουν περιορισμένο οικονομικό αντίκτυπο, λόγω του γεγονότος ότι μόνον οι αλιείς που έχουν συμμετοχή στα κέρδη θίγονται, και μόνο σε

τρία κράτη μέλη. Επιπλέον, το ποσοστό των εισφορών των εργοδοτών είναι χαμηλό (0,15 % της αμοιβής στην Ελλάδα, 0,2 % στην Κύπρο) ή ανύπαρκτοι (στη Μάλτα).

Οι επιλογές 2 έως 4 είναι συνεπώς παρόμοιες, σε μεγάλο βαθμό, από την άποψη της ικανότητας για την επίτευξη των στόχων, καθώς και όσον αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο. Ωστόσο, η επιλογή πολιτικής 3 είναι η πλέον αποτελεσματική όσον αφορά την ελκυστικότητα του επαγγέλματος, χωρίς αύξηση του κόστους σε σύγκριση με τις επιλογές 2 ή 4.

6.2. Οδηγία για το ευρωπαϊκό συμβούλιο εργαζομένων

Για την οδηγία για το συμβούλιο εργαζομένων, η επιλογή 1 δεν θα πληροί κανέναν από τους στόχους που ορίζονται στην πρωτοβουλία.

Ένα κοινό χαρακτηριστικό των επιλογών 2 έως 4 είναι το χαμηλό οικονομικό κόστος λόγω του γεγονότος ότι η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται μόνο σε μεγάλες επιχειρήσεις (επιχειρήσεις που απασχολούν τουλάχιστον 1 000 εργαζομένους στα κράτη μέλη και τουλάχιστον 150 εργαζομένους σε κάθε ένα από δύο τουλάχιστον διαφορετικά κράτη μέλη) και δεν εφαρμόζεται αυτόματα: η εισαγωγή ενός ΕΣΕ απαιτεί μια πρωτοβουλία της κεντρικής διαχείρισης ή αίτημα από τους εργαζομένους. Η επιλογή πολιτικής 3 θα συνέβαλε πιο αποτελεσματικά στην ελκυστικότητα των θέσεων εργασίας στη θάλασσα, εφόσον φαίνεται ότι τα διαφορετικά επίπεδα προστασίας αποτελούν κεντρικό στοιχείο του προβλήματος.

6.3. Οδηγία για την ενημέρωση και τη διαβούλευση

Η οδηγία για την ενημέρωση και τη διαβούλευση είναι σε ιδιάζουσα θέση όσον αφορά την αξιολόγηση αυτή. Δεν εξαιρεί τους ναυτικούς από το πεδίο εφαρμογής της· απλώς επιτρέπει στα κράτη μέλη να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις του «μέσω ειδικών διατάξεων που εφαρμόζονται στα πληρώματα των ποντοπόρων πλοίων». Συνεπώς, τα κράτη μέλη μπορούν να αποκλίνουν από τις γενικές διατάξεις της οδηγίας, αλλά πρέπει να διαθέτουν ειδικούς κανόνες σχετικά με την ενημέρωση και τη διαβούλευση των ναυτικών.

Η επιλογή 3 είναι απλώς άνευ αντικειμένου όσον αφορά την παρούσα οδηγία και η επιλογή 4 εφαρμόζεται ήδη. Ωστόσο, οι διατάξεις της οδηγίας θα μπορούσαν να γίνουν σαφέστερες σχετικά με το γεγονός ότι θα πρέπει να παρέχεται ένα ισοδύναμο επίπεδο προστασίας (επιλογή πολιτικής 2).

6.4. Οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις

Η επιλογή 1 δεν θα ικανοποιήσει κανένα από τους στόχους που έχουν τεθεί γι' αυτή την πρωτοβουλία. Η επιλογή 3 θα έχει τον μεγαλύτερο αντίκτυπο, ενώ οι επιλογές 2 και 4 θα επιτρέψουν την επίτευξη των στόχων που πρέπει να επιτευχθούν σε χαμηλότερο κόστος εάν ληφθεί υπόψη η φύση του ναυτιλιακού τομέα.

Η επιλογή 4α θα βελτιώσει την ισχύουσα κατάσταση χωρίς να επιβάλλει σημαντικές δαπάνες στους εργοδότες. Η επιλογή 4β θα συνεπαγόταν υψηλό κόστος, ιδίως στην περίπτωση πώλησης του σκάφους. Το κόστος θα μπορούσε να περιοριστεί, εάν η προβλεπόμενη πρόταση ήταν να καταργηθεί η «περίοδος υπαναχώρησης» στην περίπτωση απόλυσης που προκαλείται από την πώληση ενός σκάφους. Η επιλογή αυτή θα δώσει απάντηση στις ανησυχίες που εκφράστηκαν από ορισμένα κράτη μέλη.

6.5. Οδηγία για τη μεταβίβαση επιχειρήσεων

Οι επιπτώσεις των διαφόρων επιλογών πολιτικής επηρεάζονται σημαντικά από το γεγονός ότι, σε αντίθεση με τα εργοστάσια, τα πλοία πωλούνται συχνά και γρήγορα. Εάν η οδηγία έπρεπε να εφαρμοστεί σε μια τέτοια περίπτωση, η τιμή αγοράς του σκάφους θα μπορούσε να επηρεαστεί αρνητικά.

Στο πλαίσιο αυτό, η επιλογή πολιτικής 1 δεν θα συνεπαγόταν καμία πρόσθετη δαπάνη, αλλά δεν θα επέτρεπε να επιτευχθεί κανένας από τους στόχους. Από την άλλη πλευρά, η επιλογή πολιτικής 3 θα συνεπαγόταν πολύ υψηλό δυνητικό κόστος και πολύ υψηλός κίνδυνος εγκατάλειψης των κοινοτικών νηολογίων.

Οι δαπάνες που συνδέονται με την επιλογή 4α θα ήταν περιορισμένες. Θα βελτιώσει την ισχύουσα κατάσταση όσον αφορά την ενημέρωση και τη διαβούλευση, αλλά δεν θα εξασφαλιστεί ισοδύναμο επίπεδο προστασίας. Ωστόσο, η επιλογή 4β θα συνεπαγόταν υψηλό κόστος στην περίπτωση πώλησης του σκάφους. Η επιλογή πολιτικής 4α φαίνεται να είναι η επιλογή που θα μπορούσε να επιτύχει καλύτερα τους στόχους χωρίς να προκύπτει δυσανάλογο πρόσθετο κόστος. Η επιλογή αυτή αντιμετωπίζει τις ανησυχίες που εξέφρασαν ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τις δαπάνες.

6.6. Οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων

Υπάρχει ευρεία συναίνεση μεταξύ των ενδιαφερόμενων φορέων ως προς δύο σημεία: ότι δεν θα ήταν δυνατό να εφαρμοστεί η οδηγία στον τομέα αυτό χωρίς σημαντικές τροποποιήσεις, ιδίως όσον αφορά τον ορισμό της «απόσπασης», και ότι, στην πράξη, οι περιπτώσεις απόσπασης κατά την έννοια της οδηγίας, είναι εξαιρετικά σπάνιες, εφόσον υπάρξει, στον ναυτιλιακό τομέα.

6.7. Κατάταξη των επιλογών

Η προτιμώμενη επιλογή για την εν λόγω πρωτοβουλία θα ήταν ένας συνδυασμός των τεσσάρων διαφορετικών επιλογών πολιτικής, σύμφωνα με την εκάστοτε οδηγία:

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

7. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Η πρωτοβουλία αυτή θα οδηγήσει σε τροποποιήσεις των οδηγιών που ισχύουν σήμερα.

Η νομοθετική πρόταση θα προβλέπει μια διαδικασία επανεξέτασης και υποβολής εκθέσεων.

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί ιδίως τον αντίκτυπο της οδηγίας σε δύο θέματα: το φαινόμενο της εγκατάλειψης των κοινοτικών νηολογίων και το επίπεδο απασχόλησης των ναυτικών της ΕΕ. Σχετικά με την εγκατάλειψη των κοινοτικών νηολογίων, η εξέλιξη του στόλου που φέρει τη σημαία ενός κράτους μέλους της ΕΕ θα παρέχει μια ακριβή εικόνα του φαινομένου. Υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα σε ετήσια βάση σχετικά με την ολική χωρητικότητα του στόλου με εθνική σημαία: η παρακολούθηση αυτού του δείκτη θα παράσχει μια σαφή ένδειξη της τάσης για την εγκατάλειψη των κοινοτικών νηολογίων. Κινήσεις στο επίπεδο απασχόλησης θα είναι πιο δύσκολο να ελεγχθούν, τουλάχιστον εάν η συλλογή δεδομένων σε εθνικό επίπεδο δεν βελτιωθεί. Εάν οι συστάσεις της ειδικής ομάδας για την απασχόληση στη ναυτιλία σχετικά με τη βελτίωση της συλλογής δεδομένων δεν εφαρμόζονται, θα χρειασθεί η προσφυγή σε εξωτερική εμπειρογνωμοσύνη.

Η Επιτροπή υποστηρίζει το αίτημα της ειδικής ομάδας σχετικά με τη βελτίωση «της διαθεσιμότητας των συγκρίσιμων στοιχείων»¹³ και θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη και τους κοινωνικούς εταίρους με σκοπό την αξιολόγηση του αντικτύπου της οδηγίας για την απασχόληση.

Με βάση τις περιορισμένες επίσημες αλλαγές που πρέπει να επέλθουν στις ισχύουσες οδηγίες, η μεταφορά της οδηγίας από τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να είναι προβληματική. Η Επιτροπή στοχεύει σε ένα ποσοστό συμμόρφωσης σχεδόν 100 % εντός τριών ετών από τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.

¹³

Βλέπε την έκθεση της Task Force για την απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα στη ναυτιλία, σ. 21.