



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 18.11.2013
SWD(2013) 461 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

Que acompanha o documento

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativa aos trabalhadores marítimos, que altera as Diretivas 2008/94/CE, 2009/38/CE,
2002/14/CE, 98/59/CE e 2001/23/CE**

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

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

Que acompanha o documento

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativa aos trabalhadores marítimos, que altera as Diretivas 2008/94/CE, 2009/38/CE,
2002/14/CE, 98/59/CE e 2001/23/CE**

1. DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

As diretivas da UE no domínio do direito do trabalho são, regra geral, aplicáveis a todos os setores de atividade e a todas as categorias de trabalhadores. No entanto, seis diretivas¹ excluem do seu âmbito de aplicação os trabalhadores marítimos (marítimos e/ou pescadores), ou permitem aos Estados-Membros a sua exclusão do âmbito de aplicação da legislação de execução, sem qualquer justificação expressa.

Cerca de 90% do comércio mundial utiliza a indústria marítima internacional para o transporte das mercadorias. Sem indústria marítima, a importação e a exportação de mercadorias à escala necessária para o mundo moderno não seriam possíveis. Existem mais de 50 000 navios mercantes ativos a nível internacional, que asseguram o transporte de todos os tipos de carga. A frota mundial está registada em mais de 150 países e é tripulada por mais de um milhão de trabalhadores marítimos de praticamente todas as nacionalidades. Cerca de 30% dos navios mercantes estão registados num Estado-Membro da UE (ver anexo 2 do relatório de avaliação do impacto). Em termos de arqueação bruta (AB)², a UE representa 19,2% da frota mundial³.

A frota pesqueira mundial era constituída por cerca de 4,4 milhões de navios em 2010, número que permaneceu relativamente estável desde 1998, com 73% na Ásia, seguida da África, da América Latina e Caraíbas, da América do Norte e da Europa. No total, 3,2 milhões de navios operavam em águas marinhas e 1,1 milhões de embarcações em águas interiores.

O setor da pesca da UE assegura cerca de 6,4 milhões de toneladas de pescado por ano. A pesca e a transformação do pescado garantem mais de 350 000 postos de trabalho. Em 2006, cinco Estados-Membros (Dinamarca, Espanha, França, Países Baixos e Reino Unido) representavam 60% do total da produção comunitária⁴.

Não há uma recolha sistemática de dados sobre o emprego na marinha mercante e os números divergem muito em função das fontes. O relatório da avaliação de impacto tem por base os dados fornecidos pelas administrações nacionais ou, quando estes não estão disponíveis, uma média dos números provenientes de diferentes estudos. A marinha mercante emprega **345 455** marítimos enquanto o setor das pescas dá emprego a **157 561** pescadores.

Os Estados-Membros operaram escolhas diferentes, em termos de utilização das exclusões. O quadro que se segue apresenta uma panorâmica da situação relativa às seis diretivas.

¹ Diretiva 2008/94/CE relativa à proteção dos trabalhadores assalariados em caso de insolvência do empregador (JO L 283, p. 36); Diretiva 2009/38/CE relativa à instituição de um conselho de empresa europeu (JO L 122, 16.5.2009, p. 28); Diretiva 2002/14/CE que estabelece um quadro geral relativo à informação e consulta dos trabalhadores (JO L 80 de 23.3.2002, p. 29); Diretiva 98/59/CE relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos despedimentos coletivos (JO L 225 de 12.8.1998, p. 16); Diretiva 2001/23/CE relativa à salvaguarda dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou de estabelecimentos (JO L 82 de 22.3.2001, p. 16) e Diretiva 96/71/CE relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços (JO L 18, 21/01/1997, p. 1).

² Arqueação bruta é a medida internacionalmente aceite dos navios que representa o volume dos espaços fechados dos navios.

³ ECSA, Relatório Anual 2011-2012

⁴ Eurostat, Estatísticas das pescas, setembro de 2012

		Insolvência	Conselhos de empresa europeus	Informação e consulta	Despedimento os coletivos	Transferência de empresas	Destacamento de trabalhadores
Estados-Membros que utilizaram exclusões		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
Total	Marinha Mercante	Não excluída	159 150	86 497	138 141	155 925	272 520
	Pescas	26 386	Não excluída	8 452	35 702	43 501	Não excluída
% em categoria	Marinha Mercante	Não excluída	46.1 %	25.0 %	40%	45.1 %	78.9 %
	Pescas	16.7 %	Não excluída	5.4 %	22.7 %	27.6 %	Não excluída
% da mão de obra da UE⁵	Marinha Mercante	Não excluída	0.07 %	0.04 %	0.06 %	0.07 %	0.11 %
	Pescas	0.01 %	Não excluída	0.004 %	0.015 %	0.018 %	Não excluída

A existência e/ou possibilidade de introduzir exclusões podem impedir ou limitar a possibilidade de os marítimos exercerem o seu direito à informação e consulta e o direito a condições de trabalho que respeitem a segurança, a saúde e a dignidade dos trabalhadores, consagrados nos artigos 27.º e 31.º da Carta.

As diretivas em causa não fornecem uma justificação expressa para as exclusões, que não foram propostas pela Comissão ou justificadas explicitamente, quer durante os trabalhos preparatórios quer no texto das diretivas. No entanto, pode presumir-se que a natureza itinerante dos navios foi considerada um obstáculo à aplicação das regras em matéria de informação e consulta dos trabalhadores, que fazem parte de todas as diretivas em questão, com exceção da diretiva relativa à insolvência e a diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores. Por outro lado, é possível que alguns Estados-Membros no Conselho tenham invocado a dificuldade em comunicar com navios que operam no alto mar como motivo para poderem instituir derrogações a regras gerais, nomeadamente em matéria de informação e consulta. Atualmente, com a evolução em termos de tecnologias da comunicação, tal não pode ser visto como uma razão para exclusão⁶.

As diferenças de tratamento de trabalhadores de um determinado setor, se não forem justificadas por razões objetivas, são difíceis de conciliar com a Carta Europeia dos Direitos Fundamentais. Há, pois, que analisar se é possível justificar por razões

⁵ 239 608 trabalhadores, Segundo as estatísticas do mercado de trabalho, edição de 2011, Eurostat.

⁶ Este facto é igualmente reconhecido pela organização de empregadores (ECSA). Contudo, esta alega que os motivos para as exclusões estão relacionados com questões que não a logística da informação e da consulta, mas essencialmente com a necessidade de evitar sobrecargas administrativas que poderiam prejudicar a competitividade dos operadores europeus.

objetivas o tratamento diferente dos trabalhadores marítimos e, se tal não for o caso, propor medidas que se traduzam em direitos iguais ou equivalentes aos de que beneficiam os trabalhadores em terra.

Além disso, o número de trabalhadores marítimos nacionais da UE está em constante diminuição, o que poderá ser problemático no futuro, nomeadamente porque, para certos empregos em terra, é essencial ter aí desenvolvido experiência. Embora tal possa ser a consequência de diversos fatores como o isolamento, a carga de trabalho e o ambiente social a bordo, é facto geralmente reconhecido que a falta de interesse pelas carreiras marítimas pode ser reforçada pela impressão de que o trabalho no mar é um setor «excluído» sujeito às suas próprias regras ou onde não existem regras⁷.

O sentimento de insegurança jurídica pode dissuadir potenciais trabalhadores de exercerem profissões marítimas. Assim, a existência de exclusões contribui para pôr em causa o carácter aliciante do trabalho de mar. Tal foi confirmado por importantes partes interessadas, incluindo as organizações sindicais e a Task Force sobre emprego e competitividade no setor marítimo.

2. O DIREITO DE AÇÃO DA UE E O PRINCÍPIO DA SUBSIDIARIEDADE

O presente exercício diz respeito à eventual revisão de seis diretivas. Como tal, esta ação só pode ser realizada a nível da UE, através de uma diretiva ou de uma série de diretivas que alterem os atos em vigor.

Esta iniciativa abrange um setor sujeito a uma forte concorrência internacional e com uma grande proporção da mão-de-obra empregada em navios de um Estado-Membro provenientes de outros Estados-Membros ou de países terceiros. Uma iniciativa da UE garantiria a existência de condições mais equitativas, pelo menos para os navios que arvoram pavilhão de um Estado-Membro.

3. OBJETIVOS

3.1. Objetivos gerais

Esta iniciativa tem por objetivo melhorar o nível de proteção dos direitos consagrados na Carta dos Direitos Fundamentais e no direito do trabalho. Contribui igualmente para os objetivos de política geral definidos no artigo 151.º do TFUE, a saber, a promoção do emprego, a melhoria das condições de vida e de trabalho, uma proteção social adequada e o diálogo entre os parceiros sociais.

3.2. Objetivos específicos

A iniciativa tem por objetivos específicos:

- (a) Melhorar o nível de proteção dos direitos garantidos pela Carta dos Direitos Fundamentais da UE. Para tal, será necessário determinar se as diferenças de tratamento são objetivamente justificadas pelas características do setor e, se não for esse o caso, reforçar os direitos dos trabalhadores nas profissões marítimas para que beneficiem, pelo menos, de proteção idêntica à dos trabalhadores em terra;

⁷

Ver, entre outros, a comunicação «Uma política marítima integrada para a União Europeia» (COM/2007/575) e o relatório da Task Force sobre emprego e competitividade no setor marítimo. .

- (b) Contribuir para trazer mais jovens da UE para empregos na marinha mercante e nas pescas, a fim de os tornar mais atrativos em comparação com os empregos em terra e reter mais trabalhadores marítimos na profissão.

4. OPÇÕES POLÍTICAS

4.1. Opção n.º 1: nenhuma ação a nível da UE

No quadro desta opção, a UE não tomaria qualquer nova iniciativa de carácter legislativo ou não legislativo. As diretivas atuais permaneceriam em vigor na sua forma atual e os Estados-Membros permaneceriam livres de recorrer ou não a derrogações e exclusões.

As tendências indicam que a diminuição do número de marítimos europeus vai provavelmente continuar, com cada vez mais postos de trabalho a bordo dos navios europeus ocupados por nacionais de países terceiros.

4.2. Opção n.º 2: uma derrogação sujeita à garantia de um nível equivalente de proteção

Esta opção implicaria substituir as exclusões por uma disposição que autorize os Estados-Membros a derrogar às disposições da diretiva relativa aos marítimos, desde que assegurado um grau de proteção equivalente ao das diretivas.

Esta opção exigiria aos Estados-Membros que determinassem a substância da proteção.

4.3. Opção n.º 3: supressão das exclusões em todas as diretivas

Esta opção partiria do pressuposto de que todas as diretivas se destinavam originalmente a incluir todos os setores de atividade e que a exclusão dos marítimos é injustificada.

4.4. Opção n.º 4: adaptação das regras às especificidades do setor

Esta opção implicaria a adoção de normas substantivas destinadas a adaptar o quadro regulamentar às características do setor marítimo. Esta opção poderia dar resposta às preocupações manifestadas por algumas partes interessadas no que diz respeito às especificidades do setor e aos custos adicionais.

Consoante cada diretiva específica, poderia ser necessário criar procedimentos especiais no que respeita à elegibilidade dos representantes dos trabalhadores ou à aplicação de regras gerais à venda de um navio.

Não visaria simplesmente suprimir as exclusões ou proporcionar um nível de proteção equivalente, mas sim determinar as regras substantivas a aplicar ao setor. Tendo em conta os impactos financeiros das opções, tal poderia implicar, por exemplo, prever uma regra específica a aplicar em situações que são próprias ao setor, tais como a venda frequente de um navio ou o facto de a empresa só explorar um navio.

5. ANÁLISE DOS IMPACTOS

5.1. O risco de transferência de registo e as implicações em termos de competitividade

A natureza global do setor dos transportes marítimos manifesta-se de várias formas, mas um elemento essencial é o regime jurídico de inscrição nos registos (e transferência de registos) dos navios, um processo que não tem equivalente direto em indústrias baseadas em terra.

O fenómeno de transferência de registo foi, em grande medida, ditado pelo desejo de os proprietários de navios evitarem as restrições e os custos associados ao registo dos seus navios nos Estados marítimos tradicionais. Entre os principais custos de exploração de um navio contam-se o custo dos salários das tripulações e outras despesas conexas. Estima-se que as diferenças de custos com a tripulação entre navios com pavilhão da UE e outros navios com pavilhão de registo aberto oscilem entre + 22% e + 333%⁸.

Os benefícios de qualquer opção política têm de ser medidos em função deste risco de transferência de registo, que deve ser minimizado. Um elevado risco de transferência de registo associado a uma opção política significaria que os efeitos negativos dessa opção na concorrência seriam considerados mais importantes do que os benefícios decorrentes de arvorar o pavilhão de um Estado-Membro. Uma transferência de registo real provocaria ainda uma maior diminuição do número de trabalhadores marítimos da União Europeia. Em consequência, um dos objetivos da ação comunitária proposta seria posto em risco.

5.2. A experiência nos Estados-Membros

Muitos Estados-Membros optaram por não utilizar a possibilidade de excluir os trabalhadores marítimos do âmbito de aplicação das diretivas ou prever derrogações relativas àqueles trabalhadores. Isto significa que as opções 2, 3 e 4 são, em certa medida, já aplicadas em alguns Estados-Membros, nomeadamente aqueles que dispõem de importantes setores marítimos.

A aplicação das diretivas em certos Estados-Membros não parece ter tido qualquer impacto mensurável, nomeadamente em termos da transferência de registo de navios. A título de exemplo, entre 2001 e 2011, em Espanha, a arqueação bruta da frota nacional aumentou 40,4%. Em França, no mesmo período, o aumento foi de 40,2%. Tanto a França como a Espanha aplicam todas as diretivas (exceto a relativa ao destacamento dos trabalhadores) ao setor marítimo. Por outro lado, na Grécia, entre 2001 e 2011, a arqueação bruta da frota nacional aumentou 34%. Em Chipre, entre 2003 e 2011, a arqueação bruta aumentou 0,5%. Tanto a Grécia como Chipre excluem o setor marítimo do âmbito de aplicação da legislação nacional que transpõe as diretivas.

Desde a aplicação das diretivas, a posição dos Estados-Membros no que respeita à pertinência das exclusões não evoluiu significativamente.

⁸ Mitroussi, K. 'Employment of seafarers in the EU context: Challenges and opportunities', *Marine Policy* 32 (2008) 1043–1049, p. 1046.

5.3. Diretiva relativa à insolvência

Em Chipre, foi criado um fundo especial gerido por um Conselho composto por técnicos do ministério da segurança social. Aquando da sua criação, o fundo recebeu um montante de CYP 1 000 000 (cerca de 1 724 137 euros) do Fundo de Despedimento da República de Chipre, tendo desde então recebido contribuições mensais dos empregadores à taxa de 0,2% dos salários brutos pagos aos trabalhadores.

Na Grécia, a lei 1836/1989 especifica que o Fundo de Garantia é financiado, em parte, por contribuições dos empregadores e, em parte, por uma subvenção estatal proveniente do orçamento do ministério do trabalho. Os empregadores contribuem com 0,15% de qualquer remuneração paga.

Em Malta, o Fundo de Garantia é financiado pelo orçamento nacional (Fundo Consolidado). Inicialmente, foi dotado de 250 000 MTL (cerca de 579 722 euros), a pagar do Fundo Consolidado ao longo de um período máximo de cinco anos, à razão de um montante mínimo anual de 50 000 MTL (115 944 euros). Não há, pois, nenhuma contribuição específica dos empregadores ou dos trabalhadores. Tendo em conta o reduzido número de trabalhadores (1 303) em causa, o impacto económico da cobertura dos pescadores é marginal.

5.4. Diretiva relativa ao conselho de empresa europeu

A fim de avaliar os eventuais custos adicionais da aplicação da diretiva relativa ao conselho de empresa europeu aos trabalhadores marítimos partiu-se do pressuposto de que uma das grandes companhias marítimas europeias baseada na Dinamarca (com mais de 1000 trabalhadores e 150 em pelo menos cada um de dois Estados-Membros) criou um conselho de empresa europeu e é obrigada a autorizar a participação de tripulações da marinha mercante.

Na simulação, o membro do conselho de empresa europeu encontra-se no mar aquando da realização de uma reunião e é, por exemplo, um funcionário (mais provavelmente europeu) a bordo de um navio prestes a ir a terra em Hong Kong e seguidamente em Xangai. Tal implicaria que essa pessoa voasse para Copenhaga, sendo um substituto enviado para o navio, o que custaria, na totalidade, cerca de **5 028 euros por reunião e por participante**. Uma vez que, em média, se realizam duas reuniões por ano, e não sendo provável que cada navio tenha mais de um representante a bordo, os custos cumulativos poderiam elevar-se a **10 056 euros por ano**.

Um segundo cenário pressupõe que todas as comunicações sejam feitas por satélite.

Calculado com base numa média de 2 reuniões por ano e na probabilidade de alguns dos participantes estarem em terra, o custo anual elevar-se-ia então a 663 euros x 2 = **1 326 euros**.

Acresce que se pode admitir que uma empresa marítima à qual seja aplicável a diretiva tem pelo menos 25 navios. Esta hipótese assenta nos seguintes pressupostos: a diretiva aplica-se a empresas com mais de 1 000 trabalhadores, o número de trabalhadores a bordo de cada navio oscila entre 20 e 27⁹. Esta hipótese também tem em conta as disposições relativas ao tempo de trabalho dos marítimos. Por

⁹ Ver «*Ship Operating Costs 2009-2010*», publicado por Nigel Gardiner, Drewry Publishing, julho de 2009, p. 37, figura 2.5.

consequente, os custos ascendem a **603 euros por navio por ano no cenário 1 e a 79,5 EUR por navio por ano no cenário 2**. Relativamente aos objetivos de referência fixados para o risco de transferência de registo ou o aumento dos custos sociais crescentes no custo de funcionamento, estes não são significativos.

No contexto da revisão da diretiva relativa ao conselho europeu de empresa, foram apresentados alguns elementos sobre as vantagens da criação de um conselho deste tipo.

Todos os representantes dos trabalhadores consideram vantajosos os conselhos europeus de empresa (inquérito do *EPEC* de 2008¹⁰). Apesar dos custos financeiros e de outros custos não quantificáveis de funcionamento de um conselho de empresa europeu, 57% das empresas onde ele existe reconhecem que as suas vantagens ultrapassam os seus custos (ao passo que 35% consideram que os custos são superiores aos benefícios e 8% não dão resposta clara).

5.5. Diretiva relativa à informação e consulta

Uma vez que esta diretiva não permite aos Estados-Membros excluir os marítimos do âmbito de aplicação da legislação nacional que a transpõe, mas apenas estabelece disposições específicas em matéria de informação e consulta, só a opção 3 poderia ter um impacto económico. A opção 4 já é uma realidade por força do texto atual da diretiva. A opção 3 poderá igualmente implicar alguns custos adicionais, dado que a margem de manobra dos Estados-Membros seria reduzida.

Pode considerar-se que os cenários disponíveis para permitir o exercício dos direitos atualmente objeto de derrogação são os mesmos do que os apresentados relativamente à diretiva sobre o conselho de empresa europeu, nomeadamente o cenário de repatriamento com substituição a bordo e a participação por satélite com recuperação de horas em tempo livre para os trabalhadores.

A consulta só ocorre quando necessário e, por conseguinte, pode considerar-se que, em média, realizar-se-ia uma reunião por ano, com dois representantes a serem chamados a terra para nela participar. Tal equivaleria a um custo anual de 10 056 euros. Dada a dimensão muito menor da empresa, e assumindo um cenário pessimista segundo a qual a empresa possui apenas dois navios, os custos seriam de **5 028 euros por navio por ano**.

No cenário 2, os custos de participação por satélite corresponderiam a cerca de **663 euros** por reunião e por participante. Na eventualidade, uma vez mais, da realização de uma reunião por ano e dois representantes, a aplicação da diretiva poderia implicar um custo anual de 1 326 euros o que, no pior dos casos da existência de dois navios, seria equivalente a **663 euros por navio por ano**.

A instituição de procedimentos de informação e de consulta poderia reduzir a resistência à mudança, apoiar a adaptação por parte dos trabalhadores, contribuir para forjar uma cultura empresarial integrada na sequência de fusões, transmitir às chefias informações qualitativas, vindas das bases, sobre a vida da empresa e ajudar a atrair e a manter trabalhadores qualificados.

¹⁰

Estudo encomendado pela Comissão e realizado pelo *European Policy Evaluation Consortium – EPEC* — sob a coordenação da empresa *GHK Consulting*, ver <http://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=2421&langId=en>.

O facto de a exclusão da presente diretiva ser apenas aplicável às empresas de maior dimensão (ou seja, as que tenham mais de 50 trabalhadores ou estabelecimentos com mais de 20 trabalhadores) e a embarcações que circulam em alto mar significa que os navios e as empresas de pesca estão, na prática, quase todos isentos do âmbito da diretiva, juntamente com os navios costeiros, com algumas exceções possíveis na frota francesa de pesca em águas longínquas.

5.6. Diretiva relativa aos despedimentos coletivos

O custo de aplicação da diretiva para um empregador provém de três fontes: a consulta antes de uma venda; o custo direto do período de «reflexão» e o custo de oportunidade indireta de ter um barco inativo durante esse período.

Estão previstas duas opções:

- a) Uma obrigação imposta aos empregadores de informar e consultar apenas no momento em que consideram proceder a despedimentos coletivos;
- b) Obrigações de informação e consulta, acrescidas de um período de reflexão de um mês para a execução dos despedimentos previstos.

Para a primeira opção, considera-se que a consulta se realiza entre dois representantes dos empregadores e dois dos sindicatos. Numa reunião em vídeo-conferência com dois representantes dos empregadores, o custo do processo de consulta pode cifrar-se em 1 326 euros por reunião (cenário 2 relativo à diretiva sobre o conselho europeu de empresa supra), ou seja **2 652 euros**.

Se for escolhida a segunda opção, é necessário acrescentar o período de reflexão, ou seja, o período entre a notificação da intenção de proceder a despedimentos coletivos e o despedimento efetivo¹¹, que também teria um custo. Incluiria um mês de salário para a tripulação¹², ao custo normalizado de **39 678 euros** por mês. Além disso, haveria também um custo de oportunidade de ter o navio imobilizado durante um mês. O custo de oportunidade é calculado em 25 550 euros diários. Para um período de reflexão mínimo de 30 dias, tal equivale a um custo de oportunidade de **766 500 euros**.

O custo mensal total do período de reflexão de um mês seria, pois, de **811 442 euros**.

A diretiva prevê um procedimento em duas etapas: informação e consulta dos trabalhadores sempre que a entidade patronal considere a possibilidade de despedimento coletivo «com o objetivo de chegar a um acordo» e uma notificação à autoridade competente que deve «procurar soluções para os problemas criados pelos despedimentos coletivos previstos.» A participação dos trabalhadores e seus representantes e das autoridades competentes pode reduzir o número de postos de trabalho perdidos e limitar o impacto a longo prazo nos trabalhadores. Não há razão para que tal não seja válido no setor marítimo.

¹¹ O artigo 4.º, n.º 1, da diretiva estabelece que: Os despedimentos coletivos, de cujo projeto tenha sido notificada a autoridade pública competente, não podem produzir efeitos antes de decorridos 30 dias após a notificação prevista no n.º 1 do artigo 3.º e devem respeitar as disposições reguladoras dos direitos individuais em matéria de aviso prévio de despedimento.

¹² A diretiva permite uma redução do prazo de pré-aviso de 30 dias, mas também autoriza a sua prorrogação. É por esse motivo que o estudo MRAG assumiu 30 dias, em média.

5.7. **Diretiva relativa à transferência de empresas**

É igualmente necessário prever duas subopções possíveis para avaliar os impactos económicos e sociais de qualquer alteração à situação atual:

a) a diretiva seria aplicável a navios de mar, mas o seu capítulo II não se aplicaria a casos em que a transferência afete exclusivamente um ou mais navios.

b) a diretiva seria exclusivamente aplicável aos navios de mar.

Se for considerada a subopção a), o custo acrescido para os empregadores consistiria apenas em algumas consultas com a tripulação. Tal poderia ser feito através de duas reuniões por vídeo-conferência com a tripulação, tal como no cenário 2 relativamente à diretiva sobre o conselho de empresa europeu, o que equivaleria a um custo adicional aproximado de 2 652 euros.

Em caso de venda de um navio, a aplicação das regras da diretiva na sua versão atual teria um impacto financeiro importante. De facto, existe um enorme custo de oportunidade indireto se um navio, enquanto empresa, tenha de ser vendido com a tripulação; a redução do preço pode elevar-se a 5% do preço de venda. Para um navio no valor de 30 milhões de euros, tal poderia significar um custo de oportunidade de **1,5 milhões de euros**.

A opção 1 não implicaria quaisquer custos económicos adicionais para os empregadores.

As opções 2 e 3, em contrapartida, são suscetíveis de causar impactos significativos para os empregadores devido ao facto de o conceito de «empresa», tal como definido na diretiva e na jurisprudência, parecer ser suficientemente amplo para abranger um navio. Estas opções seriam suscetíveis de ter efeitos significativos nos proprietários de navios em termos do valor comercial dos mesmos.

Nestas circunstâncias, a opção 4 a), parece ser a solução ótima.

5.8. **Diretiva relativa ao destacamento dos trabalhadores**

Quase todos os Estados-Membros fixaram uso desta exclusão e, por conseguinte, não aplicam aos marítimos as respetivas legislações nacionais em matéria de destacamento de trabalhadores. As exceções são a Áustria, a República Checa, os Países Baixos, Portugal, a Eslovénia e a Eslováquia. Malta adotou disposições específicas para o setor.

Há que recordar que o pacote legislativo aprovado em março de 2012 pela Comissão Europeia em nada altera as disposições da diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores e, como tal, a exclusão dos navios de mar.

É muito difícil determinar os impactos desta exclusão na medida em que a sua abordagem em função dos atuais parâmetros da diretiva não é tecnicamente viável. A incidência específica em destacamentos para o território de um Estado-Membro dificulta a avaliação dos efeitos de uma exclusão em termos de tripulações da marinha mercante, que é praticamente impossível: um navio não é o território de um Estado-Membro.

Na prática, as opções 2 e 3 não poderiam aplicar-se ao setor devido à sua ligação com o território de um Estado-Membro.

A opção 4 poderia ser implementada por razões de harmonização, mas exigiria alterações fundamentais ao texto da diretiva.

6. COMPARAÇÃO DAS OPÇÕES

Para cada diretiva e para as quatro opções estratégicas, são tomados em consideração os seguintes aspetos, sendo cada um avaliado de zero a três, com impacto negativo (-) ou positivo (+) assinalado na secção 6 do relatório da avaliação de impacto, com base na análise efetuada na secção anterior.

- Capacidade de atingir os objetivos específicos:
 - Melhorar o nível de proteção dos direitos garantidos pela Carta dos Direitos Fundamentais da UE. Para tal, será necessário determinar se as diferenças de tratamento são objetivamente justificadas pelas características do setor e, se não for esse o caso, reforçar os direitos dos trabalhadores nas profissões marítimas para que beneficiem, pelo menos, de proteção idêntica à dos trabalhadores em terra;
 - Contribuir para trazer mais cidadãos jovens da UE para empregos na marinha mercante e nas pescas, a fim de os tornar mais atrativos em comparação com os empregos em terra e reter mais trabalhadores marítimos na profissão.
- Provável impacto económico e social.
- Risco de transferências de registo.

6.1. Diretiva relativa à insolvência

No caso da diretiva relativa à insolvência, a opção 1 não permitiria a consecução de qualquer dos objetivos. Todas as outras opções permitiriam o cumprimento dos três objetivos e todas teriam um impacto económico limitado, devido ao facto de apenas estarem em causa os pescadores remunerados à percentagem e só em três Estados-Membros. Além disso, a contribuição dos empregadores é baixa (0,15% da remuneração na Grécia e 0,2% em Chipre) ou inexistente (em Malta).

As opções 2 a 4 são, por conseguinte, muito semelhantes em termos da capacidade de alcançar os objetivos, bem como do impacto económico. No entanto, a opção 3 é a mais eficaz no que diz respeito ao carácter aliciente da profissão, sem um aumento de custos em comparação com as opções 2 ou 4.

6.2. Diretiva relativa ao conselho de empresa europeu

No que respeita à diretiva relativa ao conselho de empresa europeu, a opção 1 não permitiria concretizar nenhum dos objetivos da iniciativa.

Uma característica comum das opções 2 a 4 é o baixo custo económico, devido ao facto desta diretiva só se aplicar às grandes empresas (com pelo menos 1 000 trabalhadores nos Estados-Membros e, no mínimo, 150 trabalhadores em cada um de pelo menos dois Estados-Membros) e não de forma automática: a criação de um conselho de empresa europeu implica uma iniciativa da gestão central ou um pedido por parte dos trabalhadores. A opção 3 seria mais eficaz para contribuir para a atratividade dos empregos marítimos, dado que a perceção dos diferentes níveis de proteção é um elemento central do problema.

6.3. Diretiva relativa à informação e consulta

A diretiva relativa à informação e à consulta reveste características peculiares no que respeita à presente avaliação. Não exclui os trabalhadores marítimos do seu âmbito de aplicação, permitindo unicamente aos Estados-Membros a adoção de derrogações às suas disposições, «mediante disposições especiais aplicáveis às tripulações de navios que operam no alto mar.» Por conseguinte, os Estados-Membros podem desviar-se das regras gerais da diretiva, mas necessitam de instituir regras específicas em matéria de informação e consulta dos trabalhadores marítimos.

A opção 3 não é aplicável no âmbito da presente diretiva e a opção 4 já está a ser aplicada. Não obstante, as disposições da diretiva poderiam ser mais esclarecedoras quanto à necessidade de assegurar um nível equivalente de proteção (opção política 2).

6.4. Diritiva relativa aos despedimentos coletivos

A opção 1 não permitiria cumprir nenhum dos objetivos fixados para esta iniciativa. A opção 3 teria o maior impacto, ao passo que as opções 2 e 4 permitiriam que os objetivos fossem atingidos a um custo inferior se for tida em conta a natureza do setor marítimo.

A opção 4a melhoraria a situação atual sem impor às entidades patronais custos substanciais. A opção 4b implicaria custos elevados, nomeadamente na eventualidade da venda do navio. O custo poderia ser limitado se a proposta prevista abolisse o período de «reflexão» em caso de despedimento decorrente da venda de um navio. Esta opção permitiria dar resposta às preocupações expressas por alguns Estados-Membros.

6.5. Diritiva relativa à transferência de empresas

Os impactos das diferentes opções políticas são muito influenciados pelo facto de, ao contrário das fábricas, os navios serem vendidos com frequência e rapidamente. Se a diretiva fosse aplicável nesse caso, o preço de mercado do navio poderia ser negativamente afetado.

Neste contexto, a opção 1 não implicaria custos adicionais, mas não permitiria alcançar nenhum dos objetivos. Por outro lado, a opção 3 implicaria um custo potencial muito elevado e um risco muito importante de transferências de registo.

Os custos associados à opção 4a) seriam limitados. Esta opção permitiria melhorar a situação atual em termos de informação e consulta, mas não garantiria um nível de proteção equivalente. No entanto, a opção 4b implicaria custos elevados, nomeadamente na eventualidade da venda do navio. A opção 4a parece ser a opção que mais eficazmente poderia atingir os objetivos, sem provocar custos adicionais desproporcionados. Esta opção vai ao encontro das preocupações manifestadas por algumas partes interessadas no que se refere aos custos.

6.6. Diritiva relativa ao destacamento dos trabalhadores

Existe um amplo consenso entre as partes interessadas sobre dois pontos: não seria possível aplicar a diretiva ao setor sem alterações de fundo, nomeadamente à definição de «destacamento», e, na prática, as situações de destacamento na aceção da diretiva são extremamente raras, ou mesmo inexistentes, no setor marítimo.

6.7. Classificação das opções

A opção preferida para esta iniciativa seria uma combinação das quatro opções políticas diferentes, de acordo com cada diretiva específica:

- Opção política 3 (supressão das exclusões) para a diretiva relativa à insolvência;
- Opção política 3 (supressão das exclusões) para a diretiva relativa ao conselho de empresa europeu;
- Opção política 2 (nível de proteção equivalente) para a diretiva relativa à informação e à consulta;
- Opção 4a (disposições específicas) para a diretiva relativa aos despedimentos coletivos;
- Opção 4a (disposições específicas) para a diretiva relativa às transferências de empresas;
- Opção 1 (nenhuma ação a nível da UE) para a diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores.

7. CONTROLO E AVALIAÇÃO

Esta iniciativa resultará em alterações às diretivas atualmente em vigor.

A proposta legislativa irá prever um exercício de análise e de apresentação de relatórios.

A Comissão irá acompanhar com particular rigor o impacto da diretiva em duas questões: o fenómeno da transferência de registo e o nível de emprego dos marítimos da UE. No que toca à transferência de registo, a evolução da frota sob pavilhão de um Estado-Membro da UE dará uma imagem precisa do fenómeno. Existem dados anuais disponíveis sobre a arqueação bruta da frota por pavilhão nacional: o acompanhamento deste indicador fornecerá uma indicação clara da tendência em termos de transferência de registo. A evolução a nível do emprego será mais difícil de acompanhar, pelo menos se não for melhorada a recolha de dados a nível nacional. Se não forem implementadas as recomendações da Task Force sobre o emprego marítimo no que respeita à melhoria da recolha de dados, será necessário o recurso a peritos externos.

A Comissão apoia o pedido da Task Force no sentido da melhoria da disponibilidade de dados comparáveis¹³ e irá cooperar com os Estados-Membros e os parceiros sociais com vista a estudar o impacto da diretiva no emprego.

Tendo em conta o carácter limitado das alterações formais a introduzir às diretivas existentes, a transposição da diretiva pelos Estados-Membros não deverá ser problemática. A Comissão visa uma taxa de cumprimento de quase 100% no prazo de três anos a contar da transposição da diretiva.

¹³ Ver Relatório da Task Force sobre emprego e competitividade no setor marítimo, p. 21.