



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 10.10.2007
COM(2007) 591 final

**COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE CONSILIU, PARLAMENTUL EUROPEAN,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI CĂTRE COMITETUL
REGIUNILOR**

**Reexaminarea cadrului social de reglementare în perspectiva unor locuri de muncă mai
multe și mai bune pentru profesiile din sectorul maritim din UE**

**(prima fază de consultare a partenerilor sociali la nivel comunitar în conformitate cu
articolul 138 alineatul (2) din Tratat)**

COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE CONSILIU, PARLAMENTUL EUROPEAN, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI CĂTRE COMITETUL REGIUNILOR

Reexaminarea cadrului social de reglementare în perspectiva unor locuri de muncă mai multe și mai bune pentru profesiile din sectorul maritim din UE

**(prima fază de consultare a partenerilor sociali la nivel comunitar în conformitate cu
articolul 138 alineatul (2) din Tratat)**

1. INTRODUCERE

Cartea verde „Către o viitoare politică maritimă pentru Uniune”¹ a ridicat problema excluderii sectoarelor maritime din anumite părți ale legislației sociale și a forței de muncă, precum și a reexaminării acestora în strânsă colaborare cu partenerii sociali.

În contextul altor acțiuni menite să consolideze dimensiunea socială a Europei maritime² și să promoveze competitivitatea sectorului maritim european, luând în considerare cererile părților implicate și în special ale Parlamentului European și ale Comitetului Economic și Social European, Comisia dorește să examineze dacă legislația comunitară actuală asigură un nivel de protecție socială adecvat pentru lucrătorii din sectorul maritim și dacă îmbunătățirea acestui nivel ar putea face din sectorul maritim un sector mai atractiv pentru persoanele aflate în căutarea unui loc de muncă³, însă fără a-i diminua competitivitatea.

Prezenta comunicare analizează legislația pertinentă pentru a identifica excluderile și derogările care afectează lucrătorii din profesiile din sectorul maritim, precum și dificultățile de interpretare a acestei legislații. Comunicarea încearcă să determine, ținând cont de ansamblul deja extins de convenții și standarde internaționale, în ce măsură sunt necesare acțiuni menite să îmbunătățească protecția legală pentru profesiile din sectorul maritim din UE. În fine, aceasta lansează o consultare a partenerilor sociali, în baza articolului 138 alineatul (2) din Tratat, asupra orientărilor posibile ale acțiunii comunitare.

¹ COM(2006) 275 din 7.6.2006.

² De exemplu, o comunicare privind politica portuară va fi adoptată în contextul unei politici maritime și va conține un capitol care abordează condițiile de muncă și dialogul social din porturi.

³ Parlamentul European, în rezoluția sa din 11.7.2007 (2007/2023(INI)), „solicită ca toți lucrătorii să aibă acces la același nivel de protecție și ca anumite grupuri să nu fie excluse în mod automat de la cel mai extins nivel de protecție, așa cum este adeseori cazul marinarilor, lucrătorilor de pe nave și a lucrătorilor în larg”. Comitetul Economic și Social European „observă excluderea pescarilor și a navigatorilor din legislația socială europeană cu privire la mai multe aspecte (de exemplu, directivele privind concedierile colective, privind transferul întreprinderilor, privind informarea/consultarea lucrătorilor și privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii). Indiferent de motivele acestei excluderi, este important ca această discriminare din domeniile respective să înceteze. În consecință, Comitetul invită Comisia să reevalueze aceste excluderi în strânsă colaborare cu partenerii sociali.” (Para 1.7 din TEN/255 CESE 609/2007, 3 aprilie 2007).

Concentrarea asupra cadrului reglementar restrânge inevitabil sfera de aplicare a analizei la acele profesii care fac obiectul unor niveluri de protecție mai reduse conform legislației UE și/sau la profesiile unde s-au înregistrat probleme, cum ar fi lucrătorii din transportul maritim sau cei din sectorul pescuitului.

Importanța economică și socială a acestei probleme este considerabilă. În 2005, numărul total al personalului navigant din țările UE-27 a fost estimat la 204 400⁴, iar numărul pescarilor angajați în UE-25 a fost de aproximativ 190 000 – 195 000. Mai multe contribuții la consultare au confirmat penuria de personal calificat pentru echiparea navelor maritime europene.

2. CADRUL JURIDIC INTERNAȚIONAL

Majoritatea sectoarelor maritime își desfășoară activitatea într-un context extrem de globalizat. Globalizarea economică din ce în ce mai accentuată și internaționalizarea forței de muncă, asociată uneori cu o reglementare insuficientă, au subminat eficacitatea standardelor internaționale existente și au afectat securitatea maritimă la nivel global, contribuind la o creștere puternică a inegalităților în ceea ce privește condițiile de viață și muncă ale lucrătorilor din sectorul maritim. În cadrul forurilor internaționale, UE insistă asupra depunerii de eforturi susținute pentru consolidarea cadrului reglementar internațional. Aceasta a dus la adoptarea cu succes a *Convenției din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim*⁵ și a *Convenției din 2007 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul pescuitului*⁶.

Noile standarde internaționale introduse de aceste convenții sunt relevante pentru actualizarea și completarea politicilor interne și externe ale UE, inclusiv a standardelor sociale, deoarece acestea consolidează și actualizează legislația internațională din domenii extrem de variate, prevăzând un set complet de reguli cu privire la respectarea și punerea în aplicare a legislației.

Punerea în aplicare a prevederilor *Convenției din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim*, cu privire la respectarea și punerea în aplicare a legislației este crucială pentru crearea unor condiții egale la nivel global în ceea ce privește transportul maritim. Trebuie remarcat, de asemenea, că al treilea pachet de măsuri privind siguranța maritimă revizuieste anumite reguli de control ale statului de port în vederea consolidării acestui control în privința respectării standardelor de muncă, inclusiv procesarea plângerilor formulate de echipaje⁷.

⁴ Bimco/ISF Manpower Studies 1995-2005.

⁵ Convenția privind munca din domeniul maritim din 2006 aspiră să devină „al patrulea pilon” al cadrului reglementar internațional pentru un transport maritim de calitate, completând convențiile de bază ale Organizației Maritime Internaționale (OMI). Aceasta „consolidează” și actualizează legislația internațională existentă (68 de instrumente), cu excepția recenteii Convenții asupra actelor de identitate ale personalului navigant (nr. 185) și a Convenției privind pensiile personalului navigant (nr. 71).

⁶ Această convenție revizuieste patru convenții existente și le completează cu alte prevederi cum ar fi, de exemplu, asupra sănătății și securității la locul de muncă și asupra respectării și punerii în aplicare a prevederilor acestei convenții, prevăzând în acest sens un document de conformitate valabil, precum și inspecții și controale atât din partea statelor de port, cât și din partea statelor de pavilion.

⁷ COM(2005) 588 din 23.11.2005.

Consiliul a adoptat o decizie în 7.7.2007 prin care autorizează statele membre să ratifice, în interesul Comunității Europene, *Convenția din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim*, de preferință înainte de 31.12.2010⁸.

Comisia plănuiește, de asemenea, prezentarea unei propuneri de decizie a Consiliului care să autorizeze și să încurajeze ratificarea promptă de către statele membre ale UE a *Convenției din 2007 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul pescuitului*⁹.

În ultimii ani, OIM și OMI au avut, de asemenea, inițiative pentru îmbunătățirea standardelor de securitate. În 2003, OIM a adoptat Convenția nr. 185 de actualizare a documentelor de identitate ale personalului navigant (Convenția asupra actelor de identitate ale personalului navigant nr. 108) pentru a facilita permisiile la uscat și tranzitul personalului navigant. Consiliul a autorizat statele membre ale UE să ratifice această convenție¹⁰, iar Comisia a încurajat, de asemenea, ratificarea și punerea în aplicare a acesteia.

Acordurile de parteneriat din sectorul pescuitului (FPA) încheiate de CE cu țările în curs de dezvoltare promovează, de asemenea, condiții decente de muncă și viață, prin includerea de clauze sociale.

3. LEGISLAȚIA UE PRIVIND CONDIȚIILE DE MUNCĂ, INFORMAREA ȘI CONSULTAREA

Există patru situații în ceea ce privește încadrarea personalului navigant și/sau a pescarilor în legislația UE privind condițiile de muncă, informarea și consultarea lucrătorilor (denumite în continuare „IC”):

- Neexcludere (adică lipsa prevederilor și derogărilor specifice). Este vorba despre directivele privind munca pe durată determinată, munca cu normă parțială, sănătatea și securitatea lucrătorilor care dețin contracte cu durată determinată sau contracte temporare de muncă, informarea asupra condițiilor aplicabile contractului de muncă sau relațiilor de muncă, precum și participarea lucrătorilor în societățile și cooperativele europene.

⁸ JO L 161, 22.6.2007.

⁹ Ambele convenții OIM, din 2006 și 2007, influențează competențele exclusive ale CE.

¹⁰ Decizia Consiliului din 14 aprilie 2005, (JO L 136, 30.5.2005, pp. 1). Noul Cod comunitar privind regimul de trecere a frontierelor din 15 martie 2006 conține o referire la această convenție.

- Legislație specifică sau instrumente generale care conțin prevederi specifice. Este vorba despre directiva privind organizarea timpului de lucru (deși directiva¹¹ principală exclude personalul navigant din sfera sa de aplicare, aceasta conține totuși reglementări specifice cu privire la pescari) sau directiva¹² privind protecția tinerilor la locul de muncă (cu posibilități specifice diferențiate de derogare în ceea ce privește sectorul respectiv).
- Posibilitatea statelor membre de a introduce excluderi în legislația națională atunci când transpun directive. Este vorba despre directiva privind comitetul european de întreprindere, directiva privind informarea și consultarea și directiva privind protecția lucrătorilor în caz de insolvabilitate.
- Excluderea din sfera de aplicare. Este vorba despre directiva privind concedierile colective transferul întreprinderilor și detașarea luicrătorilor.

Directivele care se încadrează la ultimele două situații trebuie analizate mai amănunțit.

a) Directiva 2002/74/CE a Consiliului¹³ - Protecția salariaților în cazul insolvabilității angajatorului

Articolul 1 alineatul (2) permite statelor membre să excludă creanțele anumitor categorii de salariați din sfera de aplicare dacă se stabilește că există alte forme de garanție care asigură salariaților o protecție adecvată în cazul insolvabilității angajatorului. Deși această dispoziție nu se referă în mod special la profesiile din domeniul maritim, statele membre ar putea folosi această posibilitate în ceea ce privește aceste profesii.

Articolul 1 alineatul (3) permite statelor membre care excludeau deja pescarii remunerați în cotă-parte din legislația națională echivalentă în momentul intrării în vigoare a directivei să păstreze aceste excluderi.

Numai șase state membre¹⁴ au folosit posibilitățile de excludere conform articolului 1 alineatul (2) și/sau a articolului 1 alineatul (3) litera (b) din directivă. Ar trebui să se reexamineze dacă aceste excluderi rămân justificate în cazul acestor state membre și dacă alte forme de protecție acordate în astfel de cazuri s-au dovedit a fi într-adevăr echivalente.

¹¹ Directiva 2003/88/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 4.11.2003 privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru.

¹² Directiva 94/33/CE a Consiliului din 22.6.1994 privind protecția tinerilor la locul de muncă; Statele membre pot, în anumite condiții, să autorizeze munca de noapte și să facă derogări de la normele cu privire la repausul zilnic și săptămânal al adolescenților care lucrează în anumite sectoare de activitate cum ar fi sectorul navigației (articolul 9 alineatul (2) și articolul 10 alineatul (4)).

¹³ Directiva 2002/74/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23.9.2002 de modificare a Directivei 80/987/CEE a Consiliului privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la protecția lucrătorilor salariați în cazul insolvabilității angajatorului.

¹⁴ EL, IT, HU, MT, SK, UK.

b) Directiva 94/45/CE a Consiliului¹⁵ - Comitete europene de întreprindere

Această directivă se aplică într-adevăr echipajelor navelor de pescuit care se încadrează în sfera sa de aplicare generală. Cu toate acestea, articolul 1 alineatul (5) precizează că „statele membre pot să prevadă că prezenta directivă nu se aplică personalului navigant din marina comercială”.

Unul dintre motivele unei astfel de derogări¹⁶ a fost că, în general, aceste echipaje lucrează la o distanță mare unele față de altele, precum și față de conducere, făcând astfel foarte dificilă reunirea acestora în vederea consultării.

Șase state membre au făcut uz de această dispoziție¹⁷. În alte două state membre¹⁸ excluderea se datorează faptului că există deja legislația specifică, în timp ce în alte trei¹⁹ există mecanisme pentru adaptarea dispozițiilor de punere în aplicare a legislației la personalul navigant.

Opțiunea de a exclude echipajele de pe navele comerciale trebuie reexaminată, deoarece: (i) internaționalizarea puternică a forței de muncă necesită proceduri transnaționale de informare și consultare, (ii) majoritatea statelor membre nu fac uz de această opțiune, (iii) dispozițiile directivei sunt flexibile (mecanismele de informare și consultare sunt negociate în așa fel încât să poată fi adaptate la caracteristicile întreprinderilor).

Cu toate acestea, particularitățile specifice muncii personalului navigant vor trebui luate totdeauna în considerare. O opțiune posibilă ar fi transformarea posibilității de excludere din prezent într-o autorizare de adaptare a prevederilor naționale la situația specifică a echipajelor de pe navele comerciale, în special a membrilor echipajelor de cursă lungă, așa cum se practică deja în unele state membre.

c) Directiva 2002/14/CE²⁰ – Informare și consultare

Conform articolului 3 alineatul (3), „statele membre pot face derogări de la prezenta directivă prin intermediul unor dispoziții specifice aplicabile echipajelor vaselor care navighează pe mare”.

¹⁵ Directiva 94/45/CE a Consiliului din 22.9.1994 privind instituirea unui comitet european de întreprindere sau a unei proceduri de informare și consultare a lucrătorilor în întreprinderile și grupurile de întreprinderi de dimensiune comunitară (JO L 254, 30.9.1994, p. 64).

¹⁶ A se vedea documentul de lucru 15 al grupului de lucru care a pregătit transpunerea Directivei 94/45CE. Cu toate acestea, s-a precizat, de asemenea, că „ar fi indicat să nu se excludă echipajele feriboturilor care parcurg numai distanțe mici”. Excluderea nu a fost prevăzută nici în propunerea Comisiei COM(94) 134, nici în propunerea modificată COM(94) 228.

¹⁷ CY, EE, EL, HU, IT, LV.

¹⁸ LT, MT.

¹⁹ DK, NL, UK.

²⁰ Directiva 2002/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11.3.2002 de stabilire a unui cadru general de informare și consultare a lucrătorilor din Comunitatea Europeană.

Motivele exprimate de către statele membre pentru justificarea excluderii au fost similare cu cele privitoare la Directiva 94/45/CE: dificultatea punerii în aplicare a procedurilor de informare și consultare la bordul navelor care navighează la distanțe mari de sediul societății și faptul că, deseori, contractele personalului navigant sunt de scurtă durată.

Cu toate acestea, în acest caz excluderea nu este necondițională deoarece obligă statele membre să prevadă „dispoziții speciale”. Prin urmare, aceasta nu poate lua forma unei simple absențe de reglementare sau să implice un nivel de protecție diferit. Opt state membre²¹ au făcut uz de această opțiune în temeiul articolului 3 alineatul (3), dar numai trei dintre acestea²² au introdus dispoziții speciale aplicabile echipajelor care intră sub incidența derogării. Comisia va examina conformitatea juridică a acestor dispoziții speciale într-un raport viitor cu privire la punerea în aplicare a acestei directive.

d) Directiva 98/59/CE a Consiliului²³ – Concedieri colective

Articolul 1 alineatul (2) litera (c) din această directivă prevede că aceasta nu se aplică echipajelor de pe navele maritime.

În memorandumul explicativ atașat la propunerea sa de revizuire a Directivei 75/129/CEE²⁴ din 1991, Comisia a considerat că „obligățiile privind informarea, consultarea și notificarea prevăzute de această directivă nu sunt în niciun caz incompatibile cu natura specială a contractului sau a raporturilor de muncă ale echipajelor de pe navele maritime. Excluderea acestora de la protecția oferită de această directivă nu se justifică, cu excepția cazurilor în care aceștia sunt acoperiți de alte forme de garanție care le oferă o protecție echivalentă cu cea care rezultă din directivă”.

Menționarea altor forme de garanție care oferă protecție echivalentă a fost respinsă în cursul discuțiilor din cadrul Consiliului.

Prin urmare, există motive rezonabile pentru reexaminarea condițiilor în care directiva abordează protecția drepturilor echipajelor de pe navele maritime²⁵.

e) Directiva 2001/23/CE a Consiliului²⁶ – Transferul de întreprinderi

Articolul 1 alineatul (3) din directivă exclude navele maritime în general.

Nici propunerea inițială a Comisiei (COM(74) 351), nici propunerea modificată din 25 iulie 1975 (COM(75) 429) nu au făcut vreo referire specială la navele maritime.

²¹ CY, DE, DK, EL, FR, MT, RO, UK.

²² DE, DK, UK.

²³ Directiva 98/59/CE a Consiliului din 20.7.1998 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la concedierile colective (JO L 225, 12.8.1998, p. 16).
²⁴ COM(91) 292.

²⁵ De exemplu ES, FR, LT, EE, CZ, SI, PL deja nu mai fac uz de această excludere.

²⁶ Directiva 2001/23/CE a Consiliului din 12.3.2001 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități (JO L 82, 22.3.2001, p. 16).

Cu toate acestea, așa cum a fost adoptată la 14 februarie 1977 (Directiva 77/187/CEE), directiva prevedea deja excluderea care pare să fi fost inspirată dintr-o excludere similară din directiva cu privire la concedierile colective.

Comisia a considerat, în 1994, în propunerea de revizuire a Directivei 77/187/CEE²⁷, că navele maritime ar putea fi excluse de la drepturile de informare și consultare oferite de directivă, dar nu și de la dispozițiile de bază ale acesteia, adică de la menținerea drepturilor salariaților existente în momentul transferului. Cu toate acestea, această poziție nu a fost acceptată de către Consiliu.

La prima vedere, nu pare să existe vreun motiv special pentru menținerea acestei excluderi. În special, dispozițiile Directivei referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor nu par să fie incompatibile cu natura specială a contractelor sau raporturilor de muncă de pe navele maritime. În ceea ce privește drepturile de informare și consultare, abordarea ar trebui să corespundă cu cea care urmează să fie adoptată pentru Directivele 2002/14/CE și 98/59/CE.

Este demn de remarcat faptul că un număr considerabil de state membre²⁸, inclusiv unele dintre cele mai importante țări în materie de transport maritim, nu au optat pentru excluderea navelor maritime din sfera de aplicare a legislațiilor naționale care pun în aplicare această directivă. Este evident, prin urmare, că această problemă trebuie aprofundată.

f) Directiva 96/71/CE²⁹ – Detașarea lucrătorilor

Articolul 1 alineatul (2) din Directiva 96/71/CE prevede: „*prezenta directivă nu se aplică personalului navigant al întreprinderilor din cadrul marinei comerciale*”.

Lucrătorii detașați sunt definiți în directivă ca lucrători care, pe o perioadă limitată, își desfășoară munca pe teritoriul unui stat membru diferit de cel în care lucrează în mod normal. Strict vorbind, personalul navigant de pe vasele care navighează pe mare nu trebuie considerat ca fiind detașat „pe teritoriul unui stat membru diferit”³⁰.

Într-un raport precedent cu privire la punerea în aplicare a acestei directive³¹, Comisia a recunoscut că „această excludere este considerată justificată de către marea majoritate a statelor membre, având în vedere natura specifică a muncii itinerante efectuate de către acest grup de lucrători, precum și dificultățile practice legate de monitorizarea acestora”. Cu toate acestea, „*excluderea acestor întreprinderi din sfera de aplicare a directivei nu le scutește de aplicarea normelor dreptului internațional privat (Convenția de la Roma)*”³².

²⁷ COM(94) 300.

²⁸ AT, CZ, DE, EE, ES, HU, IT, LT, PL, PT, SE, UK.

²⁹ Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16.12.1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii.

³⁰ Aplicarea regulii pavilionului se bazează în general pe noțiunea de naționalitate a navei (prin analogie cu naționalitatea indivizilor), și mai puțin pe asocierea cu un anumit teritoriu.

³¹ SEC(2006) 439.

³² Raport al grupului de lucru pentru transpunerea directivei privind detașarea lucrătorilor.

În concluzie, definiția detașării din Directiva 96/71/CE nu pare să fie aplicabilă personalului navigant. Excluderea existentă pare să reflecte această realitate și, prin urmare, pare să fie justificată.

4. LEGISLAȚIA UE PRIVIND SĂNĂTATEA ȘI SECURITATEA

Legislația UE privind sănătatea și securitatea la locul de muncă se aplică „*tuturor sectoarelor de activitate economică, private sau publice*”³³. De aceea, lucrătorii din sectorul maritim beneficiază de același nivel de protecție ca și lucrătorii din alte sectoare de activitate.

Din 28 de directive care reglementează acest domeniu, numai două nu se aplică sectorului maritim:

- *Directiva 89/654/CEE a Consiliului din 30 noiembrie 1989 privind cerințele minime de securitate și sănătate la locul de muncă*³⁴;
- *Directiva 90/270/CEE a Consiliului din 29 mai 1990 privind condițiile minime de securitate și sănătate pentru lucrul la monitor*³⁵.

Directiva 89/654/CEE nu se aplică mijloacelor de transport folosite în afara întreprinderilor și/sau unităților, sau locurilor de muncă din interiorul mijloacelor de transport și al navelor de pescuit. Motivul acestei excluderi a fost faptul că acestea reprezintă locuri de muncă speciale, diferite de posturile de lucru situate în incinta întreprinderilor și/sau unităților, și, prin urmare, ar trebui să facă obiectul unor reglementări specifice.

Mai mult, sectorul pescuitului fiind supus unui risc relativ ridicat de accidente, a fost necesar un instrument special pentru abordarea riscurilor specifice și pentru promovarea sănătății și securității pescarilor la locul de muncă. Din aceste motive, Consiliul a adoptat Directiva 93/103/CEE care definește cerințele minime de securitate și sănătate în muncă la bordul navelor de pescuit.

Acordurile și convențiile internaționale sunt relevante în ceea ce privește definirea cerințelor de sănătate și securitate care trebuie îndeplinite de către navele maritime. În acest sens, *Convenția din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim* și *Convenția din 2007 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul pescuitului* vor avea o importanță deosebită. Cu toate acestea, trebuie subliniat faptul că, acolo unde este cazul, Comunitatea oferă mijloace legale suficiente pentru completarea acestor instrumente internaționale. Codurile și acordurile internaționale obligatorii conțin uneori prevederi mai stricte și/sau mai specifice decât legislația UE privind sănătatea și securitatea la locul de muncă, iar punerea acestora în aplicare este prevăzută expres în anumite directive. În acest caz, se menționează expres faptul că dispozițiile directivelor respective se

³³ Articolul 2 alineatul (1) din Directiva 89/391/CEE a Consiliului din 12.6.1989 privind punerea în aplicare de măsuri pentru promovarea îmbunătățirii securității și sănătății lucrătorilor la locul de muncă (JO L 183, 29.6.1989, p. 1.).

³⁴ JO L 393, 30.12.1989, p. 1.

³⁵ JO L 156, 21.6.1990, p. 14.

aplică fără să aducă atingere unor asemenea acorduri sau coduri. În cazul Directivei 1999/92/CE³⁶, sectorul în cauză este acoperit în întregime de astfel de acorduri internaționale.

În consecință, Comisia s-a angajat, în cadrul Strategiei comunitare 2007-2012 privind sănătatea și securitatea în muncă³⁷ să promoveze sănătatea și securitatea la nivel internațional și să-și consolideze cooperarea cu OIM, OMS și alte organizații internaționale în scopul stabilirii de niveluri de protecție mai ridicate la nivel mondial.

Două directive se aplică în mod special sectorului maritim:

- *Directiva 92/29/CEE a Consiliului din 31.3.1992 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru promovarea unei mai bune asistențe medicale la bordul navelor*³⁸;
- *Directiva 93/103/CEE a Consiliului din 23.11.1993 privind cerințele minime de securitate și sănătate în muncă la bordul navelor de pescuit*³⁹.

Directiva 93/103/CE se aplică numai vaselor de pescuit noi (contract de construcție încheiat după 23.11.1995) cu o lungime între perpendiculare mai mare sau egală cu 15 m și vaselor de pescuit existente cu o lungime între perpendiculare mai mare sau egală cu 18 m. Un raport al Comisiei cu privire la punerea efectivă în aplicare a prevederilor Directivei 93/103/CE, care va oferi o analiză minuțioasă a impactului pe care aceasta îl va avea asupra protecției sănătății și securității pescarilor europeni și care va identifica acțiunile necesare, urmează să fie adoptat în 2008.

Excluderea navelor mici din această directivă este justificată pe baza impactului economic grav pe care adoptarea directivei l-ar avea asupra navelor mici, inclusiv prin sarcini administrative suplimentare.

Cu toate acestea, este necesară găsirea unei soluții la numărul de accidente, care continuă să fie ridicat, din domeniul pescuitului. În special, luând în considerare natura specifică a muncii de la bordul navelor mici de pescuit, bunele practici ar trebui diseminate, iar orientări practice ar trebui oferite atât angajatorilor, cât și lucrătorilor pentru a promova practici mai sigure la locul de muncă.

³⁶ Directiva 1999/92/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1999 privind cerințele minime pentru îmbunătățirea protecției sănătății și securității lucrătorilor expuși unui potențial risc în medii explozive (JO L 23, 28.1.2000, p.57.).

³⁷ Comunicarea Comisiei către Consiliu, Parlamentul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Îmbunătățirea calității și productivității în muncă: Strategia comunitară 2007-2012 privind sănătatea și securitatea în muncă (COM(2007) 62, p.14).

³⁸ JO L 113, 30.4.1992, p. 19.

³⁹ JO L 307, 13.12.1993, p. 1.

5. LIBERA CIRCULAȚIE A LUCRĂTORILOR ȘI COORDONAREA REGIMURILOR DE SECURITATE SOCIALĂ

5.1. Libera circulație a lucrătorilor

Libera circulație a lucrătorilor pe teritoriul UE este una din libertățile fundamentale garantate de dreptul comunitar. În conformitate cu jurisprudența stabilită, dispozițiile Tratatului CE privind libera circulație a lucrătorilor se aplică, de asemenea, activităților de transport maritim. Chiar în cazul în care activitățile se desfășoară în afara teritoriului Comunității, dispozițiile continuă să se aplice lucrătorului în cauză cu condiția ca raportul legal de muncă să poată fi localizat pe teritoriul Comunității sau ca acesta să păstreze o legătură suficient de strânsă cu acest teritoriu⁴⁰.

5.2. Coordonarea sistemelor de securitate socială

Legislația comunitară privind securitatea socială prevede că lucrătorii și membrii familiilor acestora nu își pierd protecția socială atunci când se deplasează în cadrul Comunității și asigură respectarea de către statele membre a principiilor fundamentale de egalitate de tratament și nediscriminare, atunci când aplică legislația națională în materie de securitate socială.

Legislația corespunzătoare este prevăzută în Regulamentul (CEE) nr. 1408/71 și în Regulamentul de punere în aplicare (CEE) nr. 574/72. Aceste norme prevăd simpla coordonare a sistemelor de securitate socială ale statelor membre. În cazul navigatorilor, Regulamentul 1408/71 conține norme specifice în ceea ce privește legislația aplicabilă. Un resortisant al Uniunii Europene care își desfășoară activitatea profesională la bordul unei nave aflate sub pavilionul unui stat membru este supus, în principiu, legislației aceluși stat. Cu toate acestea, în cazul în care persoana în cauză își desfășoară activitatea la bordul unei nave sub pavilionul unui stat membru și este remunerată pentru această activitate de către o întreprindere care este înregistrată sau al cărei sediu se află în alt stat membru, aceasta se supune legislației celui de-al doilea stat membru, cu condiția ca persoana să aibă reședința în statul membru respectiv⁴¹.

Dispozițiile Regulamentului 1408/71 se aplică, de asemenea, resortisanților țărilor terțe, cu condiția ca aceștia să fie rezidenți în mod legal pe teritoriul unui stat membru și să nu se afle într-o situație limitată din toate punctele de vedere la teritoriul unui singur stat membru (a se vedea Regulamentul 859/2003).

⁴⁰

A se vedea, de exemplu, cauza 9/88 *Lopes da Veiga*, ECR (1989) 2989, punctul 15.

⁴¹

A se vedea articolul 13 alineatul (2) litera (c) și articolul 14 b alineatul (4), care rămân neschimbate în noul Regulament 883/2004, care înlocuiește Regulamentul 1408/71.

Cu toate acestea, aceste norme comunitare nu pot asigura decât o protecție parțială a drepturilor în cazul navigatorilor, precum: (i) normele se aplică numai regimurilor de securitate socială din țările din UE și SEE și Elveția; (ii) resortisanții țărilor terțe care își desfășoară activitatea profesională la bordul unei nave aflate sub pavilionul unui stat membru, dar care nu sunt rezidenți în mod legal pe teritoriul Comunității sau care nu se află într-o situație transfrontalieră, astfel cum este definită în Regulamentul 859/2003, nu sunt acoperiți de legislația comunitară în cauză; Dacă au sau nu dreptul la protecția socială în temeiul legislației naționale care li se aplică este un aspect care nu poate fi decis decât la nivelul statului membru/statelor membre în cauză.

De asemenea, domeniul de aplicare material al normelor respective se limitează la sistemele de securitate socială stabilite în temeiul legislației naționale. Derogările se aplică sistemelor de asigurări complementare nereglementate sau sistemelor speciale pentru persoanele care desfășoară o activitate independentă⁴² și acordurilor colective, cu excepția cazurilor în care acestea sunt reglementate de legislația națională. În sectorul maritim și al pescuitului, regimul de securitate socială este deseori inclus în contractul de muncă și este asigurat printr-un sistem de asigurări internațional privat. Lucrătorii nu pot invoca dispozițiile Regulamentului 1408/71 decât dacă sunt acoperiți de o asigurare reglementată de legislația națională care li se aplică. Astfel, aceștia se pot confrunta cu lacune în ceea ce privește drepturile lor în materie de securitate socială. Acesta este cazul, în mod special, pentru dobândirea drepturilor la pensie.

Convenția din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim conține dispoziții privind nivelul minim de protecție socială pe care fiecare stat membru trebuie să îl asigure, în temeiul legislației sale naționale, pentru navigatorii care își au reședința obișnuită pe teritoriul său. În conformitate cu *Convenția din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim*, această protecție nu trebuie să fie mai puțin favorabilă decât cea de care beneficiază lucrătorii de pe uscat de pe teritoriul statului membru respectiv. Dispoziții similare sunt luate în considerare în *Convenția din 2007 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul pescuitului*. Odată intrate în vigoare, convențiile vor asigura un anumit nivel de protecție socială pentru lucrătorii din sectorul respectiv. Alte beneficii pot rezulta din creșterea numărului de acorduri internaționale cu țări terțe care conțin clauze sociale și clauze referitoare la tratamentul egal.

⁴²

În temeiul Regulamentului 883/2004, regimurile speciale pentru persoanele care desfășoară o activitate independentă pierd acest statut special și sunt acoperite, de asemenea, de regulament în cazul în care devin obligatorii în temeiul legislației naționale.

6. ROLUL DIALOGULUI SOCIAL

Comitetele sectoriale pentru transportul maritim și pescuitul în mare examinează în mod regulat anumite aspecte în scopul ameliorării securității și confortului la bordul navelor.

Aceste două comitete au o îndelungată tradiție în angajarea în vederea garantării unor condiții de muncă decente în contextul globalizării și al conformității cu instrumentele legislative internaționale aplicabile navigatorilor. Partenerii sociali europeni participă în mod activ în cadrul OIM și al OMI, contribuind astfel la adoptarea unei poziții europene consolidate; aceștia se angajează în mod considerabil la monitorizarea și punerea în aplicare a instrumentelor internaționale corespunzătoare.

În sectorul transportului maritim, partenerii sociali negociază în prezent pentru a ajunge la un acord european care să transpună dispozițiile relevante ale *Convenției din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim*. Aceste negocieri au fost lansate în urma consultării partenerilor sociali de către Comisie în temeiul articolului 138 alineatul (2) din Tratat, lansată în iunie 2006. În cazul în care se ajunge la un acord și în cazul în care partenerii sociali solicită acest lucru, o propunere de directivă în baza articolului 139 din TCE va fi luată în considerare. Mai mult, ar putea fi prevăzută o directivă privind respectarea prevederilor cu privire la standardele de muncă din domeniul maritim la bordul navelor sub pavilion comunitar, precum și la bordul tuturor navelor care intră în porturile comunitare. Un astfel de instrument va permite punerea în aplicare uniformă a *Convenției din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim*, de către statele membre pe toate navele, inclusiv pe cele sub pavilion al țărilor terțe ca urmare a intrării în vigoare a *Convenției din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul maritim*, conform principiului potrivit căruia țările care nu au ratificat convenția nu beneficiază de un tratament mai favorabil.

Integrarea standardelor internaționale în legislația UE ar promova un nivel de egalitate. Comisia invită, prin urmare, partenerii sociali din domeniul pescuitului maritim să examineze posibilitatea unei inițiative comune în vederea promovării punerii în aplicare, în UE, a prevederilor recentei *Convenții din 2007 a Organizației Internaționale a Muncii privind munca în domeniul pescuitului*.

7. CONCLUZII

Comisia va continua să depună eforturi pentru consolidarea cadrului de reglementare internațional, în special prin promovarea ratificării și punerii în aplicare a standardelor internaționale, precum și prin încheierea de acorduri internaționale cu țări terțe care să conțină clauze sociale și de tratament egal.

Comisia se angajează, de asemenea, să îmbunătățească cadrul legal comunitar pentru lucrătorii din profesii din sectorul maritim. Analiza prezentei comunicări sugerează faptul că excluderea acestor lucrători din sfera de aplicare a anumitor directive ar putea să nu fie justificată pe deplin, deoarece aceste excluderi nu par să contribuie la aplicarea soluțiilor specifice, mai adaptate la situația concretă a acestor lucrători.

O problemă deosebită o reprezintă drepturile personalului navigant la protecție în cazul insolabilității angajatorului sau în cazul transferului de întreprinderi, cazuri în care ar trebui promovată o abordare coerentă pentru a le permite acestor lucrători să-și exercite efectiv drepturile atât la nivel național cât și în întreprinderile de dimensiune comunitară. Excluderile actuale de la sfera de aplicare a directivei privind informarea și consultarea merită, de asemenea, să fie revizuite.

Atunci când există motive suficient de justificate pentru menținerea excluderilor sau derogărilor existente, ar trebui să se evalueze dacă o legislație specifică a UE pentru acest sector ar fi cea mai potrivită soluție pentru a garanta profesiilor din domeniul maritim același nivel de protecție de care beneficiază ceilalți lucrători conform directivei generale.

În acest caz, condițiile juridice specifice care se aplică în statele membre ar trebui examinate pentru a se asigura că profesiile din domeniul maritim beneficiază de niveluri adecvate de protecție, mai ales în cazurile de excludere condițională, care obligă statele membre să stabilească reglementari mai specifice sau garanții alternative, asigurând același nivel de protecție.

Orice propuneri viitoare cu privire la reevaluarea excluderilor și/sau a derogărilor aplicabile în sectorul maritim vor fi considerate în baza unei analize minuțioase a impactului pe care acestea l-ar avea asupra competitivității industriei maritime a UE. Mai mult, se vor lua în considerare standardele internaționale și interacțiunea acestora cu normele UE.

În acest context, partenerii sociali sunt invitați să răspundă la următoarele întrebări:

1. Sunteți de acord cu analiza Comisiei privind justificările pentru excluderile și derogările de la legislația muncii a UE în ceea ce privește profesiile din sectorul maritim?
2. Eliminarea excluderilor care nu mai sunt justificate ar trebui să ducă la includerea profesiilor din sectorul maritim în sfera de aplicare generală a directivelor relevante? Care ar trebui să fie prioritățile de acțiune în această privință?

3. În cazul excluderilor pe care le considerați justificate datorită particularităților acestui sector sau din alte motive, se garantează un nivel de protecție echivalent pentru profesiile din sectorul maritim prin alte mijloace? Considerați ca ar putea fi justificate reglementări specifice în cadrul directivei relevante sau un instrument juridic specific al legislației EU pentru profesiile din domeniul maritim?
4. Ce mijloace considerați că ar fi mai potrivite pentru îmbunătățirea sănătății și securității la bord, în special în cazul navelor mici de pescuit?
5. Luând în considerare diviziunea responsabilităților juridice între Comunitate și statele membre în ceea ce privește securitatea socială, ce mijloace de acțiune considerați că ar fi mai potrivite pentru îmbunătățirea protecției securității sociale a lucrătorilor din profesiile din domeniul maritim?

Prezenta comunicare reprezintă prima fază de consultare în conformitate cu articolul 138 alineatul (2) din tratat. În cazul în care, după consultare, Comisia consideră că o acțiune comunitară este de dorit, aceasta va consulta partenerii sociali în legătură cu orice propunere, în conformitate cu articolul 138 alineatul (3) din tratat.