

BULGARIA

Sistema portuario

Bulgaria tiene tres principales puertos marítimos ubicados en el Mar Negro: Varna, Burgas y Balchik.

Los puertos de Varna y Burgas son puertos de usos múltiples que se encargan de todo tipo de carga, incluyendo carga seca a granel, contenedores, ro-ro y carga general. En 2011, el peso bruto de las mercancías transportadas por vía marítima manejada en los puertos marítimos búlgaros fue de 25,7 millones de toneladas. En cuanto a tráfico de contenedores, ocupan el puesto 22 en la UE y el 104 en el mundo en el 2010.

Ruse, Lom y Vidin son puertos búlgaros que se encuentran a lo largo del río Danubio. En Ruse-East, los barcos se pueden acomodar en el río o en el mar.

Los Puertos búlgaros son propiedad o bien del Estado, o de un municipio o una entidad privada.

La Agencia Ejecutiva de Administración Marítima (EAMA) ejerce la regulación y el control de las funciones del Estado en materia de puertos. La compañía búlgara de Puertos (BPIC) gestiona la infraestructura nacional del transporte público. Dentro de cada zona del puerto, varias entidades manejan la carga o el tráfico de pasajeros. Estos incluyen autoridades portuarias y, cada vez más, concesionarios privados que operan bajo el modelo de un propietario.

A pesar de los repetidos esfuerzos, no hemos podido obtener datos o valoraciones del sector privado como por ejemplo la Cámara Marítima de Bulgaria o de las autoridades portuarias proveedoras de servicios.

Fuentes del Derecho

La gestión de los puertos búlgaros se rige por la Ley de 28 de enero de 2000 sobre Áreas Marítimas, vías y puertos de la República de Bulgaria, que también contiene disposiciones básicas sobre el manejo de carga y mano de obra portuaria, aunque algunos aspectos de ésta están regulados aún más por la Ordenanza Nº 9 de 29 de julio de 2005 sobre los Requisitos para la aptitud operativa de los Puertos. Esta ordenanza determina los requisitos para el funcionamiento de los puertos y terminales portuarias y para la cualificación de los trabajadores y organiza la emisión de los certificados.

Por el contrario, la mano de obra portuaria y, más en particular, los derechos y obligaciones de los empresarios y de los trabajadores, se rigen por la legislación laboral búlgara general. La Ley de Inspección de Trabajo de Bulgaria de 14 de noviembre 2008 dedica una atención específica a la aplicación de las normas de seguridad y salud en los puertos.

Además, la Ordenanza Nº 12 de 30 de diciembre 2005 regula específicamente la salud en el trabajo y la seguridad en las operaciones de carga y descarga.

La Directiva 2001/96 / CE que establece requisitos y procedimientos armonizados para la seguridad de la carga y descarga de los graneleros se adaptó por el Decreto Nº 91 de 5 de septiembre de 2006. Bulgaria no ha ratificado los Convenios de la ILO Nº 137 o 152. Sin embargo, aún sigue atado al Convenio de la ILO Nº 32, que ratificó el 29 de diciembre 1949.

Un informe de la ILO de 2009 menciona que los trabajadores portuarios en Bulgaria se rigen por un Convenio nacional colectivo para el sector del transporte, y los convenios firmados en el puerto en Burgas, Varna, Vidin, Ruse y Lom.

La Federación de Sindicatos de Transportes de Bulgaria (FTTUB) confirmó que el trabajo colectivo concluyó con acuerdos de todas las empresas portuarias y que también hay un acuerdo colectivo laboral para todo el sector del transporte.

El colectivo trata acuerdos laborales como los salarios, la organización del trabajo, salud y seguridad y la formación de los trabajadores portuarios.

Hemos sido capaces de consultar el contrato colectivo celebrado en la empresa estatal del Puerto de Varna EAD. Regula, entre otras cosas, la contratación, el tiempo de trabajo, vacaciones, salarios, salud y seguridad, la actividad sindical y la solución de conflictos laborales.

Mercado de trabajo

Antecedentes históricos

Los puertos modernos de Burgas y Varna se construyeron a principios del siglo. Después de 2ª Guerra Mundial, los puertos fueron nacionalizados, y en la década de 1990 se dieron los primeros pasos para liberalizar el sector.

Uno de los principales objetivos de la Ley de 28 de enero de 2000 sobre las zonas marinas, la navegación interior y puertos de la República de Bulgaria, que también contiene disposiciones básicas sobre el manejo de carga y mano de obra portuaria, fue para atraer la inversión privada con el fin de modernizar la infraestructura de los puertos anticuados. Para ello, la Ley se ajustó aún más en 2004 y por último en 2012. La apertura del acceso al mercado de los servicios portuarios ahora identificado por separado se inspiró en la evolución de la política portuaria de la UE.

Desde 2005, una serie de concesiones portuarias se entregaron a los operadores portuarios. El proceso de privatización mediante concesiones aún está en curso.

Reglamentación

La Ley de 28 de enero de 2000 sobre áreas marinas, vías navegables interiores y puertos de la República de Bulgaria contiene una definición del término (Art. 92) puertos y una clasificación básica de éstos según su función (Art. 93): La Ley define un puerto de transporte público como *cualquier puerto que lleva a cabo los servicios portuarios y cualquier otra actividad relacionada*

desde buques a medios de transporte terrestre, previo pago, y que está disponible sin restricciones para todos los buques y cargamentos. Art. 10.

Los puertos nacionales de transporte público más importantes son:

- El Puerto de Varna, que incluye Varna- Este, Varna Oeste, Central Térmica Ezerovo , Petrol, Lesport , el Complejo de ferry, Varna, y Balchik;
- El Puerto de Burgas, que incluye Burgas -Este, Burgas -Oeste, Rosenets , Nessebar;
- Puerto Ruse , que incluye Ruse -Este, Ruse- central , Ruse- Oeste, Silistra, Ferryboat Terminal Silistra, Tutrakan, Svishtov, la terminal de Ferry -Nikopol y Somovit;
- Puerto de Lom, que incluye Lom y Oriahovo;
- Puerto de Vidin, que incluye: Vidin-Centro, Vidin-Sur, Vidin-Norte y la terminal de Ferry del complejo de Vidin (ver Art. 103)

El Ministro de Transporte, Tecnología de la Información y Comunicaciones regula mediante una ordenanza las necesidades de funcionamiento de los puertos de transporte público (Art. 104).

La Administración de la Agencia Marítima (EAMA) y los operadores portuarios hacen sugerencias y participan en actividades relacionadas con la aplicación de las normas internacionales y europeas de calidad y seguridad, la protección del medio ambiente y el personal requerido por los estándares búlgaros en términos y condiciones de la Ley Nacional de Normalización (Art . 104).

La noción de servicios portuarios incluye la manipulación, carga, descarga, clasificación, almacenamiento de la carga y correo, así como los servicios de pasajeros (Art. 116) los servicios se definen con más detalle en la Ordenanza Nº 19 del 9 de diciembre de 2004, relativo al registro de los puertos de la República de Bulgaria, que especifica que todos los tipos de carga son previstas, incluyendo gráneles líquidos. Por regla general, la carga y los servicios relacionados con el puerto de pasajeros sólo podrán proporcionarse en transporte público puertos (Art. 116)

Los servicios portuarios en los puertos de transporte público serán ejercidos por los operadores portuarios especializados que tienen y/o emplean personal cualificado, y disponen de los medios técnicos necesarios para llevar a cabo el servicio (Art. 117). Los operadores portuarios se inscribirán en un registro especial EAMA (Art. 117). La Ley también regula la prestación de otros servicios, auxiliares.

Una sección separada de la Ley (Art. 117 bis y siguientes) regula el acceso al mercado de los servicios portuarios y dispone, entre otras cosas, el ajuste del número de operadores portuarios que pueden ser admitidos y el otorgamiento de concesiones portuarias, parece inspirado en las propuestas anteriores para una Directiva de servicios portuarios de la UE. Las infracciones son sancionadas penalmente (Art. 121).

La Administración Marítima, entre otras cosas, controla el cumplimiento de los requisitos de seguridad para las instalaciones portuarias, en el trabajo y el manejo seguro de la carga por el personal calificado a la misma; y controla el cumplimiento de los requisitos de acceso libre y la

aplicación de la igualdad en cuanto a las condiciones de competencia para los operadores portuarios (Art. 362) del Código de la Marina Mercante.

La Ordenanza de Puertos regula la emisión de un Certificado de idoneidad operativa para cada puerto o terminal portuaria, con el fin de obtener un certificado de este tipo, el puerto o terminal deben ser construidos, equipados y mantenidos de acuerdo con los requisitos del Reglamento, garantizando la recepción, el servicio y la manipulación de contenedores, pasajeros, carga y correo seguros, y garantizar una organización del trabajo y el uso de equipos y tecnología que cumplan con los requisitos para una prestación segura de los servicios y actividades portuarias (Art. 2).

Todos los operadores portuarios están inscritos en un registro oficial (Art. 14). Cada operador portuario debe preparar un organigrama técnico que contiene, entre otras cosas, lo siguiente:

- Un cuadro que indique el número, cualificación y deberes de los empleados (estibadores y mecánicos)
- Normas de cumplimiento de las condiciones de salud y seguridad de trabajo en virtud del Reglamento No. 12
- Requerimientos y requisitos de los equipos de protección personal sanitario y de higiene
- Reglas específicas para el fuego y de emergencias de seguridad y requisitos de las acciones en situaciones de emergencias (Art. 15)

Tras un cambio en la tecnología de manipulación (embalaje, maquinaria, aparatos de conexión, equipos, el método de almacenamiento y conservación, transporte, etc.), el operador tiene que cambiar y/o complementar el organigrama técnico del puerto (Art. 15).

La EAMA supervisa los movimientos y las inspecciones in situ durante las operaciones de carga y descarga (Art. 15). La Ordenanza de Puertos también profundiza en el empleo de los trabajadores portuarios.

En primer lugar, los servicios portuarios deben ser proporcionados por los operadores portuarios que emplean y / o contratan la fuerza de trabajo que consta de personal directivo y operativo (Art. 16). Los agentes que participan directamente en el proceso de carga - portuarios, estibadores, señalizadores, operadores de grúas, conductores de transporte por carretera y equipos de elevación, operadores de equipos especializados, etc. deberán poseer cualificaciones correspondientes, de conforme con la Ley de Formación Profesional y Educación y los requisitos técnicos exigidos. Ley (Art. 16.)

En cuanto a la dotación y cualificación, el personal administrativo y operativo debe cumplir los objetivos del puerto y de los servicios portuarios prestados de conformidad con la aprobación técnica.

Los Estados miembros de la Unión Europea y del Espacio Económico Europeo que deseen ejercer la profesión de mecánico de puerto u operador de equipo portuario especializado en la República de Bulgaria, deberá, en función de la actividad prevista, poseer uno o más permisos,

como una licencia de conducir o una licencia para un operador de grúa, o cualquier otro tipo de que las cualificaciones (Art. 16)

La Ordenanza de Puertos estipula además que los empleados del puerto y los trabajadores sólo podrán ser contratados si ellos:

- Están en buena forma física (comprobada por un certificado médico)
- Han completado el nivel educativo requerido por su puesto
- Estén debidamente capacitados y certificados cuando se requiere una licencia
- Cuentan con experiencia laboral relevante, si es necesario (Art. 17).

FTTUB agregó que para algunas funciones, se requieren conocimientos de idiomas y que los trabajadores no deben tener antecedentes penales.

Las direcciones locales de EAMA mantienen una base de datos así como información electrónica de personas certificadas para el puerto, de transporte público, operadores y empresas especializadas.

EAMA programa las inspecciones que deben cubrir, entre otras cosas, la condición del personal portuario y sus condiciones laborales (Art. 24). Las inspecciones en curso se centran en la salud y seguridad y el uso de personal experto. El director ejecutivo también podrá establecer prescripciones y recomendaciones vinculantes sobre operaciones portuarias dirigidas a poner el puerto o la terminal de acuerdo con los requisitos del Puerto. Reglamento (Art. 27)

La violación de las normas en materia de funcionamiento de Certificados de idoneidad o técnicos serán sancionados (Art. 34)

La agencia ejecutiva de la Administración Marítima informó que los empresarios en los puertos Búlgaros emplean a trabajadores permanentes, temporales, y ocasionales. FTTUB sólo menciona las condiciones de empleo permanentes.

No hay sistema común en Bulgaria, ni contratación de salas...

El convenio colectivo del puerto de Varna EAD estipula que todos los contratos de trabajo serán por tiempo indefinido, salvo en determinadas circunstancias como los temporales o estacionales donde se permiten contratos a corto plazo (Art. 10-11). También obliga a los empresarios que deseen introducir nuevas tecnologías acordar un plan y un protocolo adicional con los sindicatos (Art. 17). Los nuevos puestos de trabajo se ofrecerán primero a los trabajadores existentes con cualificaciones (Art.19).

Los terminales del puerto de Varna operan las 24 horas del día (Art. 27). El convenio colectivo obliga a las empresas a mantener una lista de los trabajos que se deben realizar en horarios de trabajo irregulares. Esta lista debe ser acordada por los sindicatos y forma parte (Art. 31). Debido a la especial naturaleza de su trabajo, algunos trabajadores deben estar disponibles en cualquier momento del día (Art. 32). Un trabajador portuario en paro recibe una prestación por desempleo regular (hasta un máximo de 12 meses).

Hechos y cifras

A mediados de 2012, 54 empresas han mantenido un certificado de idoneidad operativa para un puerto o el manejo de contenedores en una terminal, de las cuales 17 operaron en una terminal del Mar Negro, y 37 en el Danubio.

Un estudio de 2009 de la ILO menciona los siguientes datos sobre el empleo y los miembros de los sindicatos: 4.073 trabajadores encontraron empleo en los puertos búlgaros en 2009, 2710 o el 67% de los cuales eran miembros de un sindicato. En los puertos de Burgas, Ruse, Lom y Vidin, En los puertos de Burgas, Ruse, Lom y Vidin, la densidad sindical varía entre el 92 y el 99 por ciento (99 por ciento en Burgas). Al pesar de que las copias de los registros de trabajadores portuarios deben enviarse a EAMA, la última administración fue incapaz de indicar el número total de trabajadores portuarios registrados en Bulgaria, nos explicaron que los datos son incompletos y que la información personal de los empleados es confidencial.

La Federación de Sindicatos del Transporte de Bulgaria (FTTUB) estima que el 50 por ciento de los trabajadores portuarios certificados son miembros de un sindicato. Según otras fuentes, la densidad es muy alta en los puertos de Bulgaria, entre 92 y 99 por ciento en Burgas. EAMA confirma que la mayoría de los trabajadores de los puertos son, de hecho, miembros de un sindicato.

Cualificaciones y formación

Regulaciones

Como se mencionó antes, la Ley de Áreas Marinas, vías navegables interiores y Puertos de la República de Bulgaria establece que los operadores portuarios deben emplear personal cualificado y que la formación de los empleados del puerto y la provisión de mano de obra cualificada la pueden llevar a cabo individuos y entidades que no son operadores portuarios.

La Ordenanza Puertos confirma que los operativos que participan directamente en el proceso de carga deberán poseer las cualificaciones para la posición correspondiente, de conformidad con la Formación Profesional y Ley de formación y los requisitos. Se especifica además que el personal que participa en el manejo de carga a granel debe ser entrenado en todos los aspectos de seguridad de la carga y descarga de buques de acuerdo a sus responsabilidades. La formación se organizó con el fin de familiarizar a los alumnos con los riesgos generales de la carga, descarga y transporte de cargas a granel y el impacto adverso que el manejo inadecuado de la carga puede tener en la seguridad del buque (Art. 16).

El acta sobre Salud y Seguridad en el Trabajo de 16 de diciembre 1997 contiene disposiciones generales sobre la capacitación en salud y seguridad que las empresas estibadoras deben proporcionar a sus trabajadores. La Ley no contiene normas específicas sobre el trabajo portuario. El convenio colectivo de puerto de Varna EAD obliga al empresario a contratar sólo trabajadores cualificados conforme con la normativa aplicable (Art. 49).

La empresa puede firmar un contrato con un trabajador o empleado que es miembro de un sindicato que firmó el convenio colectivo con el fin de mejorar su cualificación, y, si es posible, la empresa deberá financiar dicha formación (Art. 50).

Datos y cifras

Según datos no confirmados, hay 4 centros de formación portuaria en Varna y 1 en Stara Zagora. Los centros de formación están autorizados por la agencia nacional de formación profesional y cualificaciones.

De acuerdo con la Agencia Ejecutiva de Administración Marítima están disponibles los siguientes tipos formación oficial para los trabajadores portuarios:

- Especializada como parte de un programa regular de educación (escuela secundaria);
- Continua o formación avanzada después de programa educativo regular;
- Cursos de inducción para los nuevos trabajadores portuarios (obligatorio);
- Formación en seguridad y primeros auxilios;
- Cursos de especialización en determinadas categorías de trabajadores portuarios, como conductores de grúas (obligatorio), operadores de equipos de contenedores, los conductores de camiones de carga rodada (obligatorios), operadores de carretilla elevadora (obligatorio) , apuntadores (obligatorio), señaladores (obligatorios)...
- Reciclaje de los trabajadores portuarios lesionados y redundantes.

Salud y seguridad

Regulaciones

En primer lugar, el sector portuario está sujeto a la legislación búlgara general sobre salud y seguridad. El principal instrumento es la Salud y Seguridad en el Trabajo, que establecen obligaciones destinadas a tener condiciones de trabajo saludables y seguras, según la naturaleza de las actividades y los requisitos relativos al desarrollo técnico, tecnológico y social.

Como hemos indicado anteriormente, tanto la Ley de Áreas Marinas, vías navegables interiores y Puertos de la República de Bulgaria y la Ordenanza de los Puertos contiene disposiciones específicas sobre la salud y la seguridad. Por ejemplo, la Administración Portuaria tiene la obligación de controlar el cumplimiento de la seguridad en las instalaciones portuarias, la seguridad del trabajo y el manejo seguro de la carga por el personal cualificado.

Además, la Ordenanza de Puertos establece expresamente que el personal involucrado en el manejo de la carga a granel debe recibir y utilizar el equipo de protección personal, y deben tener el descanso adecuado con el fin de evitar accidentes debidos a la fatiga (Art. 16). La

solicitud de un certificado de idoneidad operativa debe contener, entre otras cosas, anexos sobre la organización del trabajo en los puertos, las declaraciones de la Inspección del Trabajo en condiciones de seguridad laboral y declaraciones de la mano de obra registrada en materia de condiciones de trabajo (microclima, polvo, ruido, vibraciones iluminación, la física, la tensión, los campos electromagnéticos y la radiación láser, sustancias tóxicas y radiaciones ionizantes) y el cumplimiento de las condiciones de salud y seguridad en el lugar de trabajo y durante la operación de los equipos (Art . 19 , 6 y 12).

Además, la Ley de Inspección de Trabajo de Bulgaria confía al Ministro de Transportes la ejecución de las condiciones de seguridad en los puertos y más en particular la aplicación de la mano de obra, la legislación, las inspecciones y controles de aumento de los riesgos de salud y seguridad del sistema de transporte nacional (Art. 6).

En la práctica, las normas sobre salud y seguridad son impuestas por el Ministerio de transporte nacional, el Ministerio de Trabajo, la Autoridad Portuaria, la Capitanía Marítima, la terminal de operadores, empresas portuarias y los sindicatos.

La Ordenanza Nº 12 del 30 de diciembre 2005 contiene disposiciones específicas del puerto sobre, entre otras cosas, las obligaciones de las empresas portuarias para garantizar condiciones de trabajo seguras y saludables, a informar a los trabajadores de los riesgos, a consultar a los trabajadores y proporcionar equipo de protección personal (Art. 4). Se profundiza en aspectos como la salud y la seguridad de los lugares de trabajo y equipos, manipulación manual y mecánica, la preparación de las evaluaciones de riesgos y requisitos técnicos específicos para operaciones tales como la manipulación de mercancías peligrosas. También confirma que los otros reglamentos, más generales sobre la salud y la seguridad siguen siendo aplicables (Art. 3).

Los anexos contienen regulaciones muy detalladas sobre los diferentes tipos de operaciones de manipulación, incluyendo algunos de los requisitos mínimos de dotación (Art. 44 del anexo). El convenio colectivo del Puerto Varna contiene un capítulo aparte sobre la salud y la seguridad (Art. 81-90), que confirma las obligaciones básicas de las empresas, incluyendo la provisión de equipos de protección individual (EPI Art. 86) y hacen los análisis de los accidentes y enfermedades.

Hechos y cifras

En el puerto de Varna, 20 accidentes graves relacionados con el trabajo no portuario se produjeron en 2010, y 14 en 2011. La Administración marítima búlgara nos informó que no hay más estadísticas sobre la frecuencia, se mantienen las tasas de incidencia y severidad.

Política y temas legales

Las limitaciones de empleo

En primer lugar, según el sindicato FTTUB y la Agencia Ejecutiva de administración Marítima, los proveedores de servicios de otros países de la UE no pueden establecerse ellos mismos en

Bulgaria o prestar servicios en los puertos del país. En las leyes y reglamentos aplicables no encontramos ninguna disposición expresa en este sentido. Sin embargo, como hemos explicado, la prestación de servicios portuarios en los puertos búlgaros está condicionada a la adquisición de un Certificado de Idoneidad de puerto. Este certificado sólo se puede obtener si un número determinado de requisitos se cumplen, incluidas las condiciones relativas al empleo de los trabajadores portuarios.

A pesar de las leyes de reforma portuaria de 2000 y 2004, la Agencia Ejecutiva de administración Marítima nos informó que los operadores de terminales en los puertos búlgaros no compiten entre sí (FTTUB indique lo contrario). Destacó, sin embargo, que se aplican plenamente los principios del mercado. FTTUB declaró que la competencia tiene lugar.

Todos los prestadores de servicios portuarios en Bulgaria y sus trabajadores deben estar registrados, el empleo de trabajadores no registrados es un delito penal. Las empresas son sin embargo libres de elegir su propio personal. No están obligadas a unirse a cualquier asociación u organización profesional. EAMA asegura que no existe una obligación legal de involucrar a los sindicatos en los procedimientos de contratación.

Según el FTTUB, el registro búlgaro de los trabajadores portuarios se puede considerar dentro del Convenio Nº 137 de la ILO, algo que niega la Agencia ejecutiva debido a Bulgaria no está obligada por la Convención.

Como hemos mencionado antes, no se actualizan las cifras a nivel nacional sobre el número de trabajadores portuarios que están disponibles. La alta densidad sindical sugiere que en los puertos búlgaros puedan surgir listas cerradas. FTTUB mencionó que la afiliación sindical “voluntaria” es una condición previa para obtener la inscripción como trabajador portuario. Al mismo tiempo, sostiene que algunas (no especificadas) restricciones existen.

ACEA subrayó que no se requiere la afiliación sindical. El acuerdo colectivo

Del Puerto de Varna EAD menciona que las empresas deducirán la cuota de afiliación sindical si el trabajador lo consiente por escrito (Art. 118). En respuesta al cuestionario laboral portuario, el sindicato FTTUB mencionó las siguientes restricciones sobre el empleo en los puertos búlgaros:

- Prohibición de empleo de los trabajadores temporales a través de las agencias de empleo.
- Prohibición de la autoasistencia (por ejemplo, para amarre o desamarre): esto parece encontrar cierta confirmación en la disposición de las Condiciones.

Los trabajadores portuarios en Bulgaria no se pueden transferir temporalmente de una empresa a otra, son posibles las transferencias entre los puertos y terminales, cuando éstos son administrados por el mismo operador de puerto. FTTUB mencionó que dichas transferencias se producen entre Varna Este y Oeste.

La Agencia de Administración Marítima y FTTUB coinciden en que si en un puerto o terminal se transfiere a un nuevo operador o empresa, esta último está obligado a hacerse cargo de los trabajadores del puerto.

Un informe de la ILO de 2009 menciona que Consejo Búlgaro de transporte de agua ha discutido entre otros, los siguientes temas:

- Mecanismos de control sobre la ejecución de los contratos de concesión portuarios a través de las siguientes cláusulas: " Para cada año del período de la concesión, si el número medio de puestos de trabajo está por debajo del número de puestos de trabajo a partir de la fecha de ejecución del contrato de concesión, El concesionario estará obligado a pagar una multa por importe del 5% de la parte fija del pago anual de concesión para cada puesto de trabajo vacante", o "¿Debería el concesionario no tener obligaciones o cumplir con éstas según lo establecido en el programa social que fue parte de la propuesta de negocio y sobre el aumento de personal con 20% en el décimo año de concesión, estará obligado a pagar una multa del 10% de la parte fija del pago anual de concesión para cada puesto de trabajo vacante? , así como si después del décimo año y hasta el final de la concesión, dejar de mantener una plantilla media igual a la otra al final del décimo año de concesión, que será responsable del pago de todos los años de una pena de 10 % de la parte fija del pago anual para cada puesto de trabajo vacante.
- El volumen de negocio de la mano de obra como consecuencia de los cambios en la categorización de empleo de los trabajadores portuarios, que resulta de las reformas en el sistema de seguridad del país, pero contradice la filosofía de las reformas portuarias en curso.
- La creación de mano de obra en que los trabajadores portuarios están en formación y readaptación y que proporcione a los trabajadores portuarios cualificados para el empleo temporal en el manejo de carga específica de diferentes operaciones.
- El envejecimiento de los trabajadores portuarios y las condiciones poco atractivas para el empleo de jóvenes y personal especializado (bajos salarios, etc.)
- Administración general excesiva dentro de los operadores portuarios estatales

EAMA no tiene información sobre el resultado de estas discusiones, pero especificó que todos los acuerdos son negociados libremente entre las partes. La prensa indica los puertos están anticuados y manejan un número muy bajo de contenedores y tienen competir con los puertos griegos y rumanos mejor equipados. En 2010, las empresas y los sindicatos insistieron, en que se modernizaran las instalaciones del puerto de Burgas. EAMA negó que los puertos búlgaros estén anticuados y destacó varias obras de modernización y las mejoras tecnológicas llevadas a cabo durante la última década en los puertos de Burgas y Varna.

Cuestiones relacionadas con la formación, la salud y la seguridad

Antes que nada, la agencia Marítima y el sindicato FTTUB coinciden en que las normas aplicables en materia de sistemas de trabajo y sobre la salud y la seguridad son correctamente aplicadas. El primero, sin embargo también dijo que la seguridad y protección personal deben ser atención prioritaria, las autoridades búlgaras no pudieron proporcionar datos estadísticos detallados sobre los accidentes de trabajo en los puertos.

Se discutieron las siguientes cuestiones:

- La obligación de los solicitantes de concesiones portuarias para incluir las propuestas de programas sociales basados en las mejores prácticas internacionales en materia de gestión de la seguridad y la salud en las terminales portuarias y la formación y el reciclaje del personal (incluidos los parámetros básicos de un futuro convenio colectivo de trabajo)
- Análisis anuales sobre el estado de la seguridad y salud y actividades relacionadas a la misma, así como los informes sobre los programas de inversión para la mejora de las condiciones de los operadores portuarios
- Las medidas que limitan los riesgos en el trabajo y para la aplicación programas de negocios para la rehabilitación del entorno de trabajo y equipos (la modernización de talleres, casetas de descanso...)
- La prevención de lesiones a través de una coordinación de los técnicos por la administración y supervisión de equipos portuarios peligrosos.
- EAMA no tiene información sobre el resultado de estas discusiones, pero supone que las conversaciones siguen en curso.

Se recomendó a Bulgaria que siga las normas de la ILO Nº 32 que están obsoletas.

Visto desde fuera

La Estrategia Nacional para el Desarrollo Integral de la Infraestructura de la República de Bulgaria y el Plan de Acción para el período 2006-2015, que fue publicado en mayo de 2006, menciona, la disponibilidad de personal muy cualificado, confirmando que la mejora del nivel de seguridad de puertos es una prioridad, y espera nuevas asociaciones público-privadas para dar lugar a la creación de más empleo a través de nuevas concesiones.

Del mismo modo, la Estrategia para el Desarrollo del Sistema de Transporte de la República de Bulgaria de 2010 a 2020 establece que el sistema establecido para la formación profesional y cualificación y seguridad del personal es una de las debilidades de los puertos búlgaros EAMA nos informó que esta información es incorrecta, pues las normas de salud y seguridad se aplican estrictamente y lo confirma la Agencia Marítima y además pone el sistema portuario japonés como modelo.

Se ve la necesidad de acción de la UE en cuanto a la mano de obra portuaria y sugiere adoptar su legislación en materia de empleo, salud y seguridad, así como cuestiones relativas a formación.

EAMA comentó que podía aceptar una iniciativa para desarrollar directrices de la UE en materia de formación, pero dijo que la mejora de la movilidad de los trabajadores portuarios requeriría una legislación nacional.

En agosto de 2012, el Gobierno de Bulgaria ha anunciado que tiene previsto ofrecer concesiones para dos terminales portuarias (Lom y Nessebar).

Sinopsis de la labor de los puertos búlgaros

Labor de Mercado

Hechos

- Tres principales puertos
- Modelo de propietario
- 26m. de toneladas
- Puesto nº 22 en contenedores
- 104 en el mundo
- Aproximadamente 54 empresas
- Aproximadamente 4000 estibadores
- Densidad de los sindicatos entre el 50 y el 99%

Ley

- Ley año 2000 para vías navegables y puertos
- Ningún uso del ILO C137
- CBA empresa nacional
- Certificación obligatoria de todos los operadores portuarios
- Los operadores portuarios deben tener personal registrado y cualificado
- No existe un sistema ni salas de contratación

Cuestiones

- No hay cifras actualizadas relativas al empleo en el puerto
- Sistema cerrado
- Prohibición de auto asistencia
- Prohibición de ETTs
- Prácticas laborales restrictivas
- Inseguridad laboral

Cualificaciones y formación

Hechos

- Centros de formación portuaria
- Formación basada en la empresa

Leyes

Certificaciones y cualificaciones requeridas para los trabajadores relativas a su puesto.

Cuestiones

Ningún currículum nacional de formación

Salud y seguridad

Hechos

- Ningún dato sobre accidentes laborales

Leyes

- Ordenanza específica sobre seguridad de carga y descarga
- Sin certificación ILO C152
- operadores portuarios deben cumplir con los requisitos de seguridad

Cuestiones

- Falta de estadísticas
- ILO C32 obsoleto