



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Výbor pro zaměstnanost a sociální věci*

---

**2013/0390(COD)**

19. 12. 2013

**\*\*\*I**  
**NÁVRH ZPRÁVY**

o návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o námořnicích, kterou se mění směrnice 2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES, 98/59/ES a 2001/23/ES (COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

Výbor pro zaměstnanost a sociální věci

Zpravodajka: Licia Ronzulli

### ***Vysvětlivky***

- \* Postup konzultace
- \*\*\* Postup souhlasu
- \*\*\*I Řádný legislativní postup (první čtení)
- \*\*\*II Řádný legislativní postup (druhé čtení)
- \*\*\*III Řádný legislativní postup (třetí čtení)

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém v návrhu aktu.)

### ***Pozměňovací návrhy k návrhu aktu***

#### **Pozměňovací návrhy Parlamentu předkládané ve dvousloupcové formě**

Vypuštění textu je označeno *tučnou kurzívou* v levém sloupci. Nahrazení je označeno *tučnou kurzívou* v obou sloupcích. Nový text je označen *tučnou kurzívou* v pravém sloupci.

První a druhý řádek záhlaví každého pozměňovacího návrhu označují příslušnou část projednávaného návrhu aktu. Pokud se pozměňovací návrh týká existujícího aktu, který má být návrhem aktu pozměněn, je v záhlaví mimo to na třetím řádku uveden existující akt a na čtvrtém řádku ustanovení existujícího aktu, kterého se pozměňovací návrh týká.

#### **Pozměňovací návrhy Parlamentu v podobě konsolidovaného textu**

Nové části textu jsou označeny *tučnou kurzívou*. Vypuštěné části textu jsou označeny symbolem ■ nebo přeškrtnuty. Nahrazení se vyznačují tak, že nový text se označí *tučnou kurzívou* a nahrazený text se vymaže nebo přeškrtně. Výjimečně se neoznačují změny výlučně technické povahy, které provedly příslušné útvary za účelem vypracování konečného znění.

## OBSAH

	<b>Strana</b>
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU .....	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ .....	15



## NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o námořnících, kterou se mění směrnice 2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES, 98/59/ES a 2001/23/ES (COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

**(Řádný legislativní postup: první čtení)**

*Evropský parlament,*

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2013)0798),
  - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 153 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C7-0409/2013),
  - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
  - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne...<sup>1</sup>,
  - s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne ...<sup>2</sup>,
  - s ohledem na článek 55 jednacího řádu,
  - s ohledem na zprávu Výboru pro zaměstnanost a sociální věci (A7-0000/2014),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
  2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;
  3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě, Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

### **Pozměňovací návrh 1**

**Návrh směrnice**

**Nadpis 1**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

Návrh

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO  
PARLAMENTU A RADY

SMĚRNICE EVROPSKÉHO  
PARLAMENTU A RADY

o námořnících, kterou se mění směrnice

o námořnících, kterou se mění směrnice

<sup>1</sup> Dosud nezveřejněné v Úředním věstníku.

<sup>2</sup> Dosud nezveřejněné v Úředním věstníku.

2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES,  
98/59/ES a **2001/23/ES**

(Text s významem pro EHP)

2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES a  
98/59/ES (Text s významem pro EHP)

Or. en

### *Odůvodnění*

*Směrnice 2001/23/ES je velmi důležitá pro fixní aktiva, ale nelze ji jednoduše použít i na mobilní aktiva. V lodní dopravě jsou kolektivní smlouvy často spojeny s právními předpisy států vlajky. Pokud se po prodeji lodi použije tato směrnice, mohou být námořníci zaměstnáni na základě velmi rozdílných podmínek, které nemusí být v jejich prospěch. Kolektivní smlouvy se mezi jednotlivými státy vlajky liší a na vnitrostátní úrovni zajišťují možnost převodu aktiv v oblasti námořní dopravy.*

## **Pozměňovací návrh 2**

### **Návrh směrnice Bod odůvodnění 2**

#### *Znění navržené Komisí*

(2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/94/ES ze dne 22. října 2008 o ochraně zaměstnanců v případě platební neschopnosti zaměstnavatele<sup>22</sup>, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/38/ES ze dne 6. května 2009 o zřízení evropské rady zaměstnanců nebo vytvoření postupu pro informování zaměstnanců a projednání se zaměstnanci v podnicích působících na úrovni Společenství a skupinách podniků působících na úrovni Společenství<sup>23</sup>, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/14/ES ze dne 11. března 2002, kterou se stanoví obecný rámec pro informování zaměstnanců a projednávání se zaměstnanci v Evropském společenství<sup>24</sup>, směrnice Rady 98/59/ES ze dne 20. července 1998 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se hromadného propouštění<sup>25</sup> a **směrnice Rady 2001/23/ES ze dne 12. března 2001 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků, závodů nebo částí**

#### *Pozměňovací návrh*

(2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/94/ES ze dne 22. října 2008 o ochraně zaměstnanců v případě platební neschopnosti zaměstnavatele<sup>22</sup>, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/38/ES ze dne 6. května 2009 o zřízení evropské rady zaměstnanců nebo vytvoření postupu pro informování zaměstnanců a projednání se zaměstnanci v podnicích působících na úrovni Společenství a skupinách podniků působících na úrovni Společenství<sup>23</sup>, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/14/ES ze dne 11. března 2002, kterou se stanoví obecný rámec pro informování zaměstnanců a projednávání se zaměstnanci v Evropském společenství<sup>24</sup> a směrnice Rady 98/59/ES ze dne 20. července 1998 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se hromadného propouštění<sup>25</sup> námořní pracovníky ze své oblasti působnosti buď vylučují, nebo členským státům toto vyloučení umožňují.

**podniků nebo závodů**<sup>26</sup> námořní pracovníky ze své oblasti působnosti buď vylučují, nebo členským státům toto vyloučení umožňují.

<sup>22</sup> Úř. věst. L 283, 28. 10. 2008, s. 36.

<sup>23</sup> Úř. věst. L 122, 16. 5. 2009, s. 28.

<sup>24</sup> Úř. věst. L 80, 23. 3. 2002, s. 29.

<sup>25</sup> Úř. věst. L 225, 12. 8. 1998, s. 16.

<sup>26</sup> **Úř. věst. L 82, 22. 3. 2001, s. 16.**

<sup>22</sup> Úř. věst. L 283, 28. 10. 2008, s. 36.

<sup>23</sup> Úř. věst. L 122, 16. 5. 2009, s. 28.

<sup>24</sup> Úř. věst. L 80, 23. 3. 2002, s. 29.

<sup>25</sup> Úř. věst. L 225, 12. 8. 1998, s. 16.

Or. en

#### Odůvodnění

*Směrnice 2001/23/ES je velmi důležitá pro fixní aktiva, ale nelze ji jednoduše použít i na mobilní aktiva. V lodní dopravě jsou kolektivní smlouvy často spojeny s právními předpisy státu vlajky. Pokud se po prodeji lodi použije tato směrnice, mohou být námořníci zaměstnáni na základě velmi rozdílných podmínek, které nemusí být v jejich prospěch. Kolektivní smlouvy se mezi jednotlivými státy vlajky liší a na vnitrostátní úrovni zajišťují možnost převodu aktiv v oblasti námořní dopravy.*

### Pozměňovací návrh 3

#### Návrh směrnice Bod odůvodnění 5

##### *Znění navržené Komisí*

**(5) Za současného právního stavu dochází u těžké kategorie pracovníků k nerovnému zacházení ze strany různých členských států, a to v závislosti na tom, zda uplatňují výjimky a odchylky, jež jim umožňují stávající právní předpisy, či nikoli. Významný počet členských států těchto vyloučení využil pouze v omezeném rozsahu.**

##### *Pozměňovací návrh*

**(5) Současný právní stav v členských státech je důsledkem specifické povahy povolání námořníka. V mnoha členských státech se na námořníky vztahují kolektivní smlouvy, které poskytují odpovídající úroveň ochrany. Kromě toho Úmluva MOP o práci na moři, která vstoupila v platnost v srpnu roku 2013, zajišťuje rovné podmínky na mezinárodní úrovni.**

Or. en

#### Odůvodnění

*Nejvýmluvnější rozdíl mezi lodní dopravou a jakoukoli jinou, pozemní hospodářskou činností*

*tkví ve skutečnosti, že loď patří mezi vysoce mobilní aktiva. Lodě se obvykle plaví po mezinárodních obchodních cestách, které procházejí různými vnitrostátními jurisdikcemi. Návrh by se měl zaměřit na zajištění rovných podmínek v mezinárodním měřítku tím, že bude jasně odkazovat na Úmluvu MOP o práci na moři, která je provedena do právních předpisů EU prostřednictvím dohody mezi sociálními partnery ECSA a FTF, jež bude uplatněna podle práva EU.*

#### **Pozměňovací návrh 4**

##### **Návrh směrnice Bod odůvodnění 7**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(7) Modrá kniha<sup>28</sup> vyzdvihuje potřebu zvýšit počet a kvalitu pracovních příležitostí v námořním odvětví pro evropské občany a význam zlepšení pracovních podmínek na palubě plavidel.**

**vypouští se**

---

<sup>28</sup> KOM(2007) 575 v konečném znění ze dne 10. října 2007.

Or. en

#### *Odůvodnění*

*I když jsou závěry Modré knihy užitečné, souvislost s vyloučením námořníků z některých směrnic o zaměstnanosti je nejasná. Stávající právní rámec, který povoluje odchylky, totiž dosud zaručuje mezinárodní konkurenceschopnost evropské námořní dopravy.*

#### **Pozměňovací návrh 5**

##### **Návrh směrnice Bod odůvodnění 10**

*Znění navržené Komisí*

*Pozměňovací návrh*

**(10) Práva námořníků upravovaná touto směrnicí, jež členské státy uznaly ve vnitrostátních právních předpisech, jimiž se provádí směrnice 2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES, 98/59/ES *a/nebo 2001/23/ES*, by měla být dodržována.**

**(10) Práva námořníků upravovaná touto směrnicí, jež členské státy uznaly ve vnitrostátních právních předpisech, jimiž se provádí směrnice 2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES *a* 98/59/ES, by měla být dodržována.**



### Odůvodnění

*Směrnice 2001/23/ES je velmi důležitá pro fixní aktiva, ale nelze ji jednoduše použít i na mobilní aktiva. V lodní dopravě jsou kolektivní smlouvy často spojeny s právními předpisy státu vlajky. Pokud se po prodeji lodi použije tato směrnice, mohou být námořníci zaměstnáni na základě velmi rozdílných podmínek, které nemusí být v jejich prospěch. Kolektivní smlouvy se mezi jednotlivými státy vlajky liší a na vnitrostátní úrovni zajišťují možnost převodu aktiv v oblasti námořní dopravy.*

### Pozměňovací návrh 6

#### Návrh směrnice Bod odůvodnění 12

##### *Znění navržené Komisí*

(12) Je tudíž vhodné změnit **pracovněprávní směrnice**, které vylučují námořníky ze své oblasti působnosti nebo umožňují odchylky, jež nejsou objektivně odůvodněné.

##### *Pozměňovací návrh*

(12) Je tudíž vhodné změnit **několik pracovněprávních směrnic**, které vylučují námořníky ze své oblasti působnosti nebo umožňují odchylky, jež nejsou objektivně odůvodněné.

### Odůvodnění

*Směrnice 2001/23/ES je velmi důležitá pro fixní aktiva, ale nelze ji jednoduše použít i na mobilní aktiva. V lodní dopravě jsou kolektivní smlouvy často spojeny s právními předpisy státu vlajky. Pokud se po prodeji lodi použije tato směrnice, mohou být námořníci zaměstnáni na základě velmi rozdílných podmínek, které nemusí být v jejich prospěch. Kolektivní smlouvy se mezi jednotlivými státy vlajky liší a na vnitrostátní úrovni zajišťují možnost převodu aktiv v oblasti námořní dopravy.*

### Pozměňovací návrh 7

#### Návrh směrnice Čl. 2 – bod 1 Směrnice 2009/38/ES Čl. 1 – odst. 7

##### *Znění navržené Komisí*

***V článku 1 se zrušuje odstavec 7.***

##### *Pozměňovací návrh*

***V článku 1 se odstavec 7 nahrazuje tímto:  
„7. členské státy se mohou odchýlit od***

*této směrnice v situaci, kdy se loď, na jejíž palubě slouží zástupce zaměstnanců nebo jeho náhradník, nachází na moři nebo v přístavu v jiném státě, než je stát vlajky, nebo pokud není fyzicky možné účastnit se schůzky ve smyslu této směrnice.“*

Or. en

### Odůvodnění

*Vzhledem ke specifické povaze námořní dopravy a vzdálenostem, které jsou charakteristické pro dálkovou námořní plavbu, by fyzická účast v radách zaměstnanců pravděpodobně působila potíže v provozu námořní dopravy. Lodě zajišťující mezinárodní obchod jsou podstatně více na moři než v přístavech, což znemožňuje rychlé zorganizování schůzek. Účast by proto neměla smysl, pokud nelze zaručit fyzickou přítomnost a pokud mnoha lodím v současné době chybí komunikační zařízení, které by mohlo být použito jako náhrada.*

## Pozměňovací návrh 8

### Návrh směrnice

#### Čl. 3 – bod 1

Směrnice 2002/14/ES

Čl. 3 – odst. 3

#### Znění navržené Komisí

3. Členské státy mohou **přijmout zvláštní předpisy odchylovící se** od této směrnice **pro posádky plavidel plavící se na volném moři, pokud takové zvláštní předpisy zaručují rovnocennou úroveň ochrany práva na** informování a projednávání **a účinný výkon tohoto práva dotčenými zaměstnanci.“**

#### Pozměňovací návrh

3. Členské státy *se* mohou **odchýlit** od této směrnice **v situaci, kdy se námořní plavidlo, na jehož palubě slouží zástupce zaměstnanců příslušného podniku či závodu nebo jeho náhradník, nachází na moři nebo v přístavu v jiném státě, než je stát vlajky, nebo pokud není možné uspořádat schůzku se zaměstnavatelem v souladu s postupy pro** informování a projednávání.

***V případě odchylky od článku 4 musí být příslušní zástupci zaměstnanců informováni o schůzce se zaměstnavatelem a jejím programu a o důvodech, proč nebyli na schůzku pozváni. Tito zástupci zaměstnanců musí mít možnost předložit vedení připomínky týkající se programu jednání. Zástupci zaměstnanců jsou následně informováni o***

*výsledcích schůzky.*

*Pokud jeden nebo více zástupců zaměstnanců dotčeného podniku nebo závodu neslouží na palubě obchodního plavidla, nejsou práva těchto zástupců zaměstnanců na informování a projednávání odchylkami uvedenými v tomto odstavci dotčena.*

Or. en

#### *Odůvodnění*

*Vzhledem ke specifické povaze námořní dopravy by fyzická účast v orgánu pro informování a projednávání pravděpodobně působila potíže provozu námořní dopravy.*

### **Pozměňovací návrh 9**

**Návrh směrnice**

**Čl. 4 – bod 2**

Směrnice 98/59/ES

Čl. 3 – odst. 1 – pododstavec 1 a (nový)

#### *Znění navržené Komisí*

Pakliže se návrh na hromadné propouštění týká členů posádky námořní lodi, musí být oznámen příslušnému orgánu státu, pod jehož vlajkou loď pluje.

#### *Pozměňovací návrh*

Pakliže se návrh na hromadné propouštění týká členů posádky námořní lodi, musí být oznámen příslušnému orgánu státu, pod jehož vlajkou loď pluje, **a rovněž příslušnému orgánu veřejné moci v zemi, ve které má zaměstnavatel sídlo.**

Or. en

#### *Odůvodnění*

*Pouhé informování státu vlajky by nestačilo, protože se velmi často stává, že stát vlajky nemá žádnou spojitost se státem, v němž zaměstnavatel sídlí, ani nad ním nemá úřední pravomoc.*

### **Pozměňovací návrh 10**

**Návrh směrnice**

**Čl. 4 – bod 3**

Směrnice 98/59/ES

Čl. 4 – odst. 1 a (nový)

*Znění navržené Komisí*

***Pakliže se*** navržená hromadná propouštění členů posádky ***provádí*** v souvislosti s převodem námořní lodi nebo ***jsou*** od takového převodu ***odvozena, mohou členské státy po konzultaci se sociálními partnery udělit příslušnému orgánu veřejné moci pravomoc částečně či zcela se odchýlit od lhůty uvedené v odstavci 1, a to v těchto případech:***

***a) předmět převodu tvoří výhradně jedna nebo více námořních lodí,***

***b) zaměstnavatel provozuje pouze jednu námořní loď.***

*Pozměňovací návrh*

Navržená hromadná propouštění členů posádky ***prováděná*** v souvislosti s převodem námořní lodi nebo od takového převodu ***odvozená jsou z oblasti působnosti této směrnice vyňata.***

***Pokud již ve vnitrostátních právních předpisech nebo v kolektivních smlouvách platí ustanovení týkající se hromadného propouštění členů posádky na palubě námořních plavidel, nesmí být tato ustanovení touto směrnicí dotčena.***

Or. en

*Odůvodnění*

*Ustanovení směrnice, jimiž se stanoví postupy pro informování zaměstnanců a projednávání se zaměstnanci. Vzhledem ke složité struktuře zaměstnanosti v oblasti námořní dopravy je uplatnění často v praxi nemožné. Pokud by se použila směrnice Komise, mohlo by to posloužit jako pobídka ke změně státu vlajky. Vnitrostátní právní předpisy týkající se hromadného propouštění, které platí v mnoha členských státech, odráží charakteristiky odvětví lodní dopravy. O tom, zda jsou legislativní nebo jiná opatření nutná, musí i nadále rozhodovat členské státy.*

**Pozměňovací návrh 11**

**Návrh směrnice  
Článek 5**

*Znění navržené Komisí*

***Směrnice 2001/23/ES se mění takto:***

***Článek 1 se mění takto:***

***(1) Odstavec 2 se nahrazuje tímto:***

*Pozměňovací návrh*

***vypouští se***

**„2. Tato směrnice se použije, aniž je dotčen odstavec 3, pokud podnik, závod nebo část podniku nebo závodu, které mají být převedeny, spadají do oblasti územní působnosti Smlouvy.“**

**(2) Odstavec 3 se nahrazuje tímto:**

**„3. Tato směrnice se vztahuje na převod námořní lodi registrované v členském státě a/nebo plující pod vlajkou členského státu, která představuje podnik, závod nebo část podniku nebo závodu pro účely této směrnice, a to i pokud nespadá do oblasti územní působnosti Smlouvy.“**

**(3) Doplnuje se nový odstavec 4, který zní:**

**„4. Členské státy mohou po konzultaci se sociálními partnery stanovit, že kapitola II této směrnice se nepoužije v těchto případech:**

**a) předmět převodu tvoří výhradně jedna nebo více námořních lodí,**

**b) podnik nebo závod, který má být převeden, provozuje pouze jednu námořní loď.“**

Or. en

#### *Odůvodnění*

*Lodě jsou mobilní aktiva, která lze snadno přemístit z jurisdikce jednoho státu do jurisdikce druhého státu změnou vlajky a registrace. Kromě toho není možné převést loď pod jinou vlajku a ochránit práva zaměstnanců podle jiného právního režimu. V důsledku toho musí existovat právo na ukončení pracovní smlouvy. Mělo by se mít za to, že základní podmínky pracovního poměru námořníka musí být součástí právních předpisů státu vlajky.*

## **Pozměňovací návrh 12**

### **Návrh směrnice**

#### **Čl. 6 – odst. 1**

##### *Znění navržené Komisí*

Provádění této směrnice nesmí být za žádných okolností důvodem ke snížení obecné úrovně ochrany osob, na něž se tato směrnice vztahuje, kterou členské státy již

##### *Pozměňovací návrh*

Provádění této směrnice nesmí být za žádných okolností důvodem ke snížení obecné úrovně ochrany osob, na něž se tato směrnice vztahuje, kterou členské státy již

poskytují v oblastech působnosti směrnic  
2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES,  
98/59/ES *a/nebo 2001/23/ES*.

poskytují v oblastech působnosti směrnic  
2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES *a*  
98/59/ES.

Or. en

#### *Odůvodnění*

*Směrnice 2001/23/ES je velmi důležitá pro fixní aktiva, ale nelze ji jednoduše použít i na mobilní aktiva. V lodní dopravě jsou kolektivní smlouvy často spojeny s právními předpisy státu vlajky. Pokud se po prodeji lodi použije tato směrnice, mohou být námořníci zaměstnáni na základě velmi rozdílných podmínek, které nemusí být v jejich prospěch. Kolektivní smlouvy se mezi jednotlivými státy vlajky liší a na vnitrostátní úrovni zajišťují možnost převodu aktiv v oblasti námořní dopravy.*

## VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Evropská komise usiluje o zlepšení práv námořníků, kteří pracují na lodích plujících pod vlajkou jednoho z dvaceti osmi členských států, a proto navrhuje provést revizi pěti směrnic.

Jde o směrnici 2008/94/ES o ochraně zaměstnanců v případě platební neschopnosti zaměstnavatele, směrnici 2009/38/ES o zřízení evropské rady zaměstnanců, směrnici 2002/14/ES, kterou se stanoví obecný rámec pro informování zaměstnanců a projednávání se zaměstnanci, směrnici 98/59/ES o sblížování právních předpisů členských států týkajících se hromadného propouštění, směrnici 2001/23/ES týkající se zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků a směrnici 96/71/ES o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb.

Nejprve je třeba analyzovat potenciální dopad návrhu Komise.

Přibližně 90 % světového obchodu probíhá prostřednictvím odvětví námořní dopravy, bez kterého by nebylo možné provozovat dovoz a vývoz zboží na globální úrovni a pozitivně reagovat na rostoucí poptávku zejména ze zemí, které vykazují nejvyšší a nejrychlejší ekonomický růst.

Na mezinárodní úrovni působí asi 50 000 obchodních lodí registrovaných ve více než 150 zemích světa, které poskytují zaměstnání více než milionu námořníků. Přibližně 30 % z těchto obchodních lodí je registrováno v některém členském státě EU. Evropská unie představuje asi 20 % světového loďstva.

Údaje o zaměstnanosti v obchodním loďstvu bohužel není možné s jistotou zjistit, protože statistiky nejsou pravidelně aktualizovány a liší se v závislosti na zdrojích.

Ze zprávy o posouzení dopadů Evropské komise je však zřejmé, že v Evropě je 345 455 námořníků, přičemž v odvětví rybolovu pracuje 157 561 zaměstnanců.

Cílem návrhu Evropské komise je proto zlepšit úroveň ochrany pracovníků v námořním odvětví a současně podporovat vytváření nových pracovních míst v odvětví, které je pro evropské hospodářství klíčové.

Zpravodajka tento cíl podporuje, ale nesouhlasí s některými prvky, o které se tento návrh opírá.

Především chce zdůraznit, že námořníci jsou sice vyloučeni z oblasti působnosti dotčených směrnic, ale vztahuje se na ně ochrana dle právních předpisů přijatých pro toto odvětví v členských státech. Nemůžeme proto hovořit o vyloučení, ale o různých právních předpisech.

Za druhé, Komise s odkazem na směrnici 2001/23/ES o převodu podniků uvádí, že „*některé námořní státy, které vyloučení neuplatňují, zaznamenaly rozšíření loďstva, zatímco loďstva členských států, které vyloučení uplatňovaly, se zmenšila*“.

Směrnice 2001/23/ES zjevně členským státům nedává možnost použít pravidla v ní obsažená pro námořní odvětví, vzhledem k jasnému a jednoznačnému vyloučení námořních lodí. Tato směrnice tudíž nebude mít žádný dopad na rozšiřování flotily v členském státě oproti jinému.

Zpravodajka naproti tomu zdůrazňuje, že je třeba zvážit, jaký dopad by mělo na loďstva Společenství, pokud by se omezení, která existují v případě převodů podniků, rozšířila i na lodě.

Pokud by v tak silně internacionalizovaném odvětví, jako je odvětví námořní dopravy, v němž velmi často dochází k převodu vlastnictví plavidel, musely přepravní společnosti Společenství splňovat přísnější legislativu týkající se převodu lodi, která by znamenala složité byrokratické postupy a v důsledku toho i vyšší náklady, byla by loďstva Společenství jistě penalizována v porovnání s ostatními konkurenty a téměř jistě by došlo ke ztrátě konkurenceschopnosti.

V tomto ohledu by nemělo být podceňováno, že loď je registrované mobilní aktivum, což usnadňuje jeho převod z jednoho registru do druhého, na rozdíl od převodu skutečného podniku.

Lze si snadno představit negativní důsledky úbytku evropských loďstev ve prospěch loďstev nečlenských států EU, a to jak z hlediska ekonomického dopadu, tak z hlediska dopadu an zaměstnanost.

Takto by nebyly respektovány cíle navrhované směrnice, tedy zvýšení zaměstnanosti v odvětví námořní dopravy a zlepšení ochrany námořníků.

Na posádky na lodích plujících pod vlajkami členských států EU se vztahují společné právní předpisy, které jsou příznivější než právní předpisy v mnoha jiných státech. Při převodu plavidel Společenství do jiných států vlajky by se ztratilo mnoho pracovních míst a mnoho námořníků EU, pokud by nechtěli přijít o zaměstnání, by muselo pracovat bez ochrany, kterou jim poskytuje zastřešení ze strany Společenství.

Kromě toho se při posuzování možnosti rozšíření pravidel o převodu podniku na námořní plavidla musí také přihlídnout k určité specifčnosti námořního odvětví.

Například na palubě lodi pracují většinou lidé, kteří střídají období nalodění (obvykle 3–4 měsíce) a období vylodění, kdy se jim ve většině případů zastaví pracovníprávní vztah. Jakmile se námořník opět nalodí, a to i když je zaměstnán u téhož majitele, je to téměř vždy na jiné lodi než předtím. Dochází k tomu vzhledem ke specifčnosti práci na moři, která vyžaduje kontinuální střídání pracovníků jak vzhledem k tomu, že pracovníci potřebují střídat období práce na lodi a období na zemi (každý pracovník jinak), tak vzhledem k provozním potřebám firmy.

V tomto kontextu by bylo v případě převodu lodi obtížné jen určit, kterým pracovníkům se má zajistit pokračování pracovního poměru. To by totiž bylo možné zajistit pouze těm, kteří by byli na palubě v okamžiku prodeje, a to s rizikem, že bude místo zajištěno i těm, kteří se nalodili jen den před prodejem, a s rizikem velmi rozdílného zacházení s jednotlivými pracovníky.

Zpravodajka se domnívá, že směrnice 2001/23/ES o převodu podniků by se neměla měnit tak, aby se vztahovala i na námořníky. Loď je svou podstatou pohyblivý majetek, je běžnou praxí, že se lodě často kupují a prodávají, často mění stát vlajky a zemi registrace. V zemích, které využívají těchto výjimek, mají námořníci v souladu s vnitrostátními právními předpisy nárok, aby rozhodli, zda chtějí být převedeni společně s lodí. Vzhledem k tomu, že lodě po prodeji často fungují v jiných částech světa, námořníci se často rozhodnou, že nechtějí být převedeni, a raději zůstanou u stejného vlastníka a pracují na jiné lodi. Rozšíření oblasti působnosti směrnice 2001/23/ES by s ohledem na současnou situaci vytvořilo právní nejistotu jak pro majitele, než pro námořníka.

Zpravodajka se také domnívá, že návrh Komise na změnu směrnice 98/59/ES o hromadném propouštění by neměl bránit nákupu a prodeji lodí. Když zaměstnavatel hodlá hromadně propouštět, musí informovat zástupce zaměstnanců a oznámit rozhodnutí příslušnému



vnitrostátnímu orgánu státu vlajky lodi. „Čekací lhůta“ uvedená ve směrnici 98/59/ES, která následuje po oznámení orgánu veřejné správy a oddaluje proces o 30 dnů, nebere v úvahu specifika odvětví námořní dopravy.

Zpravodajka se navíc domnívá, že námořníci by měli mít možnost účastnit se zasedání evropských rad zaměstnanců a hlasovat na nich. Pokud se nicméně námořníci na velmi dlouhou dobu vzdálí od sídla společnosti, je to nepraktické, ne-li nemožné, a musí existovat možnost volby zástupců nebo náhradníků za pracovníky.

S ohledem na tyto úvahy zpravodajka navrhuje pozměnit některé aspekty návrhu Komise, které podle jejího názoru neberou v úvahu některé skutečnosti týkající se námořní profese a fungování odvětví námořní dopravy.

Nové prvky jsou navrženy tak, aby se zajistila větší právní jistota pro všechny provozovatele v tomto odvětví.

Společným cílem musí být to, aby byla evropským námořníkům poskytnuta co nejlepší ochrana. Má k tomu přispět přijetí návrhu, který zajišťuje rovnováhu mezi nutností přiměřené úrovně ochrany námořníků a udržení konkurenceschopnosti v odvětví, které je zaměstnává.