



EIROPAS PARLAMENTS

2009 - 2014

---

*Nodarbinātības un sociālo lietu komiteja*

---

**2013/0390(COD)**

19.12.2013

**\*\*\*I**

## **ZIŅOJUMA PROJEKTS**

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par jūrniekiem, ar kuru groza Direktīvu 2008/94/EK, 2009/38/EK, 2002/14/EK, 98/59/EK un 2001/23/EK  
(COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

Nodarbinātības un sociālo lietu komiteja

Referente: *Licia Ronzulli*

### ***Izmantoto apzīmējumu skaidrojums***

- \* Apspriežu procedūra
- \*\*\* Piekrišanas procedūra
- \*\*\*I Parastā likumdošanas procedūra (pirmais lasījums)
- \*\*\*II Parastā likumdošanas procedūra (otrais lasījums)
- \*\*\*III Parastā likumdošanas procedūra (trešais lasījums)

(Norādītā procedūra pamatojas uz akta projektā ierosināto juridisko pamatu.)

### ***Grozījumi akta projektā***

#### **Parlamenta grozījumi, kas sagatavoti divās slejās**

Svītrotās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā*** kreisajā slejā. Aizstātās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā*** abās slejās. Jauno tekstu iezīmē ***treknā slīprakstā*** labajā slejā.

Pirms katra grozījuma ievietotā informācijas bloka pirmā un otrā rinda norāda uz attiecīgo teksta daļu izskatāmajā akta projektā. Ja grozījums attiecas uz spēkā esošu aktu, ko paredzēts grozīt ar akta projektu, informācijas blokā papildus iekļauj trešo un ceturto rindu, kurās attiecīgi norāda spēkā esošo aktu un atbilstīgo teksta vienību tajā.

#### **Parlamenta grozījumi, kas sagatavoti kā konsolidēts teksts.**

Jaunās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā***. Svītrotās teksta daļas iezīmē ar simbolu ■ vai pārsvītrotas. Aizstātās teksta daļas iezīmē, ierakstot jauno tekstu ***treknā slīprakstā*** un izdzēšot vai pārsvītrotot aizstāto tekstu.

Tas neattiecas uz tīri tehniska rakstura grozījumiem, kurus izdara attiecīgie dienesti, gatavojot galīgo tekstu. Tie netiek iezīmēti.

## SATURA RĀDĪTĀJS

	<b>Lpp.</b>
EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS .....	5
PASKAIDROJUMS .....	15



## EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par jūrniekiem, ar kuru groza Direktīvu 2008/94/EK, 2009/38/EK, 2002/14/EK, 98/59/EK un 2001/23/EK (COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2013)0798),
  - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 2. punktu un 153. panta 2. punktu, saskaņā ar kuriem Komisija tam ir iesniegusi priekšlikumu (C7-0409/2013),
  - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 3. punktu,
  - ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas ... atzinumu<sup>1</sup>,
  - ņemot vērā Reģionu komitejas ... atzinumu<sup>2</sup>,
  - ņemot vērā Reglamenta 55. pantu,
  - ņemot vērā Nodarbinātības un sociālo lietu komitejas ziņojumu (A7-0000/2014),
1. pieņem pirmajā lasījumā turpmāk izklāstīto nostāju;
  2. prasa Komisijai priekšlikumu iesniegt vēlreiz, ja tā ir paredzējusi šo priekšlikumu būtiski grozīt vai aizstāt ar citu tekstu;
  3. uzdod priekšsēdētājam Parlamenta nostāju nosūtīt Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu parlamentiem.

### Grozījums Nr. 1

#### Direktīvas priekšlikums

##### 1. Virsraksts

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>	<i>Grozījums</i>
Priekšlikums	Priekšlikums
EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA	EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA
par jūrniekiem, ar kuru groza Direktīvu	par jūrniekiem, ar kuru groza Direktīvu

<sup>1</sup> *Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta.

<sup>2</sup> *Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta.

2008/94/EK, 2009/38/EK, 2002/14/EK,  
98/59/EK **un 2001/23/EK**

2008/94/EK, 2009/38/EK, 2002/14/EK **un**  
98/59/EK

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

Or. en

### *Pamatojums*

*Direktīva 2001/23/EK ir ārkārtīgi nozīmīga attiecībā uz pamatlīdzekļiem, taču to nevar vienkārši pārņemt attiecībā uz kustamiem aktīviem. Kuģniecībā koplīgumi bieži ir saistīti ar karoga valsts tiesību aktiem. Ja kuģis ir pārdots un šo direktīvu piemēro, jūrnieki var nonākt situācijā, kad pieņemšana darbā notiek saskaņā ar ļoti atšķirīgiem nosacījumiem, kuri var būt viņiem neizdevīgi. Darba koplīgumi karoga valstīs ir dažādi un valstu līmenī nodrošina iespēju nodot kuģniecības aktīvu īpašumtiesības.*

## **Grozījums Nr. 2**

### **Direktīvas priekšlikums**

#### **2. apsvēruma**

##### *Komisijas ierosinātais teksts*

(2) Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 22. oktobra Direktīva 2008/94/EK par darba ņēmēju aizsardzību to darba devēja maksātspējas gadījumā<sup>22</sup>, Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīva 2009/38/EK par to, kā izveidot Eiropas Uzņēmumu padomi vai procedūru darbinieku informēšanai un uzklaušīšanai Kopienas mēroga uzņēmumos un Kopienas mēroga uzņēmumu grupās<sup>23</sup>, Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 11. marta Direktīva 2002/14/EK, ar ko izveido vispārēju sistēmu darbinieku informēšanai un uzklaušīšanai Eiropas Kopienā<sup>24</sup>, Padomes 1998. gada 20. jūlija Direktīva 98/59/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz kolektīvo atlaišanu<sup>25</sup> **un Padomes 2001. gada 12. marta Direktīva 2001/23/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu**

##### *Grozījums*

(2) Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 22. oktobra Direktīva 2008/94/EK par darba ņēmēju aizsardzību to darba devēja maksātspējas gadījumā<sup>22</sup>, Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīva 2009/38/EK par to, kā izveidot Eiropas Uzņēmumu padomi vai procedūru darbinieku informēšanai un uzklaušīšanai Kopienas mēroga uzņēmumos un Kopienas mēroga uzņēmumu grupās<sup>23</sup>, Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 11. marta Direktīva 2002/14/EK, ar ko izveido vispārēju sistēmu darbinieku informēšanai un uzklaušīšanai Eiropas Kopienā<sup>24</sup> **un** Padomes 1998. gada 20. jūlija Direktīva 98/59/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz kolektīvo atlaišanu<sup>25</sup> vai nu izslēdz jūrā strādājošos darba ņēmējus no to darbības jomas, vai dod tiesības dalībvalstīm izslēgt minētos

**attiecībā uz darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu, uzņēmēj sabiedrību vai uzņēmumu vai uzņēmēj sabiedrību daļu īpašnieka maiņas gadījumā**<sup>26</sup> vai nu izslēdz jūrā strādājošos darba ņēmējus no to darbības jomas, vai dod tiesības dalībvalstīm izslēgt minētos darba ņēmējus no to darbības jomas.

<sup>22</sup> OV L 283, 28.10.2008., 36. lpp.

<sup>23</sup> OV L 122, 16.5.2009., 28. lpp.

<sup>24</sup> OV L 80, 23.3.2002., 29. lpp.

<sup>25</sup> OV L 225, 12.8.1998., 16. lpp.

<sup>26</sup> **OV L 82, 22.3.2001., 16. lpp.**

darba ņēmējus no to darbības jomas.

<sup>22</sup> OV L 283, 28.10.2008., 36. lpp.

<sup>23</sup> OV L 122, 16.5.2009., 28. lpp.

<sup>24</sup> OV L 80, 23.3.2002., 29. lpp.

<sup>25</sup> OV L 225, 12.8.1998., 16. lpp.

Or. en

### *Pamatojums*

*Direktīva 2001/23/EK ir ārkārtīgi nozīmīga attiecībā uz pamatlīdzekļiem, taču to nevar vienkārši pārņemt attiecībā uz kustamiem aktīviem. Kuģniecībā koplīgumi bieži ir saistīti ar karoga valsts tiesību aktiem. Ja kuģis ir pārdots un šo direktīvu piemēro, jūrnieki var nonākt situācijā, kad pieņemšana darbā notiek saskaņā ar ļoti atšķirīgiem nosacījumiem, kuri var būt viņiem neizdevīgi. Darba koplīgumi karoga valstīs ir dažādi un valstu līmenī nodrošina iespēju nodot kuģniecības aktīvu īpašumtiesības.*

## **Grozījums Nr. 3**

### **Direktīvas priekšlikums**

#### **5. apsvēruma**

##### *Komisijas ierosinātais teksts*

(5) Šā brīža juridiskā situācija **rada pamatu nevienlīdzīgai attieksmei pret vienas kategorijas darba ņēmējiem dažādās dalībvalstīs atkarībā no tā, vai valsts piemēro vai nepiemēro līdzšinējos tiesību aktos atļautos uzņēmumus un atkāpes. Ievērojams skaits dalībvalstu atkāpes ir izmantojušas ierobežotā apmērā.**

##### *Grozījums*

(5) Šā brīža juridiskā situācija dalībvalstīs **ir jūrnieku profesijas īpatnību rezultāts. Daudzās dalībvalstīs uz jūrniekiem attiecas darba koplīgumi, kas nodrošina pienācīgu aizsardzības līmeni. Turklāt, 2013. gada augustā stājoties spēkā Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) Konvencijai par darbu jūrniecībā, vienlīdzīgi konkurences apstākļi ir garantēti starptautiskā līmenī.**

*Pamatojums*

*Visraksturīgākā atšķirība starp kuģniecību un citām sauszemes saimnieciskajām darbībām ir tas, ka kuģis ir ļoti mobils īpašums. Kuģi parasti ir nodarbināti starptautiskās tirdzniecības maršrutos, un uz to pārvietošanos attiecas dažādu valstu jurisdikcijas. Ierosinājuma mērķis ir saglabāt vienlīdzīgus konkurences apstākļus, nepārprotami atsaucoties uz ILO Konvenciju par darbu jūrniecībā, kura ir transponēta ES tiesībās ar nolīgumu starp sociālajiem partneriem Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETDF) un Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (EKKĪA), kurš tiks ieviests saskaņā ar ES tiesību aktiem.*

**Grozījums Nr. 4****Direktīvas priekšlikums****7. apsvērums***Komisijas ierosinātais teksts**Grozījums*

**(7) “Zilajā grāmatā”<sup>28</sup> tika uzsvērtā nepieciešamība radīt Eiropas iedzīvotājiem vairāk kvalitatīvu darbvietu jūrniecības nozarē un tas, cik svarīgi ir uzlabot darba apstākļus uz kuģiem.**

*svītrots*


---

<sup>28</sup> COM(2007) 575, galīgā redakcija, 10.10.2007.

*Pamatojums*

*Kaut gan Zilās grāmatas secinājumi ir noderīgi, nav skaidrs, kāpēc jūrnieki tiek izslēgti no dažu nodarbinātības direktīvu darbības jomas. Protams, atkāpes ir atļautas, un saskaņā ar spēkā esošo tiesisko regulējumu Eiropas kuģniecības nozares starptautiskā konkurētspēja līdz šim ir garantēta.*

**Grozījums Nr. 5****Direktīvas priekšlikums****10. apsvērums***Komisijas ierosinātais teksts**Grozījums*

**(10) Būtu jāievēro jūrnieku tiesības, kas ietvertas šajā direktīvā un ko dalībvalstis**

**(10) Būtu jāievēro jūrnieku tiesības, kas ietvertas šajā direktīvā un ko dalībvalstis**



atzinušas ar valstu tiesību aktiem, ar kuriem īsteno Direktīvu 2008/94/EK, 2009/38/EK, 2002/14/EK, 98/59/EK **un/vai 2001/23/EK.**

atzinušas ar valstu tiesību aktiem, ar kuriem īsteno Direktīvu 2008/94/EK, 2009/38/EK, 2002/14/EK **un** 98/59/EK.

Or. en

#### *Pamatojums*

*Direktīva 2001/23/EK ir ārkārtīgi nozīmīga attiecībā uz pamatlīdzekļiem, taču to nevar vienkārši pārņemt attiecībā uz kustamiem aktīviem. Kuģniecībā koplīgumi bieži ir saistīti ar karoga valsts tiesību aktiem. Ja kuģis ir pārdots un šo direktīvu piemēro, jūrnieki var nonākt situācijā, kad pieņemšana darbā notiek saskaņā ar ļoti atšķirīgiem nosacījumiem, kuri var būt viņiem neizdevīgi. Darba koplīgumi karoga valstīs ir dažādi un valstu līmenī nodrošina iespēju nodot kuģniecības aktīvu īpašumtiesības.*

### **Grozījums Nr. 6**

#### **Direktīvas priekšlikums 12. apsvērums**

##### *Komisijas ierosinātais teksts*

(12) Tādēļ būtu lietderīgi grozīt direktīvas par darba tiesībām, kuras izslēdz jūrniekus no to darbības jomas vai atļauj izmantot atkāpes, kuras nav objektīvi pamatotas.

##### *Grozījums*

(12) Tādēļ būtu lietderīgi grozīt **vairākas** direktīvas par darba tiesībām, kuras izslēdz jūrniekus no to darbības jomas vai atļauj izmantot atkāpes, kuras nav objektīvi pamatotas.

Or. en

#### *Pamatojums*

*Direktīva 2001/23/EK ir ārkārtīgi nozīmīga attiecībā uz pamatlīdzekļiem, taču to nevar vienkārši pārņemt attiecībā uz kustamiem aktīviem. Kuģniecībā koplīgumi bieži ir saistīti ar karoga valsts tiesību aktiem. Ja kuģis ir pārdots un šo direktīvu piemēro, jūrnieki var nonākt situācijā, kad pieņemšana darbā notiek saskaņā ar ļoti atšķirīgiem nosacījumiem, kuri var būt viņiem neizdevīgi. Darba koplīgumi karoga valstīs ir dažādi un valstu līmenī nodrošina iespēju nodot kuģniecības aktīvu īpašumtiesības.*

### **Grozījums Nr. 7**

#### **Direktīvas priekšlikums 2. pants – 1. punkts Direktīva 2009/38/EK 1. pants – 7. punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

direktīvas 1. panta 7. punktu *svīturo*.

*Grozījums*

direktīvas 1. panta 7. punktu *aizstāj ar šādu*:

**„7. Dalībvalstis var atkāpties no šīs direktīvas, ja kuģis, uz kura strādā darbinieku pārstāvis vai viņa aizstājējs, ir jūrā vai atrodas tādas valsts ostā, kura nav karoga valsts, vai ja nav iespējams sanāksmē piedalīties personīgi šīs direktīvas nozīmē.”**

Or. en

*Pamatojums*

*Tāljūras kuģniecībai raksturīgo jūrniecības transporta īpatnību un attāluma dēļ, iespējams, personīga piedalīšanās uzņēmumu padomju sanāksmēs ir grūti savienojama ar kuģošanas darbībām. Starptautiskās tirdzniecības kuģi tiešām daudz vairāk ir jūrā nekā ostās, un tas neļaus sanāksmes sarīkot īsā laikā. Tāpēc piedalīšanās zaudētu jēgu, ja personīgu klātbūtni nevar nodrošināt un daudziem kuģiem patlaban trūkst saziņas iekārtu, ko varētu izmantot alternatīvam risinājumam.*

**Grozījums Nr. 8**

**Direktīvas priekšlikums**

**3. pants – 1. punkts**

Direktīva 2002/14/EK

**3. pants – 3. punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

3. Dalībvalstis var atkāpties no šīs direktīvas, **paredzot īpašus noteikumus, kas piemērojami tāljūras kuģu apkalpēm, ar nosacījumu, ka šādi īpašie noteikumi garantē līdzvērtīgu aizsardzības līmeni attiecībā uz tiesībām tikt informētiem un uzklausiem un ka attiecīgie darbinieki šīs tiesības efektīvi izmanto.**

*Grozījums*

3. Dalībvalstis var atkāpties no šīs direktīvas **situācijā, kad kuģis, uz kura strādā attiecīgā uzņēmuma vai iestādes darbinieku pārstāvis vai viņa aizstājējs, ir jūrā vai atrodas tādas valsts ostā, kura nav karoga valsts, vai kad nav iespējams rīkot sanākumi ar darba devēju kā praktisku pasākumu darbinieku informēšanai un uzklausiņai.**

**Ja atkāpjas no 4. panta, darbinieku pārstāvjus, uz kuriem tas attiecas, informē par sanākumi ar darba devēju, tās darba kārtību un par to, kāpēc viņi uz sanākumi**

*nav uzaicināti. Šiem darbinieku pārstāvjiem ir iespēja darba devējiem iesniegt piezīmes par sanāksmes darba kārtību. Darbinieku pārstāvjus pēc tam īsi informē par sanāksmes rezultātiem.*

*Ja viens vai vairāki attiecīgā uzņēmuma vai iestādes darbinieku pārstāvis(-ji) vai viņa(-u) aizstājējs(-i) nestrādā uz tirdzniecības kuģa, šajā punktā noteiktās atkāpes neattiecas uz šo darbinieku pārstāvju tiesībām tikt informētiem un uzklautiem.*

Or. en

#### *Pamatojums*

*Tāljūras kuģniecībai raksturīgo jūrniecības transporta īpatnību dēļ personīga piedalīšanās informēšanas un uzklautīšanas institūcijās, visdrīzāk, ir grūti savienojama ar kuģošanas darbībām.*

### **Grozījums Nr. 9**

#### **Direktīvas priekšlikums**

#### **4. pants – 2. punkts**

Direktīva 98/59/EK

3. pants – 1. punkts – 1.a daļa (jauna)

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

Ja plānotā kolektīvā atlaišana attiecas uz jūras kuģa apkalpes locekļiem, paziņojums ir jāsniedz tās valsts kompetentajai iestādei, zem kuras karoga kuģo attiecīgais kuģis.

#### *Grozījums*

Ja plānotā kolektīvā atlaišana attiecas uz jūras kuģa apkalpes locekļiem, paziņojums ir jāsniedz tās valsts kompetentajai iestādei, zem kuras karoga kuģo attiecīgais kuģis, ***kā arī darba devēja valsts kompetentajai iestādei.***

Or. en

#### *Pamatojums*

*Nepietiktu informēt tikai karoga valsti, jo ļoti bieži karoga valstij nav attiecību ar darba devēja atrašanās valsti vai jurisdikcijas pār to.*

## Grozījums Nr. 10

### Direktīvas priekšlikums

#### 4. pants – 3. punkts

Direktīva 98/59/EK

4. pants – 1.a punkts (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

***Ja plānotā kuģa apkalpes locekļu kolektīvā atļaušana notiek saistībā ar jūras kuģa īpašumtiesību nodošanu vai tās rezultātā, dalībvalstis pēc apspriešanās ar sociālajiem partneriem var piešķirt kompetentajai valsts iestādei tiesības daļēji vai pilnībā atkāpties no noteikumiem par 1. punktā paredzēto periodu šādos gadījumos:***

***(a) īpašumtiesību nodošanas objekts ir tikai viens vai vairāki jūras kuģi,***

***(b) darba devējs ekspluatē tikai vienu jūras kuģi.”***

*Grozījums*

***Šī direktīva neattiecas uz plānoto kuģa apkalpes locekļu kolektīvo atļaušanu, kas notiek saistībā ar jūras kuģa īpašumtiesību nodošanu vai tās rezultātā.***

***Ja noteikumi, kas saistīti ar to apkalpes locekļu kolektīvo atļaušanu, kuri strādā uz šādiem kuģiem, jau ir spēkā valsts tiesību aktos vai darba koplīgumos, šī direktīva uz šiem noteikumiem neattiecas.***

Or. en

*Pamatojums*

*Direktīvā ir paredzētas darbinieku informēšanas un uzklauššanas procedūras. Jūrniecības nodarbinātības sarežģītās struktūras bieži vien arī padara šo noteikumu piemērošanu praktiski neiespējamu. Ja piemērotu Komisijas ierosināto direktīvu, varētu rasties stimuls mainīt karogu. Nacionālie kolektīvās atļaušanas noteikumi, kas ir spēkā daudzās dalībvalstīs, atspoguļo kuģniecības nozares īpatnības. Arī turpmāk dalībvalstīm jālemj, vai ir nepieciešami tiesību akti vai citi pasākumi.*

## Grozījums Nr. 11

### Direktīvas priekšlikums

#### 5. pants

*Komisijas ierosinātais teksts*

***Direktīvu 2001/23/EK groza šādi:***

*Grozījums*

***svītrots***

*direktīvas 1. pantu groza šādi:*

*(1) tā 2. punktu aizstāj ar šādu:*

*“2. Neskarot 3. punktu, šo direktīvu piemēro, ja un ciktāl uzņēmums, uzņēmēj sabiedrība vai uzņēmuma vai uzņēmēj sabiedrības daļa, kura īpašumtiesības tiek nodotas, atrodas Līguma darbības teritorijā.”;*

*(2) tā 3. punktu aizstāj ar šādu:*

*“3. Šī direktīva attiecas uz tāda jūras kuģa īpašumtiesību nodošanu, kas reģistrēts dalībvalstī un/vai kuģo zem tās karoga un ko šīs direktīvas izpratnē uzskata par uzņēmumu, uzņēmēj sabiedrību vai uzņēmuma vai uzņēmēj sabiedrības daļu, pat tad, ja tas neatrodas Līguma darbības teritorijā.”;*

*(3) tam pievieno šādu 4. punktu:*

*„4. Dalībvalstis pēc apspriešanās ar sociālajiem partneriem var noteikt, ka šīs direktīvas II nodaļu nepiemēro šādos gadījumos:*

*(a) īpašumtiesību nodošanas objekts ir tikai viens vai vairāki jūras kuģi,*

*(b) uzņēmums vai uzņēmēj sabiedrība, kura īpašumtiesības tiek nodotas, ekspluatē tikai vienu jūras kuģi.”*

Or. en

#### *Pamatojums*

*Kuģi ir kustamie īpašumi, ko, mainot karogu vai reģistrāciju, var viegli nodot no vienas valsts jurisdikcijas citas valsts jurisdikcijā. Turklāt nav iespējams reģistrēt kuģi zem cita karoga un saglabāt darbinieku tiesības, ko nodrošina atšķirīgs tiesiskais regulējums. Tātad jābūt tiesībām izbeigt darba līgumus. Būtu jāuzskata, ka jūrnieka nodarbinātības pamatnoteikumiem jābūt atrodamiem karoga valsts tiesību aktos.*

## **Grozījums Nr. 12**

### **Direktīvas priekšlikums**

#### **6. pants – 1. daļa**

*Komisijas ierosinātais teksts*

Šīs direktīvas īstenošana nekādos apstākļos nav iemesls, lai mazinātu šīs direktīvas darbības jomā ietverto personu vispārējo aizsardzības līmeni, ko dalībvalstis tām jau noteikušas Direktīvas 2008/94/EK, 2009/38/EK, 2002/14/EK, 98/59/EK **un/vai 2001/23/EK darbības jomā.**

*Grozījums*

Šīs direktīvas īstenošana nekādos apstākļos nav iemesls, lai mazinātu šīs direktīvas darbības jomā ietverto personu vispārējo aizsardzības līmeni, ko dalībvalstis tām jau noteikušas Direktīvas 2008/94/EK, 2009/38/EK, 2002/14/EK **un** 98/59/EK darbības jomā.

Or. en

*Pamatojums*

*Direktīva 2001/23/EK ir ārkārtīgi nozīmīga attiecībā uz pamatlīdzekļiem, taču to nevar vienkārši pārņemt attiecībā uz kustamiem aktīviem. Kuģniecībā koplīgumi bieži ir saistīti ar kara valsts tiesību aktiem. Ja kuģis ir pārdots un šo direktīvu piemēro, jūrnieki var nonākt situācijā, kad pieņemšana darbā notiek saskaņā ar ļoti atšķirīgiem nosacījumiem, kuri var būt viņiem neizdevīgi. Darba koplīgumi kara valstīs ir dažādi un valstu līmenī nodrošina iespēju nodot kuģniecības aktīvu īpašumtiesības.*

## PASKAIDROJUMS

Eiropas Komisija ir izvirzījusi mērķi uzlabot tiesības darba ņēmējiem, kas strādā jūrā uz kuģiem, kuri peld zem karoga, kas ir kādai no 28 dalībvalstīm, un tādēļ ierosina pārskatīt piecas direktīvas.

Attiecīgās direktīvas ir šīs: Direktīva 2008/94/EK par darba ņēmēju aizsardzību to darba devēja maksātnespējas gadījumā; Direktīva 2009/38/EK par to, kā izveidot Eiropas Uzņēmumu padomi; Direktīva 2002/14/EK, ar ko izveido vispārēju sistēmu darbinieku informēšanai un uzklausišanai Eiropas Kopienā; Direktīva 98/59/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz kolektīvo atlaišanu; Direktīva 2001/23/EK par darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu īpašnieka maiņas gadījumā; Direktīva 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā.

Vispirms ir jāanalizē iespējamā Komisijas priekšlikuma radītā ietekme.

Apmēram 90 % pasaules tirdzniecības attīstās, izmantojot jūrniecības transporta nozari, bez kuras nevarētu veikt preču importu un eksportu pasaules mērogā un apmierināt augošo pieprasījumu, kas saistīts galvenokārt ar valstīm, kurās vērojams apjomīgs un straujš ekonomikas pieaugums.

Starptautiskā mērogā darbojas apmēram 50 000 tirdzniecības kuģu, kuri reģistrēti vairāk nekā 150 valstīs un piedāvā jūrniekiem vairāk nekā miljonu darbvieta. Apmēram 30 % šādu tirdzniecības kuģu ir reģistrēti vienā dalībvalstī. Eiropas Savienībai ir apmēram 20 % pasaules kuģu flotes.

Tomēr nav iespējams skaidri noteikt nodarbinātības datus tirdzniecības flotes nozarē, jo statistika netiek regulāri atjaunināta un tā atšķiras atkarībā no avotiem.

Tomēr Eiropas Komisijas ietekmes novērtējuma ziņojums liecina, ka Eiropā ir 345 455 tirdzniecības flotes apkalpju locekļi, savukārt zvejniecības nozarē strādā 157 561 darbinieks.

Tāpēc Eiropas Komisijas priekšlikuma mērķis ir uzlabot jūrniecības nozarē strādājošo darbinieku aizsardzības līmeni, vienlaikus veicinot jaunu darbvieta radīšanu nozīmīgā Eiropas ekonomikas nozarē.

Referente atbalsta minēto mērķi, taču nepiekrīt daži aspektiem, kas veido šā priekšlikuma pamatu.

Vispirms viņa vēlas uzsvērt, ka jūrā strādājošie darba ņēmēji, kaut gan viņi ir izslēgti no attiecīgo direktīvu darbības jomas, ir pelnījuši aizsardzību, ko paredz dalībvalstīs pieņemtie nozares tiesību akti. Tomēr nav pamata runāt par izslēgšanu, bet gan par tiesību aktu atšķirībām.

Otrkārt, Komisija, atsaucoties uz Direktīvu 2001/23/EK par uzņēmumu pārvietošanu, uzskata, ka „dažu jūrniecības valstu pieredze liecina, ka, neizmantojot atkāpes, to flote ir pieaugusi, savukārt tajās dalībvalstīs, kuras atkāpes izmantoja, flote samazinājās”.

Šķiet, ka Direktīva 2001/23/EK nedod dalībvalstīm iespēju piemērot vismaz minētajā direktīvā iekļautos noteikumus, jo jūras kuģi ir skaidri un nepārprotami izslēgti. Tas nozīmē, ka minētā direktīva nav varējusi ietekmēt flotes palielināšanos vienā dalībvalstī vairāk nekā

citā.

Turpretim referente uzsver, ka jāņem vērā iespējamā ietekme uz Kopienas floti, kāda būs, attiecinot uz kuģiem saistības, kādas ir tad, ja tiek nodotas uzņēmuma īpašumtiesības.

Ja jūrniecībā, kura ir izteikti starptautiska nozare un kurā kuģu īpašumtiesības tiek nodotas ļoti bieži, Kopienas kuģniecības sabiedrībām nāktos ievērot stingrākus tiesību aktus par kuģu īpašumtiesību nodošanu saskaņā ar sarežģītām administratīvām nodošanas procedūrām, kas jāievēro un kas līdz ar to rada augstākas izmaksas, ir skaidrs, ka šīs sabiedrības nonāktu nelabvēlīgākā situācijā nekā citi tirgus dalībnieki, un tam gandrīz droši sekos konkurētspējas zaudēšana.

Šajā sakarā nedrīkst novērtēt pārāk zemu to, ka īpašumtiesības kuģim, kurš ir reģistrēts kustamais īpašums, atšķirībā no uzņēmuma parastajā izpratnē var viegli nodot no viena reģistra uz citu.

Ir viegli saprast, ka gan uz ekonomiku, gan nodarbinātību tam ir negatīva ietekme, kurai cēlonis ir ES flotes samazināšanās, kas nāk par labu trešo valstu flotēm.

Šādā veidā tiktu apdraudēti direktīvas priekšlikuma mērķi, proti, nodarbinātības palielināšana jūrniecības nozarē un jūrnieku aizsardzības uzlabošana.

Uz visām to kuģu apkalpēm, kuri peld zem Kopienas karogiem, attiecas kopēji tiesību akti, kas ir izdevīgāki nekā daudzās citās valstīs. Kopienas kuģiem reģistrējoties zem citu valstu karogiem, tiktu zaudētas daudzas darbvietas un daudziem Kopienas jūrniekiem, lai nezaudētu darbu, nāktos strādāt bez Kopienas tiesību aktos paredzētās aizsardzības.

Turklāt, vērtējot to, vai uzņēmumu īpašumtiesību nodošanas regulējumu vajag attiecināt arī uz jūras kuģiem, jāņem vērā dažas jūrniecības nozares īpatnības.

Piemēram, uz kuģiem galvenokārt strādā darba ņēmēji, kas pārmaiņus vai nu dodas jūrā (parasti uz 3–4 mēnešiem), vai paliek krastā un, esot krastā, lielākajai daļai no viņiem darba attiecības tiek pārtrauktas. Kad jūrnieks no jauna dodas jūrā, pat ja kuģa īpašnieks ir tas pats, viņš gandrīz vienmēr sāk strādāt uz cita, nevis iepriekšējā kuģa. Tas skaidrojams ar jūrnieku darba īpatnībām, kurā ir vajadzīga nemītīga darba ņēmēju rotācija gan tāpēc, ka viņu darba periodiem jāmiejas ar atpūtas periodiem (katram darbiniekam vienmēr mainīgs), gan tāpēc, ka tā ir nepieciešams uzņēmuma darbībai.

Šādos apstākļos, ja notiek kuģa īpašumtiesību nodošana, būtu grūti pat apzināt, attiecībā uz kuriem darba ņēmējiem darba attiecību saglabāšana ir jāgarantē. Faktiski to varētu izdarīt tikai attiecībā uz tiem, kuri uz kuģa strādā pārdošanas brīdī, riskējot ar to, ka darba attiecības saglabātos tikai tiem darba ņēmējiem, kas sākuši strādāt dienu pirms kuģa pārdošanas, savukārt attieksme pret citiem darba ņēmējiem būtiski atšķirtos.

Referente uzskata, ka Direktīvu 2001/23/EK par uzņēmumu īpašnieka maiņu nevajadzētu grozīt, lai tās darbības jomā iekļautu jūrniekus. Kuģis jau pēc definīcijas ir kustams īpašums, un ierasta ir prakse to bieži pirkt un pārdot, regulāri mainot karogus un reģistrācijas valstis. Valstīs, kur izmanto šādas atkāpes, jūrniekiem, pamatojoties uz valsts tiesībām, ir tiesības izlemt, vai viņi vēlas tikt nodoti kopā ar kuģi. Pārdotie kuģi strādā citā pasaules vietā, tāpēc jūrnieki bieži vien negrib tikt nodoti kopā ar kuģi un labāk izvēlas palikt pie tā paša kuģu īpašnieka un strādāt uz cita kuģa. Paplašinot Direktīvas 2001/23/EK piemērošanu, juridiska nenoteiktība rastos gan kuģu īpašniekam, gan jūrniekam salīdzinājumā ar pašreizējo situāciju.

Turklāt referente uzskata, ka Komisijas priekšlikums grozīt Direktīvu 98/59/EK par kolektīvo



atlaišanu nedrīkstētu traucēt kuģu iegādi un pārdošanu. Kad ir paredzēta kolektīvā atlaišana, darba devējam ir jāinformē darba ņēmēju pārstāvji un attiecīgais lēmums jāpaziņo kuģa karoga valsts kompetentajai iestādei. Tomēr Direktīvā 98/59/EK paredzētajā „risinājuma meklēšanas periodā”, kas seko pēc valsts iestādes informēšanas un sākas vēlāk nekā 30 dienu laikposms, nav ņemtas vērā jūrniecības nozares īpatnības.

Referente arī uzskata, ka jūrniekiem būtu vajadzīga iespēja piedalīties un balsot Eiropas uzņēmumu padomēs. Tā kā ilgstošā jūrnieku attālinātība no uzņēmuma galvenās mītnes to padara grūti īstenojamu, pat neiespējamu, ir jāparedz iespēja ievēlēt darba ņēmēju pārstāvjus vai aizstājējus.

Ņemot vērā izklāstītos apsvērumus, referente ierosina grozīt atsevišķus Komisijas priekšlikuma aspektus, kuros, viņasprāt, nav ievērotas dažas jūrnieku profesijas īpatnības un tas, kā darbojas jūrniecības transporta nozare.

Jauno grozījumu mērķis ir nodrošināt labāku juridisko noteiktību visām nozarē iesaistītajām personām.

Jānosaka, ka kopējais mērķis ir panākt jūrā strādājošiem Eiropas darba ņēmējiem iespējami labāko drošību, šajā nolūkā pieņemot priekšlikumu, kas nodrošinātu pienācīgu līdzsvaru starp nepieciešamību panākt atbilstošu līmeni jūrnieku aizsardzībā un nozares konkurētspējas saglabāšanu nozarei, kurā viņi ir nodarbināti.