



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

2013/0390(COD)

19.12.2013

*****I**

PROJEKT SPRAWOZDANIA

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie marynarzy zmieniającej dyrektywy 2008/94/WE, 2009/38/WE, 2002/14/WE, 98/59/WE oraz 2001/23/WE
(COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

Komisja Zatrudnienia i Spraw Socjalnych

Sprawozdawczyni: Licia Ronzulli

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

Poprawki do projektu aktu

Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn

Skreślenia zaznacza się ***wytłuszczonym drukiem i kursywą*** w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się ***wytłuszczonym drukiem i kursywą*** w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się ***wytłuszczonym drukiem i kursywą*** w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz, w którym wskazuje się odpowiednio obowiązujący akt i przepis, którego dotyczy poprawka.

Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się ***wytłuszczonym drukiem i kursywą***. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu ***wytłuszczonym drukiem i kursywą*** i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE	16

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie marynarzy zmieniającej dyrektywy 2008/94/WE, 2009/38/WE, 2002/14/WE, 98/59/WE oraz 2001/23/WE
(COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2013)0798),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 153 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C7-0409/2013),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia...¹,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia ...²,
 - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych (A7-0000/2014),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy

Tytuł 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Wniosek
DYREKTYWA PARLAMENTU

Wniosek
DYREKTYWA PARLAMENTU

¹ Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

² Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie marynarzy zmieniająca
dyrektywy 2008/94/WE, 2009/38/WE,
2002/14/WE, 98/59/WE **oraz 2001/23/WE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie marynarzy zmieniająca
dyrektywy 2008/94/WE, 2009/38/WE,
2002/14/WE **oraz** 98/59/WE (Tekst mający
znaczenie dla EOG)

Or. en

Uzasadnienie

Dyrektywa 2001/23/WE jest niezwykle istotna, jeśli chodzi o środki trwałe, ale nie można jej po prostu przenieść na aktywa ruchome. W żegludze układy zbiorowe są często powiązane z prawem państwa bandery. W przypadku sprzedaży statku i zastosowania tej dyrektywy, może okazać się, że marynarze są zatrudnieni na zupełnie odmiennych warunkach, które mogą nie być dla nich korzystne. Układy zbiorowe pracy są różne pod różnymi banderami i na szczeblu krajowym uwzględniają możliwość przeniesienia aktywów związanych z sektorem żeglugi.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/94/WE z dnia 22 października 2008 r. w sprawie ochrony pracowników na wypadek niewypłacalności pracodawcy²², dyrektywa 2009/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie ustanowienia europejskiej rady zakładowej lub trybu informowania pracowników i konsultowania się z nimi w przedsiębiorstwach lub w grupach przedsiębiorstw o zasięgu wspólnotowym²³, dyrektywa 2002/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. ustanawiająca ogólne ramowe warunki informowania i przeprowadzania konsultacji z pracownikami we Wspólnocie Europejskiej²⁴, dyrektywa Rady nr 98/59/WE z dnia 20 lipca 1998 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw państw

Poprawka

(2) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/94/WE z dnia 22 października 2008 r. w sprawie ochrony pracowników na wypadek niewypłacalności pracodawcy²², dyrektywa 2009/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie ustanowienia europejskiej rady zakładowej lub trybu informowania pracowników i konsultowania się z nimi w przedsiębiorstwach lub w grupach przedsiębiorstw o zasięgu wspólnotowym²³, dyrektywa 2002/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. ustanawiająca ogólne ramowe warunki informowania i przeprowadzania konsultacji z pracownikami we Wspólnocie Europejskiej²⁴ **oraz** dyrektywa Rady nr 98/59/WE z dnia 20 lipca 1998 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw państw

członkowskich odnoszących się do zwolnień grupowych²⁵, **dyrektywa Rady 2001/23/WE z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów**²⁶ wyłączają osoby pracujące na morzu ze swojego zakresu stosowania lub też zezwalają państwom członkowskim na ich wyłączenie.

²² Dz.U. L 283 z 28.10.2008, s. 36.

²³ Dz.U. L 122 z 16.5.2009, s. 28.

²⁴ Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 29.

²⁵ Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 16.

²⁶ **Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.**

członkowskich odnoszących się do zwolnień wyłączają osoby pracujące na morzu ze swojego zakresu stosowania lub też zezwalają państwom członkowskim na ich wyłączenie.

²² Dz.U. L 283 z 28.10.2008, s. 36.

²³ Dz.U. L 122 z 16.5.2009, s. 28.

²⁴ Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 29.

²⁵ Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 16.

Or. en

Uzasadnienie

Dyrektywa 2001/23/WE jest niezwykle istotna, jeśli chodzi o środki trwałe, ale nie można jej po prostu przenieść na aktywa ruchome. W żegludze układy zbiorowe są często powiązane z prawem państwa bandery. W przypadku sprzedaży statku i zastosowania tej dyrektywy, może okazać się, że marynarze są zatrudnieni na zupełnie odmiennych warunkach, które mogą nie być dla nich korzystne. Układy zbiorowe pracy są różne pod różnymi banderami i na szczeblu krajowym uwzględniają możliwość przeniesienia aktywów związanych z sektorem żeglugi.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Obecna sytuacja prawna **może skutkować nierównym traktowaniem pracowników tej samej kategorii w poszczególnych państwach członkowskich, w zależności od tego, czy państwa te stosują wyłączenia i odstępstwa przewidziane w obowiązujących**

Poprawka

(5) Obecna sytuacja prawna w państwach członkowskich **wynika ze specyfiki zawodu marynarza. W wielu państwach członkowskich marynarze objęci są układami zbiorowymi pracy, które zapewniają odpowiedni poziom ochrony. Ponadto wejście w życie w sierpniu**

przepisach. Znaczna liczba państw członkowskich wykorzystywała wspomnianą możliwość wyłączeń w ograniczonym stopniu.

2013 r. konwencji MOP o pracy na morzu gwarantuje równe warunki w skali międzynarodowej.

Or. en

Uzasadnienie

Najbardziej znamiennej różnicą między żegluga a jakąkolwiek inną działalnością gospodarczą na łądzie jest fakt, że statki są aktywami niezwykle ruchomymi. Zwykle statki korzystają z międzynarodowych dróg handlowych, poruszając się w różnych jurysdykcjach krajowych. Wniosek powinien mieć na celu zagwarantowanie równych warunków w skali międzynarodowej, wyraźnie odnosząc się do konwencji MPO o pracy na morzu, przeniesionej do prawa UE w drodze umowy między partnerami społecznymi ECSA i ETF, która będzie egzekwowana na mocy prawa UE.

Poprawka 4

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 7**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7) W niebieskiej księdze²⁸ podkreślono potrzebę zwiększenia liczby i podwyższenia jakości miejsc pracy w sektorze morskim dla obywateli Europy oraz wagę poprawy warunków pracy na pokładach statków.

skreślony

²⁸ COM(2007)0575 final z 10 października 2007 r.

Or. en

Uzasadnienie

Chociaż wnioski zawarte w niebieskiej księdze są użyteczne, niejasny jest związek z wyłączeniem marynarzy z zakresu niektórych dyrektyw dotyczących zatrudnienia. Dopuszczone odstępstwa dotychczas faktycznie gwarantowały w obecnych ramach prawnych konkurencyjność europejskich kłastrów żeglugi w skali międzynarodowej.

Poprawka 5

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 10**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10) Należy przestrzegać praw marynarzy objętych zakresem niniejszej dyrektywy, które zostały uznane przez państwa członkowskie w krajowych przepisach wdrażających dyrektywy 2008/94/WE, 2009/38/WE, 2002/14/WE, 98/59/WE **oraz 2001/23/WE**.

(10) Należy przestrzegać praw marynarzy objętych zakresem niniejszej dyrektywy, które zostały uznane przez państwa członkowskie w krajowych przepisach wdrażających dyrektywy 2008/94/WE, 2009/38/WE, 2002/14/WE **oraz 98/59/WE**.

Or. en

Uzasadnienie

Dyrektywa 2001/23/WE jest niezwykle istotna, jeśli chodzi o środki trwałe, ale nie można jej po prostu przenieść na aktywa ruchome. W żegludze układy zbiorowe są często powiązane z prawem państwa bandery. W przypadku sprzedaży statku i zastosowania tej dyrektywy, może okazać się, że marynarze są zatrudnieni na zupełnie odmiennych warunkach, które mogą nie być dla nich korzystne. Układy zbiorowe pracy są różne pod różnymi banderami i na szczeblu krajowym uwzględniają możliwość przeniesienia aktywów związanych z sektorem żeglugi.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12) Należy zatem wprowadzić zmiany w dyrektywach dotyczących prawa pracy, które wyłączają marynarzy ze swojego zakresu stosowania lub umożliwiają nieuzasadnione obiektywnymi przyczynami odstępstwa.

(12) Należy zatem wprowadzić zmiany w **kilku** dyrektywach dotyczących prawa pracy, które wyłączają marynarzy ze swojego zakresu stosowania lub umożliwiają nieuzasadnione obiektywnymi przyczynami odstępstwa.

Or. en

Uzasadnienie

Dyrektywa 2001/23/WE jest niezwykle istotna, jeśli chodzi o środki trwałe, ale nie można jej po prostu przenieść na aktywa ruchome. W żegludze układy zbiorowe są często powiązane z prawem państwa bandery. W przypadku sprzedaży statku i zastosowania tej dyrektywy, może okazać się, że marynarze są zatrudnieni na zupełnie odmiennych warunkach, które mogą nie być dla nich korzystne. Układy zbiorowe pracy są różne pod różnymi banderami i na szczeblu krajowym uwzględniają możliwość przeniesienia aktywów związanych z sektorem żeglugi.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 2 – punkt 1

Dyrektywa 2009/38/WE

Artykuł 1 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

w art. 1 ~~skreśla się~~ ust. 7.

Poprawka

w art. 1 ust. 7 **otrzymuje brzmienie:**

„7. Państwa członkowskie mogą wprowadzić odstępstwa od niniejszej dyrektywy w sytuacji, gdy statek, na którym przedstawiciel pracowników lub jego zastępca odbywa służbę na pokładzie, znajduje się na morzu lub w porcie państwa innego niż państwo bandery lub gdy nie ma możliwości fizycznego uczestnictwa w zebraniu w rozumieniu niniejszej dyrektywy.”

Or. en

Uzasadnienie

Ze względu na specyfikę transportu morskiego i odległości charakteryzujące żeglugę dalekomorską fizyczne uczestnictwo w radach zakładowych może kolidować z działalnością żeglugową. Statki uczestniczące w handlu międzynarodowym faktycznie zdecydowanie częściej znajdują się na morzu niż w portach, co uniemożliwia organizację zebrań z krótkim wyprzedzeniem. Dlatego też uczestnictwo byłoby bezsensowne, gdy nie ma możliwości zagwarantowania fizycznej obecności, a na wielu statkach brakuje obecnie sprzętu komunikacyjnego, który można by wykorzystać jako rozwiązanie alternatywne.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 3 – punkt 1

Dyrektywa 2002/14/WE

Artykuł 3 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Państwa członkowskie mogą wprowadzić odstępstwa od niniejszej dyrektywy **poprzez przyjęcie szczegółowych przepisów mających zastosowanie do załóg statków**

Poprawka

3. Państwa członkowskie mogą wprowadzić odstępstwa od niniejszej dyrektywy **w sytuacji, gdy statek morski, na którym przedstawiciel pracowników lub jego zastępca z danego**

plywających po pełnych morzach, pod warunkiem że owe przepisy szczegółowe gwarantują odnośnym pracownikom równoważny poziom ochrony prawa do informacji i konsultacji oraz możliwość skutecznego korzystania z tego prawa.

przedsiębiorstwa lub zakładu odbywa służbę na pokładzie, znajduje się na morzu lub w porcie państwa innego niż państwo bandery lub gdy nie ma możliwości zorganizowania zebrania z pracodawcą zgodnie z praktycznymi ustaleniami dotyczącymi informowania i prowadzenia konsultacji.

W przypadku zastosowania odstępstwa od art. 4 przedstawiciele pracowników, których to dotyczy, zostają poinformowani o zebraniu z pracodawcą i jego porządku oraz o powodach, dla których nie zostali zaproszeni na to zebranie. Tacy przedstawiciele pracowników muszą mieć możliwość przekazania zainteresowanemu kierownictwu uwag do porządku zebrania. Po zebraniu przedstawiciele pracowników otrzymują informacje o jego wyniku.

W przypadku gdy co najmniej jeden przedstawiciel pracowników danego przedsiębiorstwa lub zakładu nie odbywa służby na pokładzie statku handlowego, odstępstwa określone w niniejszym ustępie nie wpływają na prawa do informacji i konsultacji tych przedstawicieli pracowników.

Or. en

Uzasadnienie

Ze względu na specyfikę transportu morskiego fizyczne uczestnictwo w organach informacyjnych i konsultacyjnych może kolidować z działalnością żeglugową.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 2 – punkt 2

Dyrektywa 98/59/WE

Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit pierwszy a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku zamiaru zwolnienia grupowego dotyczącego załogi statku

Poprawka

W przypadku zamiaru zwolnienia grupowego dotyczącego załogi statku

morskiego notyfikację składa się właściwemu organowi państwa, pod banderą którego pływa dany statek.

morskiego notyfikację składa się właściwemu organowi państwa, pod banderą którego pływa dany statek, **a także właściwemu organowi publicznemu państwa, w którym pracodawca ma siedzibę.**

Or. en

Uzasadnienie

Poinformowanie jedynie państwa bandery byłoby niewystarczające, gdyż bardzo często państwo bandery nie ma żadnego związku z państwem siedziby pracodawcy lub nie podlega on kompetencji państwa bandery.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 4 – punkt 3

Dyrektywa 98/59/WE

Artykuł 4 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku przeprowadzania planowanych zwolnień zbiorowych członków załogi w związku z przejściem statku morskiego lub wynikających z takiego przejścia państwa członkowskie mogą, po przeprowadzeniu konsultacji z partnerami społecznymi, przyznać właściwemu organowi publicznemu prawo do zastosowania całościowego lub częściowego odstępstwa określonego w ust. 1 pod następującymi warunkami:

a) przedmiotem przejścia jest wyłącznie jeden statek morski lub kilka takich statków;

b) pracodawca jest właścicielem wyłącznie

Poprawka

Planowane zwolnienia grupowe członków załogi przeprowadzane w związku z przejściem statku morskiego lub wynikające z takiego przejścia są wyłączone z zakresu niniejszej dyrektywy.

Jeżeli w prawie krajowym lub w układach zbiorowych pracy obowiązują już postanowienia dotyczące zwolnień grupowych członków załogi statku morskiego, niniejsza dyrektywa nie wpływa na te postanowienia.

jednego statku morskiego.

Or. en

Uzasadnienie

Postanowienia dyrektywy ustalają procedury informowania pracowników i konsultowania się z nimi. Złożone struktury zatrudnienia w sektorze morskim sprawiają, że zastosowanie jest często niewykonalne. Stosowanie dyrektywy Komisji może stwarzać zachętę do zmiany bandery. Krajowe przepisy w zakresie zwolnień grupowych, istniejące w wielu państwach członkowskich, odzwierciedlają cechy szczególne sektora transportu morskiego. Do państw członkowskich należy decyzja, czy konieczne są przepisy prawne lub inne środki.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W dyrektywie 2001/23/WE wprowadza się następujące zmiany:

skreślony

W art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

1) ustęp 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Niniejszą dyrektywę stosuje się, bez uszczerbku dla ust. 3, o ile przedsiębiorstwo, zakład, lub część przedsiębiorstwa lub zakładu, który stanowi przedmiot przejęcia położony jest na obszarze objętym zakresem terytorialnym Traktatu.”;

2) ustęp 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Niniejszą dyrektywę stosuje się do przejęć statków morskich zarejestrowanych w dowolnym państwie członkowskim lub pływających pod jego banderą stanowiących przedsiębiorstwo, zakład lub część przedsiębiorstwa lub zakładu do celów niniejszej dyrektywy, nawet jeśli nie znajdują się one na obszarze objętym zakresem terytorialnym Traktatu.”;

3) dodaje się ust. 4 w następującym brzmieniu:

„4. Państwa członkowskie mogą, po przeprowadzeniu konsultacji z partnerami społecznymi, postanowić, że rozdział II niniejszej dyrektywy nie ma zastosowania w następujących przypadkach:

a) przedmiotem przejęcia jest wyłącznie jeden statek morski lub kilka takich statków;

b) przedsiębiorstwo lub firma będące przedmiotem przejęcia jest właścicielem wyłącznie jednego statku morskiego.”.

Or. en

Uzasadnienie

Statki to aktywa ruchome, które łatwo można przenosić z jurysdykcji jednego państwa do innego w drodze zmiany bandery i rejestracji. Ponadto nie ma możliwości zmiany bandery statku z jednoczesnym zachowaniem praw pracowników w innym systemie prawnym. Dlatego musi istnieć prawo rozwiązania umowy o pracę. Należy uwzględnić to, że podstawowe warunki zatrudnienia marynarza muszą się znajdować w prawie państwa bandery.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Wdrożenie niniejszej dyrektywy nie może w żadnym wypadku stanowić powodu obniżenia ogólnego poziomu ochrony osób objętych zakresem jej stosowania, którą to ochronę państwa członkowskie przyznały już w dziedzinach objętych dyrektywami 2008/94/WE, 2009/38/WE, 2002/14/WE, 98/59/WE **oraz 2001/23/WE.**

Poprawka

Wdrożenie niniejszej dyrektywy nie może w żadnym wypadku stanowić powodu obniżenia ogólnego poziomu ochrony osób objętych zakresem jej stosowania, którą to ochronę państwa członkowskie przyznały już w dziedzinach objętych dyrektywami 2008/94/WE, 2009/38/WE, 2002/14/WE **oraz 98/59/WE.**

Or. en

Uzasadnienie

Dyrektywa 2001/23/WE jest niezwykle istotna, jeśli chodzi o środki trwałe, ale nie można jej po prostu przenieść na aktywa ruchome. W żegludze układy zbiorowe są często powiązane z prawem państwa bandery. W przypadku sprzedaży statku i zastosowania tej dyrektywy, może okazać się, że marynarze są zatrudnieni na zupełnie odmiennych warunkach, które mogą nie

być dla nich korzystne. Układy zbiorowe pracy są różne pod różnymi banderami i na szczeblu krajowym uwzględniają możliwość przeniesienia aktywów związanych z sektorem żeglugi.

UZASADNIENIE

Komisja Europejska stawia sobie za cel poprawę praw osób pracujących na morzu zatrudnionych na statkach pływających pod banderą jednego z dwudziestu ośmiu państw członkowskich UE i proponuje w związku z tym dokonanie przeglądu pięciu dyrektyw:

dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/94/WE w sprawie ochrony pracowników na wypadek niewypłacalności pracodawcy, dyrektywy 2009/38/WE w sprawie ustanowienia europejskich rad zakładowych, dyrektywy 2002/14/WE ustanawiającej ogólne ramowe warunki informowania i przeprowadzania konsultacji z pracownikami, dyrektywy 98/59/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich dotyczących zwolnień grupowych, dyrektywy 2001/23/WE dotyczącej zagwarantowania praw pracowników w razie transferów przedsiębiorstw oraz dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług.

Konieczne jest przede wszystkim dokonanie analizy wpływu, jaki mógłby mieć wniosek Komisji.

Około 90% światowego handlu prowadzone jest za pośrednictwem transportu morskiego, bez którego niemożliwe byłoby importowanie i eksportowanie towarów w skali globalnej, ani sprostanie rosnącemu popytowi – przede wszystkim ze strony krajów odnotowujących najwyższy i szybki wzrost gospodarczy.

Na świecie pływa około 50 000 statków handlowych zarejestrowanych w ponad 150 krajach i dających zatrudnienie ponad milionowi marynarzy. Około 30% tych statków zarejestrowanych jest w jednym państwie członkowskim. Unia Europejska posiada około 20% światowej floty.

Nie można jednak dokładnie przytoczyć danych dotyczących zatrudnienia w marynarce handlowej, gdyż statystyki nie są regularnie aktualizowane i różnią się w zależności od źródeł.

Ze sprawozdania Komisji Europejskiej w sprawie oceny skutków wynika jednakże, że załogi statków w Europie liczą 345 455 członków, podczas gdy w sektorze rybołówstwa zatrudnionych jest 157 561 osób.

Celem wniosku Komisji Europejskiej jest zatem podniesienie poziomu ochrony pracowników sektora morskiego przy jednoczesnym przyczynianiu się do tworzenia nowych miejsc pracy w jednym z głównych sektorów europejskiej gospodarki.

Sprawozdawczyni popiera ten cel, lecz nie zgadza się z niektórymi elementami stanowiącymi podstawę obecnego wniosku.

Pragnie ona przede wszystkim podkreślić, że chociaż osoby pracujące na morzu nie zostały objęte zakresem stosowania omawianych dyrektyw, korzystają one z innych rodzajów ochrony określonych w przyjętym przez państwa członkowskie ustawodawstwie sektorowym. Nie można zatem mówić o wykluczeniu, lecz o odrębnym ustawodawstwie.

Po drugie Komisja, odnosząc się do dyrektywy 2001/23/WE w sprawie transferów przedsiębiorstw, utrzymuje, że „niektóre kraje, dla których gospodarka morska ma duże znaczenie i które nie stosują wyłączeń, zdołały powiększyć swoją flotę, podczas gdy w państwach członkowskich stosujących wyłączenia liczba statków zmalała”.

Wydaje się, że dyrektywa 2001/23/WE nie daje państwom członkowskim możliwości wyboru stosowania (lub niestosowania) norm w niej zawartych do sektora morskiego z uwagi na jasne i jednoznaczne wyłączenie statków morskich. W związku z tym nie mogła ona przyczynić się do powiększenia floty jednego państwa członkowskiego w porównaniu z flotą innego państwa członkowskiego.

Sprawozdawczyni podkreśla natomiast konieczność rozważenia – z punktu widzenia floty unijnej – ewentualnych skutków rozszerzenia na statki obowiązków mających zastosowanie w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa.

W sektorze o charakterze zdecydowanie międzynarodowym, jakim jest sektor morski, w którym przypadki przenoszenia własności są bardzo częste, narzucanie unijnym armatorom obowiązku przestrzegania bardziej ścisłego ustawodawstwa w zakresie przejęcia statków wraz z koniecznością przestrzegania złożonych procedur biurokratycznych dotyczących przenoszenia i ponoszenia związanych z nimi wyższych kosztów byłoby dla nich krzywdzące w stosunku do innych konkurentów i wiązałoby się bez wątpienia z utratą konkurencyjności.

W tym kontekście nie należy zapominać, że – w odróżnieniu od klasycznego przedsiębiorstwa – statek jest rejestrowanym mieniem ruchomym, co ułatwia jego przenoszenie z jednego rejestru do drugiego.

Łatwo można przewidzieć negatywne skutki zmniejszenia floty europejskiej na korzyść floty pozaeuropejskiej zarówno w sferze gospodarczej, jak i dla zatrudnienia.

Niemożliwe stałoby się wówczas osiągnięcie celów proponowanej dyrektywy, tzn. tworzenie nowych miejsc pracy w sektorze morskim i poprawa ochrony osób pracujących na morzu.

Do załóg zaokrętowanych na statkach pływających pod banderami państw członkowskich UE odnosi się wspólne prawodawstwo, korzystniejsze od prawodawstwa wielu innych państw. Przechodzenie statków unijnych pod inne bandery oznaczałoby utratę wielu miejsc pracy, a wielu marynarzy unijnych w obawie przed utratą zatrudnienia byłoby zmuszonych pracować bez ochrony gwarantowanej w prawodawstwie UE.

Ponadto przy rozważaniu, czy rozszerzyć zakres przepisów odnoszących się do transferu przedsiębiorstw również na statki morskie, należy wziąć pod uwagę pewne cechy szczególne sektora morskiego.

Dla przykładu: na pokładzie statku pracuje więcej pracowników, którzy przeplatają okresy zaokrętowania (zazwyczaj 3–4 miesiące) i okresy wyokrętowania, podczas których, w większości przypadków, stosunek pracy zostaje przerwany. Kiedy marynarz zostaje ponownie zaokrętowany, prawie zawsze trafia na inny statek, niż ostatnim razem, nawet jeśli pracuje dla tego samego armatora. Wynika to ze specyfiki pracy na morzu, która wymaga stałego zmianowania pracowników w zależności od ich potrzeby przeplatania okresów pracy na pokładzie i pracy na lądzie (różnej u różnych pracowników), bądź od wymogów związanych z działalnością przedsiębiorstwa.

W takim kontekście, w przypadku transferu statku, trudne stałoby się również wyodrębnienie pracowników, którym należałoby zapewnić ciągłość stosunku pracy. Można by to uczynić jedynie w odniesieniu do pracowników, którzy byliby zaokrętowani w chwili sprzedaży, przy zagrożeniu, że stosunek pracy należałoby zagwarantować również pracownikom zaokrętowanym zaledwie dzień przed sprzedażą, co byłoby poważnym przypadkiem nierównego traktowania w porównaniu z innymi pracownikami.

Sprawozdawczyni jest zdania, że dyrektywa 2001/23/WE w sprawie transferów przedsiębiorstw nie powinna być zmieniana w celu objęcia jej zakresem marynarzy.

Z definicji statek stanowi mienie ruchome, jest zatem często kupowany lub sprzedawany, przez co systematycznie zmienia banderę i kraj rejestracji. W państwach stosujących te odstępstwa marynarze mają prawo (na podstawie prawa krajowego) do podejmowania decyzji, czy chcą zostać przeniesieni wraz ze statkiem. Gdy sprzedane statki mają pływać w innych częściach świata, marynarze często decydują się na zachowanie stosunku pracy z tym samym armatorem, lecz na innym statku. Rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy 2001/23/WE powodowałoby niepewność prawa zarówno dla armatora, jak i dla pracownika w porównaniu z obecną sytuacją.

Sprawozdawczyni uważa ponadto, że wniosek Komisji dotyczący zmiany dyrektywy 98/59/WE w sprawie zwolnień grupowych nie powinien stanowić przeszkody dla nabywania i sprzedaży statków. Kiedy przewiduje się zwolnienia grupowe, pracodawcy muszą poinformować o tym przedstawicieli pracowników i przekazać decyzję właściwym organom krajowym państwa, pod którego banderą pływa statek. Jednak okres zawieszenia przewidziany w dyrektywie 98/59/WE, który następuje po zawiadomieniu władz publicznych i opóźnia procedurę o 30 dni, nie uwzględnia specyfiki sektora transportu morskiego.

Sprawozdawczyni sądzi również, że marynarze powinni mieć możliwość uczestniczenia i głosowania w łonie europejskich rad zakładowych. Kiedy jednak utrudnia to, a nawet uniemożliwia fakt, iż marynarze przebywają przez bardzo długie okresy z dala od siedziby przedsiębiorstwa, należy przewidzieć możliwość wyboru przedstawicieli lub zastępców pracowników.

W świetle przedstawionych powyżej uwag sprawozdawczyni proponuje dokonanie zmiany pewnych elementów wniosku Komisji, które – jej zdaniem – nie uwzględniają niektórych aspektów zawodów związanych z morzem i sposobu działania sektora transportu morskiego.

Celem nowych elementów jest zagwarantowanie większej pewności prawa wszystkim podmiotom pracującym w tym sektorze.

Celem wspólnym powinno być zapewnienie europejskim marynarzom jak najlepszej ochrony poprzez przyjęcie wniosku zapewniającego sprawiedliwą równowagę między koniecznością odpowiedniego poziomu opieki dla marynarzy a utrzymaniem konkurencyjności sektora, w którym są zatrudnieni.