



EURÓPSKY PARLAMENT

2009 - 2014

Výbor pre zamestnanosť a sociálne veci

2013/0390(COD)

19.12.2013

*****I**
NÁVRH SPRÁVY

k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady o námorníkoch, ktorou sa menia smernice 2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES, 98/59/ES a smernica 2001/23/ES
(COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

Výbor pre zamestnanosť a sociálne veci

Spravodajkyňa: Licia Ronzulli

Označenie postupov

- * Konzultácia
- *** Súhlas
- ***I Riadny legislatívny postup (prvé čítanie)
- ***II Riadny legislatívny postup (druhé čítanie)
- ***III Riadny legislatívny postup (tretie čítanie)

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého v návrhu aktu.)

Pozmeňujúce návrhy k návrhu aktu

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v dvoch stĺpcoch

Vypustenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v ľavom stĺpci. Nahradenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v oboch stĺpcoch. Nový text sa označuje ***hrubou kurzívou*** v pravom stĺpci.

Prvý a druhý riadok záhlavia každého pozmeňujúceho návrhu vymedzujú príslušnú časť v návrhu aktu predloženého na prerokovanie. Ak sa pozmeňujúci návrh týka platného aktu, ktorý sa má návrhom aktu zmeniť, záhlavie navyše obsahuje tretí riadok uvádzajúci platný akt a štvrtý riadok uvádzajúci príslušné ustanovenie tohto aktu.

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v podobe konsolidovaného textu

Nové časti textov je označujú ***hrubou kurzívou***; Vypustené časti textu sa označujú symbolom ■ alebo sa prečiarkujú (napríklad: „***ABCD***“). V prípade nahradenia sa nový text vyznačí ***hrubou kurzívou*** a nahradený text sa vymaže alebo sa prečiarkne.

Čisto technické zmeny, ktoré vykonávajú útvary s cieľom vypracovať konečný text, sa však nevyznačujú.

OBSAH

	strana
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	5
DÔVODOVÁ SPRÁVA	15

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady o námorníkoch, ktorou sa menia smernice 2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES, 98/59/ES a smernica 2001/23/ES (COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM (2013)0798),
 - so zreteľom na článok 153 odsek 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C7-0409/2013),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z ...¹,
 - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z ...²,
 - so zreteľom na článok 55 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru zamestnanosť a sociálne veci (A7-0000/2014),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
 2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh alebo ho nahradiť iným textom;
 3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh smernice

Názov 1

<i>Text predložený Komisiou</i>	<i>Pozmeňujúci návrh</i>
Návrh SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o námorníkoch, ktorou sa menia smernice 2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES,	Návrh SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o námorníkoch, ktorou sa menia smernice 2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES a

¹ Zatiaľ neuvyverejnené v úradnom vestníku.

² Zatiaľ neuvyverejnené v úradnom vestníku.

Odôvodnenie

Smernica 2001/23/ES je mimoriadne dôležitá pre pevné aktíva, ale nemôže sa jednoducho previesť na hnutelný majetok. Pri lodnej doprave sa kolektívne dohody často spájajú s právnymi predpismi vlajkového štátu. Ak sa loď predá a uplatňuje sa táto smernica, môže sa stať, že námorníci budú zamestnaní na základe úplne odlišných podmienok, čo nemusí byť v ich prospech. Kolektívne dohody sa môžu v každom vlajkovom štáte líšiť a na úrovni jednotlivých štátov zabezpečujú možnosť prevodu aktív v oblasti lodnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 2**Návrh smernice****Odôvodnenie 2***Text predložený Komisiou*

(2) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/94/ES z 22. októbra 2008 o ochrane zamestnancov pri platobnej neschopnosti ich zamestnávateľa²², smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/38/ES zo 6. mája 2009 o zriaďovaní európskej zamestnaneckej rady alebo postupu v podnikoch s významom na úrovni Spoločenstva a v skupinách podnikov s významom na úrovni Spoločenstva na účely informovania zamestnancov a porady s nimi²³, smernica 2002/14/ES Európskeho parlamentu a Rady z 11. marca 2002, ktorá ustanovuje všeobecný rámec pre informovanie a porady so zamestnancami v Európskom spoločenstve²⁴, smernica Rady 98/59/ES z 20. júla 1998 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa hromadného prepúšťania²⁵ a **smernica Rady 2001/23/ES z 12. marca 2001 o aproximácii zákonov členských štátov týkajúcich sa zachovania práv zamestnancov pri prevodoch podnikov, závodov alebo častí podnikov alebo závodov²⁶**, námorných pracovníkov zo

Pozmeňujúci návrh

(2) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/94/ES z 22. októbra 2008 o ochrane zamestnancov pri platobnej neschopnosti ich zamestnávateľa²², smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/38/ES zo 6. mája 2009 o zriaďovaní európskej zamestnaneckej rady alebo postupu v podnikoch s významom na úrovni Spoločenstva a v skupinách podnikov s významom na úrovni Spoločenstva na účely informovania zamestnancov a porady s nimi²³, smernica 2002/14/ES Európskeho parlamentu a Rady z 11. marca 2002, ktorá ustanovuje všeobecný rámec pre informovanie a porady so zamestnancami v Európskom spoločenstve²⁴, smernica Rady 98/59/ES z 20. júla 1998 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa hromadného prepúšťania²⁵ a námorných pracovníkov zo svojej pôsobnosti buď vylučujú, alebo členským štátom takéto vylúčenie umožňujú.

svojej pôsobnosti buď vylučujú, alebo členskými štátmi takéto vylúčenie umožňujú.

²² Ú. v. EÚ L 283, 28.10.2008, s. 36.

²³ Ú. v. EÚ L 122, 16.5.2009, s. 28.

²⁴ Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 29.

²⁵ Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 16.

²⁶ Ú. v. *ES L 82, 22.3.2001, s. 16.*

22 Ú. v. EÚ L 283, 28.10.2008, s. 36.

23 Ú. v. EÚ L 122, 16.5.2009, s. 28.

24 Ú. v. EÚ L 80, 23.3.2002, s. 29.

25 Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 16.

Or. en

Odôvodnenie

Smernica 2001/23/ES je mimoriadne dôležitá pre pevné aktíva, ale nemôže sa jednoducho previesť na hnutel'ný majetok. Pri lodnej doprave sa kolektívne dohody často spájajú s právnymi predpismi vlajkového štátu. Ak sa loď predá a uplatňuje sa táto smernica, môže sa stať, že námorníci budú zamestnaní na základe úplne odlišných podmienok, čo nemusí byť v ich prospech. Kolektívne dohody sa môžu v každom vlajkovom štáte líšiť a na úrovni jednotlivých štátov zabezpečujú možnosť prevodu aktív v oblasti lodnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh smernice

Odôvodnenie 5

Text predložený Komisiou

(5) V aktuálnom právnom stave dochádza v rovnakej kategórii pracovníkov k nerovnakému zaobchádzaniu zo strany jednotlivých členských štátov, a to podľa toho, či tieto členské štáty uplatňujú výnimky a odchýlky, ktoré im umožňujú súčasné právne predpisy, alebo nie.

Značný počet členských štátov využil tieto vylúčenia len v obmedzenom rozsahu.

Pozmeňujúci návrh

(5) Aktuálny právny stav v členských štátoch je výsledkom osobitného charakteru námornického povolania. V mnohých členských štátoch spadajú námorníci pod kolektívne dohody, ktoré im zaručujú primeraný stupeň ochrany. Dohovor MOP o pracovných normách v námornej doprave, ktorý nadobudol účinnosť v auguste 2013, navyše zaručuje rovnaké podmienky v medzinárodnom meradle.

Or. en

Odôvodnenie

Najvýznamnejší rozdiel medzi námornou dopravou a akoukoľvek inou hospodárskou činnosťou na súši je skutočnosť, že loď je nanajvýš hnutelným majetkom. Lode sú väčšinou súčasťou medzinárodných obchodných trás a plavia sa cez viacero jurisdikcií. Cieľom návrhu by malo byť zaručenie rovnakých podmienok na medzinárodnej úrovni tým, že sa bude jednoznačne odvolávať na Dohovor MOP o pracovných normách v námornej doprave, ktorý bol do práva EÚ transponovaný prostredníctvom dohody medzi sociálnymi partnermi ECSA a ETF, ktorá sa bude presadzovať podľa práva EÚ.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh smernice

Odôvodnenie 7

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(7) V modrej knihe²⁸ je zdôraznená potreba zvýšiť počet a kvalitu pracovných miest v námorníctve pre európskych občanov, ako aj význam zlepšenia pracovných podmienok na palubách plavidiel.

vypúšťa sa

²⁸ KOM(2007) 575 v konečnom znení z 10. októbra 2007.

Or. en

Odôvodnenie

Hoci závery tzv. modrej knihy sú užitočné, nie je jasné prepojenie s vyňatím námorníkov z určitých smerníc o zamestnávaní. Povolené výnimky doteraz podľa súčasného právneho rámca skutočne zaručovali medzinárodnú hospodársku súťaž v oblasti lodnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh smernice

Odôvodnenie 10

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(10) Mali by sa dodržiavať práva námorníkov stanovené v tejto smernici, ktorú členské štáty uznali vo vnútroštátnych právnych predpisoch a

(10) Mali by sa dodržiavať práva námorníkov stanovené v tejto smernici, ktorú členské štáty uznali vo vnútroštátnych právnych predpisoch a

ktorými sa vykonávajú smernice
2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES,
98/59/ES *a/alebo smernica 2001/23/ES.*

ktorými sa vykonávajú smernice
2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES *a*
98/59/ES.

Or. en

Odôvodnenie

Smernica 2001/23/ES je mimoriadne dôležitá pre pevné aktíva, ale nemôže sa jednoducho previesť na hnutel'ný majetok. Pri lodnej doprave sa kolektívne dohody často spájajú s právnymi predpismi vlajkového štátu. Ak sa loď predá a uplatňuje sa táto smernica, môže sa stať, že námorníci budú zamestnaní na základe úplne odlišných podmienok, čo nemusí byť v ich prospech. Kolektívne dohody sa môžu v každom vlajkovom štáte líšiť a na úrovni jednotlivých štátov zabezpečujú možnosť prevodu aktív v oblasti lodnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh smernice Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

(12) Je preto vhodné zmeniť pracovnoprávne smernice, ktoré vylučujú námorníkov z rozsahu svojej pôsobnosti alebo umožňujú odchýlky, ktoré nie sú objektívne odôvodnené.

Pozmeňujúci návrh

(12) Je preto vhodné zmeniť **niektoré** pracovnoprávne smernice, ktoré vylučujú námorníkov z rozsahu svojej pôsobnosti alebo umožňujú odchýlky, ktoré nie sú objektívne odôvodnené.

Or. en

Odôvodnenie

Smernica 2001/23/ES je mimoriadne dôležitá pre pevné aktíva, ale nemôže sa jednoducho previesť na hnutel'ný majetok. Pri lodnej doprave sa kolektívne dohody často spájajú s právnymi predpismi vlajkového štátu. Ak sa loď predá a uplatňuje sa táto smernica, môže sa stať, že námorníci budú zamestnaní na základe úplne odlišných podmienok, čo nemusí byť v ich prospech. Kolektívne dohody sa môžu v každom vlajkovom štáte líšiť a na úrovni jednotlivých štátov zabezpečujú možnosť prevodu aktív v oblasti lodnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh smernice Článok 2 – bod 1 Smernica 2009/38/ES Článok 1 – odsek 7

V článku 1 sa vypúšťa odsek 7.

V článku 1 sa odsek 7 nahrádza takto:

„7. Členské štáty môžu uplatniť odchýlku z tejto smernice v prípade, keď loď, na palube ktorej slúži zástupca zamestnancov alebo jeho náhradník, sa nachádza na mori alebo v prístave iného než vlajkového štátu, alebo ak nie je možné fyzicky sa zúčastniť na stretnutí v zmysle tejto smernice.“

Or. en

Odôvodnenie

Z dôvodu osobitného charakteru námornej dopravy a vzdialenosti, ktorá je pre prepravu na otvorenom mori príznačná, sa fyzická účasť na pracovných radách môže prelínať s prevádzkou lodnej dopravy. Lode, ktoré sú súčasťou medzinárodného obchodu, sa v skutočnosti častejšie nachádzajú na mori než v prístavoch, čo znemožňuje konanie narýchlo avizovaných stretnutí. Účasť na nich by preto bola bezpredmetná, ak nemožno zaručiť fyzickú prítomnosť, pričom mnohým lodiam ešte v súčasnosti chýba komunikačné vybavenie, ktoré by sa dalo použiť ako alternatíva.

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh smernice

Článok 3 – bod 1

Smernica 2002/14/ES

Článok 3 – odsek 3

3. Členské štáty môžu uplatniť odchýlku z tejto smernice pomocou osobitných ustanovení, ktoré sa vzťahujú na posádky lodí, ktoré sa plavia po otvorenom mori, ak takéto osobitné ustanovenia zaručujú rovnocennú úroveň ochrany práva na informácie a konzultácie, ako aj účinný výkon tohto práva dotknutými zamestnancami.“

3. Členské štáty môžu uplatniť odchýlku z tejto smernice vtedy, keď sa námorné plavidlo, na palube ktorého zástupca zamestnancov alebo jeho náhradník príslušného podniku alebo prevádzky slúži, nachádza na mori alebo v prístave iného než vlajkového štátu, alebo ak nie je možné fyzicky sa zúčastniť na stretnutí so zamestnávateľom v súlade s praktickými ustanoveniami týkajúcimi sa informácií a konzultácií.

V prípade odchýlky od článku 4 musia

byť príslušní zástupcovia zamestnancov informovaní o stretnutí so zamestnávateľom a o programe tohto stretnutia a o dôvodoch, prečo na stretnutie neboli pozvaní. Títo zástupcovia zamestnancov musia byť schopní predostrieť manažmentu poznámky k programu stretnutia. Zástupcovia zamestnancov budú následne informovaní o výsledkoch stretnutia.

V prípade, že jeden alebo viacerí zástupcovia zamestnancov neslúžia na palube komerčného plavidla, výnimka podľa tohto odseku nebude mať vplyv na práva týchto zástupcov zamestnancov na informácie a konzultácie.

Or. en

Odôvodnenie

Z dôvodu osobitného charakteru námornej dopravy sa fyzická účasť na pracovných radách môže prelínať s prevádzkou lodnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh smernice

Článok 4 – bod 2

Smernica 98/59/ES

Článok 3 – odsek 1 – pododsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

„Keď sa plánované hromadné prepúšťanie týka členov posádky námorného plavidla, zasiela sa oznámenie príslušnému orgánu štátu, pod ktorého vlajkou loď pláva.“

Pozmeňujúci návrh

*„Keď sa plánované hromadné prepúšťanie týka členov posádky námorného plavidla, zasiela sa oznámenie príslušnému orgánu štátu, pod ktorého vlajkou loď pláva, **a tiež príslušnému verejnemu orgánu štátu, v ktorom má zamestnávateľ sídlo.**“*

Or. en

Odôvodnenie

Informovať iba vlajkový štát by nebolo postačujúce, keďže veľmi často sa stáva, že vlajkový štát nemá žiaden vzťah k štátu, v ktorom má zamestnávateľ sídlo, prípadne s právomocou tohto štátu.

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh smernice

Článok 4 – bod 3

Smernica 98/59/ES

Článok 4 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Keď sa plánované hromadné prepúšťanie členov posádky plavidla vykonáva v súvislosti s prevodom námorného plavidla alebo na základe takéhoto prevodu, ***môžu členské štáty po porade so sociálnymi partnermi udeliť príslušnému verejnému orgánu právomoc čiastočne alebo úplne sa odchýliť od lehoty uvedenej v odseku 1, a to v týchto prípadoch:***

(a) predmet prevodu pozostáva výhradne z jedného alebo viacerých námorných plavidiel;

(b) zamestnávateľ prevádzkuje len jedno námorné plavidlo.“

Pozmeňujúci návrh

Plánované hromadné prepúšťanie členov posádky plavidla vykonáva v súvislosti s prevodom námorného plavidla alebo na základe takéhoto prevodu ***je vyňaté z rozsahu pôsobnosti tejto smernice.***

Ak sa vo vnútroštátnych právnych predpisoch alebo v kolektívnych dohodách už uplatňujú ustanovenia týkajúce sa hromadného prepúšťania členov posádky pracujúcej na palube námorných lodí, táto smernica sa týchto ustanovení nedotkne.

Or. en

Odôvodnenie

Ustanoveniami smernice sa vymedzujú postupy informovania a konzultácie zamestnancov. Zložité štruktúry námorného prostredia často sťažujú uplatňovanie. Ak by platila smernica Komisie, mohol by priniesť aj stimul zmeniť vlajku. Vnútroštátne predpisy o hromadnom prepúšťaní, ktoré existujú v mnohých členských štátoch, odrážajú osobitosti odvetvia námornej dopravy. O tom, či je určitý právny predpis alebo opatrenie potrebné alebo nie, musia aj naďalej rozhodovať členské štáty.

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh smernice Článok 5

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Smernica 2001/23/ES sa mení takto:

vypúšťa sa

Článok 1 sa mení takto:

(1) odsek 3 sa nahrádza takto:

‘2. Táto smernica sa uplatňuje bez toho, aby bol dotknutý odsek 3 v tých prípadoch a do tej miery, pokiaľ sa daný podnik, podnikateľská činnosť alebo časť podniku alebo podnikateľskej činnosti, ktorej sa prevod týka, nachádza v územnej pôsobnosti zmluvy.‘

(2) odsek 3 sa nahrádza takto:

‘3. Táto smernica sa vzťahuje na prevod námorného plavidla registrovaného v členskom štáte a/alebo plávajúceho pod vlajkou členského štátu, ktoré predstavuje podnik, podnikateľskú činnosť alebo časť podniku alebo podnikateľskej činnosti na účely tejto smernice, a to aj pokiaľ nespadá do oblasti územnej pôsobnosti zmluvy.‘

(3) Dopĺňa sa tento odsek 4:

‘4. Členské štáty môžu po porade so sociálnymi partnermi zabezpečiť, aby sa kapitola II tejto smernice neuplatňovala v týchto prípadoch:

(a) predmet prevodu pozostáva výhradne z jedného alebo viacerých námorných plavidiel;

(b) v rámci podniku alebo podnikateľskej činnosti, ktorej sa prevod týka, sa prevádzkuje len jedno námorné plavidlo.‘

Or. en

Odôvodnenie

Lode sú hnutelný majetok, ktorý možno ľahko previesť z právomoci jedného štátu do

právomoci iného štátu zmenou vlajky a registrácie. Okrem toho nie je možné previesť plavidlo pod inú vlajku a zaručiť práva zamestnancov podľa iného právneho režimu. To znamená, že musí existovať právo ukončiť pracovné zmluvy. Malo by sa brať do úvahy to, že základné podmienky pracovného pomeru námorníka musia byť zakotvené v právnych predpisoch vlajkového štátu.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh smernice Článok 6 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Vykonávanie tejto smernice nepredstavuje za žiadnych okolností dôvod na zníženie všeobecnej úrovne ochrany osôb, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, ktorú členské štáty už poskytujú v oblastiach pôsobnosti smerníc 2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES, 98/59/ES **a/alebo smernice 2001/23/ES.**

Pozmeňujúci návrh

Vykonávanie tejto smernice nepredstavuje za žiadnych okolností dôvod na zníženie všeobecnej úrovne ochrany osôb, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, ktorú členské štáty už poskytujú v oblastiach pôsobnosti smerníc 2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES **a** 98/59/ES.

Or. en

Odôvodnenie

Smernica 2001/23/ES je mimoriadne dôležitá pre pevné aktíva, ale nemôže sa jednoducho previesť na hnutelný majetok. Pri lodnej doprave sa kolektívne dohody často spájajú s právnymi predpismi vlajkového štátu. Ak sa loď predá a uplatňuje sa táto smernica, môže sa stať, že námorníci budú zamestnaní na základe úplne odlišných podmienok, čo nemusí byť v ich prospech. Kolektívne dohody sa môžu v každom vlajkovom štáte líšiť a na úrovni jednotlivých štátov zabezpečujú možnosť prevodu aktív v oblasti lodnej dopravy.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Európska komisia si kladie za cieľ zlepšiť práva námorných pracovníkov zamestnaných na palube lodí plaviacich sa pod vlajkou niektorého z 28 členských štátov a navrhuje revíziu piatich smerníc.

Ide o tieto smernice: smernica 2008/94/ES o ochrane zamestnancov pri platobnej neschopnosti ich zamestnávateľa, smernica 2009/38/ES o zriaďovaní európskej zamestnaneckej rady, smernica 2002/14/ES, ktorá ustanovuje všeobecný rámec pre informovanie a porady so zamestnancami, smernica 98/59/ES o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa hromadného prepúšťania, smernica 2001/23/ES o zachovaní práv zamestnancov pri prevodoch podnikov a smernica 96/71/ES o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb.

V prvom rade je nutné preskúmať, aké dôsledky by mohol návrh Komisie vytvoriť.

Približne 90 % celosvetového obchodu sa rozvíja prostredníctvom odvetvia námornej dopravy, bez ktorého by vôbec nebolo možné dovážať a vyvážať tovar na celosvetovej úrovni a pozitívne reagovať na rastúci dopyt prichádzajúci najmä z krajín s najväčším a najrýchlejším hospodárskym rastom.

V medzinárodnom meradle je v prevádzke okolo 50 000 komerčných plavidiel, registrovaných vo viac ako 150 štátoch, ktoré zamestnávajú vyše milióna námorníkov. Približne 30 % takýchto komerčných plavidiel je zaregistrovaných v niektorom členskom štáte. Európska únia predstavuje približne 20 % celosvetovej flotily.

Nie je, žiaľ, možné uviesť spoľahlivé údaje o zamestnancoch v odvetví námorného obchodu, pretože štatistiky sa pravidelne neaktualizujú a odlišujú sa podľa toho, z akých zdrojov pochádzajú.

Zo správy Európskej komisie o posúdení vplyvu však vyplýva, že v Európe je zamestnaných 345 455 členov posádky, kým odvetvie rybolovu zamestnáva 157 561 pracovníkov.

Účelom návrhu Európskej komisie je teda zlepšiť úroveň ochrany pracovníkov odvetvia námornej dopravy a zároveň podporovať tvorbu nových pracovných miest v tomto kľúčovom odvetví európskeho hospodárstva.

Spravodajkyňa tento cieľ podporuje, no nesúhlasí s niektorými prvkami, z ktorých návrh vychádza.

V prvom rade by rada zdôraznila, že pracovníci námornej dopravy sú síce vyňatí z rozsahu pôsobnosti tejto smernice, no napriek tomu požívajú rôzne druhy ochrany určené v právnych predpisoch, ktoré pre toto odvetvie prijali členské štáty. Nemožno preto hovoriť o vylúčení, ale o rôznych právnych úpravách.

V druhom rade Komisia s odvolaním na smernicu 2001/23/ES o prevode podnikov tvrdí, že „zo skúseností niektorých námorných štátov, ktoré vylúčenie neuplatňujú, vyplýva, že sa im rozšírila flotila, zatiaľ čo flotily členských štátov, ktoré vylúčenie uplatnili, sa zmenšili”.

Smernica 2001/23/ES nedáva členským štátom na výber, či budú alebo nebudú pri námorných činnostiach uplatňovať normy v nej obsiahnuté, keďže jasne a jednoznačne vylučuje námorné lode. To znamená, že táto smernica nemohla mať vplyv na nárast flotily jedného členského

štátu v porovnaní s iným členským štátom.

Spravodajkyňa naopak zdôrazňuje, že je potrebné zvážiť, aký vplyv na flotilu Spoločenstva by mohlo mať rozšírenie povinností, ktoré existujú v prípade prevodu podnikov, na lode.

V takom výrazne medzinárodnom odvetví, akým je odvetvie námornej dopravy, v ktorom veľmi často dochádza k prevodom vlastníctva lodí, by v prípade, že lodné spoločnosti EÚ musia dodržiavať prísnejšie právne predpisy o prevode lodí, ktoré sú spojené so zložitými byrokratickými postupmi týkajúcimi sa prevodu, a tým pádom s vyššími nákladmi, boli určite penalizované v porovnaní s ostatnými konkurentmi, čím by takmer istotne utrpeli stratu konkurencieschopnosti.

V tejto súvislosti nemožno podceňovať skutočnosť, že keďže loď je registrovaným hnutel'ným majetkom, uľahčuje to jeho prevod v rámci registrov na rozdiel od bežných podnikov.

Možno si ľahko predstaviť, aké negatívne dôsledky na hospodárstvo aj zamestnanosť by malo zníženie flotily EÚ v prospech flotíl mimo EÚ.

To by bolo v rozpore s cieľmi navrhovanej smernice, konkrétne s cieľom zvýšenia zamestnanosti v námornom odvetví a cieľom zlepšenia ochrany pracovníkov námorného odvetvia.

Všetky posádky lodí plaviacich sa pod vlajkou Spoločenstva ťažia zo spoločnej legislatívy, ktorá je v porovnaní s mnohými ďalšími štátmi výhodnejšia. Ak by lode Spoločenstva prešli pod vlajku iných štátov, spôsobilo by to stratu mnohých pracovných miest a mnohí námorníci z EÚ by v snahe nestratiť prácu museli ďalej pracovať bez ochrany, ktorú im ponúka záštita Spoločenstva.

Okrem toho by sa pri posudzovaní, či sa má právny predpis o prevode podnikov rozšíriť aj na námorné lode, mali brať do úvahy niektoré špecifické črty námorného odvetvia.

Napríklad na palube lode pracuje viacero pracovníkov, ktorí striedajú obdobia na palube (zvyčajne 3 až 4 mesiace) s obdobiami na súši, počas ktorých sa vo väčšine prípadov pracovnoprávny vzťah prerušuje. K opätovnému nalodeniu námorníka dochádza takmer vždy na inej lodi než na tej predchádzajúcej, aj keď ide o zamestnanie v tej istej lodnej spoločnosti. Je to dôsledok osobitného charakteru námorníckej práce, ktorá si vyžaduje neustále striedanie pracovníkov, a to tak z dôvodu nutnosti striedania obdobia práce na palube s obdobím práce na súši (tieto obdobia sa líšia u každého zamestnávateľa), ako aj podľa prevádzkových potrieb podniku.

Za takýchto podmienok by bolo v prípade prevodu podniku ťažké vybrať pracovníkov, ktorým by sa zaručilo zachovanie pracovnoprávneho vzťahu. Mohlo by sa tak uskutočniť len vo vzťahu k tým pracovníkom, ktorí boli na palube lode v okamihu predaja, s čím je však spojené riziko, že pracovnoprávny vzťah bude zabezpečený aj pre pracovníkov, ktorí sa nalodili hoci až v deň, ktorý predchádzal predaju, čo by malo závažné dôsledky, pokiaľ ide o rovnaké zaobchádzanie voči ostatným pracovníkom.

Spravodajkyňa zastáva názor, že smernica 2001/23/ES o prevode podnikov by sa nemala meniť tak, aby do svojho rozsahu pôsobnosti zahrnula námorníkov. Loď je už na základe svojej definície hnutel'ným majetkom, to znamená, že v praxi sa bežne kupuje a predáva, a teda často mení vlajku a krajinu registrácie. V štátoch, ktoré využívajú tieto výnimky, sú námorníci podľa vnútroštátneho práva oprávnení rozhodnúť sa, či budú alebo nebudú chcieť byť prevedení spolu s loďou. Keďže lode počnúc okamihom ich predaja vykonávajú činnosť

v iných častiach sveta, námorníci sa často rozhodnú proti svojmu prevodu a uprednostnia radšej zotrvanie v tej istej lodnej spoločnosti, hoci na inej lodi. Rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice 2001/23/ES by spôsobilo právnu neistotu v porovnaní so súčasným stavom tak pre lodnú spoločnosť, ako aj pre námorníkov.

Spravodajkyňa sa okrem toho domnieva, že návrh Komisie na zmenu smernice 98/59/ES o hromadnom prepúšťaní by nemal obmedziť nadobúdanie a predaj lodí. V prípade, že sa plánuje hromadné prepúšťanie, zamestnávateľia musia zástupcov zamestnancov o tom informovať a rozhodnutie oznámiť príslušnému orgánu štátu, pod ktorého vlajkou sa loď plaví. Avšak „lehota na zváženie“, určená v smernici 98/59/ES, ktorá nasleduje po upovedomení verejného orgánu, a ktorá proces predlžuje o 30 dní, nezohľadňuje osobitný charakter odvetvia námornej dopravy.

Spravodajkyňa sa okrem toho nazdáva, že námorníci by mali mať možnosť zúčastňovať sa na európskych zamestnaneckých radách a v rámci nich hlasovať. Keď však vzdialenosť námorníkov od sídla spoločnosti počas dlhého obdobia ich účasť sťažuje až znemožňuje, musí sa ustanoviť možnosť zvoliť si zástupcov zamestnancov alebo ich náhradníkov.

V zmysle týchto úvah spravodajkyňa navrhuje zmeniť niektoré aspekty návrhu Komisie, ktoré podľa jej názoru neberú do úvahy niektoré črty námornej profesie či fungovanie odvetvia námornej dopravy.

Účelom nových prvkov je zaručiť väčšiu právnu istotu všetkým subjektom tohto odvetvia.

Spoločným cieľom by malo byť zabezpečiť európskym pracovníkom námornej dopravy čo najlepšie záruky prijatím návrhu, ktorý zaručí správnu rovnováhu medzi potrebou primeranej úrovne ochrany námorníkov a zachovaním konkurencieschopnosti odvetvia, ktoré ich zamestnáva.