EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 15.7.2024.
COM(2024) 291 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 6. oktobra Direktīvas (ES) 2015/1794, ar kuru attiecībā uz jūrniekiem groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/94/EK, 2009/38/EK un 2002/14/EK un Padomes Direktīvas 98/59/EK un 2001/23/EK, 4. un 5. panta īstenošanu un piemērošanu

1. Ievads

Šis ziņojums attiecas uz to, kā tiek īstenoti un piemēroti divi konkrēti Direktīvas (ES) 2015/1794[1] ("direktīva") noteikumi, ar kuriem jūrnieki[2] tiek iekļauti Direktīvas 98/59/EK[3] par kolektīvo atlaišanu ("Kolektīvās atlaišanas direktīva") un Direktīvas 2001/23/EK[4] par uzņēmumu, uzņēmējsabiedrību vai uzņēmumu vai uzņēmējsabiedrību daļu īpašnieka maiņu ("Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīva") darbības jomā.

Ar šo direktīvu jūrnieki, kuri iepriekš bija izslēgti, tiek iekļauti piecu darba tiesību direktīvu darbības jomā[5]. Saskaņā ar direktīvas 7. pantu Komisijai pēc apspriešanās ar dalībvalstīm un sociālajiem partneriem ES līmenī ir jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par 4. panta (grozījumi Kolektīvās atlaišanas direktīvā) un 5. panta (Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvas grozījumi) īstenošanu un piemērošanu.

Ziņojuma pamatā galvenokārt ir informācija, ko dalībvalstis un nozaru sociālie partneri ES līmenī[6] snieguši anketā par direktīvas īstenošanu un praktisko piemērošanu. Lai kopaina būtu pilnīga, šo informāciju vajadzības gadījumā papildina dati, kas iegūti no ekspertu analīzēm par valstu noteikumu atbilstību direktīvai, kā arī Komisijas veikto izmeklēšanu rezultāti.

1.1 Priekšvēsture un konteksts

Gadu gaitā ES ir pieņēmusi ievērojamu skaitu direktīvu darba tiesību jomā. To galvenais mērķis ir nodrošināt, lai pēc vienotā tirgus izveides un izveides pabeigšanas netiktu pazemināti darba standarti vai kropļota konkurence, un panākt dzīves un darba apstākļu uzlabojumus ES. Šīs direktīvas ir vispārēji piemērojamas visām darbības nozarēm un visām darba ņēmēju kategorijām, taču dalībvalstis no vairāku direktīvu darbības jomas izslēdza vai varēja izslēgt dažāda veida jūrniekus[7]. Tie tika īpaši

---

1 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/1794 (2015. gada 6. oktobris), ar kuru attiecībā uz jūrniekiem groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/94/EK, 2009/38/EK un 2002/14/EK un Padomes Direktīvas 98/59/EK un 2001/23/EK (OV L 263, 8.10.2015., 1. lpp.).

2 Šajā ziņojumā termins "jūrnieki" attiecas uz iepriekšējo izslēgšanu no direktīvu darbības jomas, t. i., uz "jūras kuģu apkalpes locekļu" izslēgšanu no Kolektīvās atlaišanas direktīvas un uz "jūras kuģu" izslēgšanu no Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvas. Tas attiecas gan uz tirdzniecības flotes, gan zvejniecības kuģu personālu. Ja šīs divas nozares ir jānošķir, tiek sniegta īpaša atsauce uz attiecīgo nozari.

3 Padomes Direktīva 98/59/EK (1998. gada 20. jūlijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz kolektīvo atlaišanu (OV L 225, 12.8.1998., 16. lpp.).

4 Padomes Direktīva 2001/23/EK (2001. gada 12. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu, uzņēmējsabiedrību vai uzņēmumu vai uzņēmējsabiedrību daļu īpašnieka maiņas gadījumā (OV L 82, 22.3.2001., 16. lpp.).

5 Papildus Direktīvai par kolektīvo atlaišanu un Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvai:
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/94/EK (2008. gada 22. oktobris) par darba ņēmēju aizsardzību to darba devēja maksātnespējas gadījumā (OV L 283, 28.10.2008., 36.–42. lpp.);
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/38/EK (2009. gada 6. maijs) par to, kā izveidot Eiropas Uzņēmumu padomi vai procedūru darbinieku informēšanai un uzklausīšanai Kopienas mēroga uzņēmumos un Kopienas mēroga uzņēmumu grupās (OV L 122, 16.5.2009., 28. lpp.);
- Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/14/EK (2002. gada 11. marts), ar ko izveido vispārēju sistēmu darbinieku informēšanai un uzklausīšanai Eiropas Kopienā (OV L 80, 23.3.2002., 29. lpp.).

6 Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijai (EKKĪA) un *Europêche* nosūtītā anketa vadībai; Eiropas Transporta darbinieku federācijai (ETDF) nosūtītā darba ņēmēju aptaujas anketa.

7 Zvejnieki, kuru atlīdzību nosaka nozvejas apjoms, — no Maksātnespējas direktīvas, tirdzniecības flotes apkalpes locekļi — no direktīvas par Eiropas Uzņēmumu padomēm, tāljūras kuģu apkalpes locekļi —

izslēgti no piecām iepriekš minētajām direktīvām. Tādēļ viņiem netika piešķirta tāda pati aizsardzība kā uz sauszemes nodarbinātajiem darba ņēmējiem saistībā ar maksātnespēju, kolektīvo atlaišanu un uzņēmumu īpašnieka maiņu, un viņiem nebija tādas pašas tiesības veidot Eiropas Uzņēmumu padomes vai saņemt informāciju no darba devēja un konsultēties ar to.

Direktīva 2015/1794/ES tika pieņemta 2015. gada 6. oktobrī. Tās mērķis ir uzlabot jūrnieku aizsardzības līmeni un saskaņot viņu sociālās tiesības un darba apstākļus, tādējādi uzlabojot profesijas pievilcību un nodrošinot vienlīdzīgus konkurences apstākļus nozarē. Ar to tiek izbeigta iepriekš minētā jūrnieku izslēgšana. Direktīvas mērķis ir arī: i) nodrošināt, ka finansiālais un administratīvais slogs, kas gulstas uz kuģus ekspluatējošiem uzņēmumiem, ir samērīgs ar darba ņēmēju tiesību uzlabojumiem; ii) aizsargāt izvirzīto mērķi palielināt jūrnieku nodarbinātību ES; un iii) samazināt karoga maiņas risku (kad kuģi tiek pārcelti no vienas valsts reģistra uz citas valsts reģistru, lai izvairītos no izmaksām un ierobežojumiem). Tajā ņemta vērā jūrniecības profesijas specifika un paredzētas izmaiņas tādos nozares raksturlielumos kā bieža kuģu pārdošana un tādu uzņēmumu pārdošana, kas izmanto tikai vienu kuģi.

2. Regulas 4. un 5. panta īstenošana

Dalībvalstīm direktīva bija jātransponē līdz 2017. gada 10. oktobrim[8], un visas dalībvalstis ziņoja par transponēšanas pasākumiem, tostarp saistībā ar 4. un 5. pantu[9].

2.1. 4. panta saturs un mērķis

Ar direktīvas 4. pantu tiek grozīta Kolektīvās atlaišanas direktīva. Minētās direktīvas mērķis ir aizsargāt darba ņēmējus kolektīvās atlaišanas gadījumā, izmantojot informēšanas, konsultēšanās un izziņošanas procedūras, kas darba devējam ir jāievēro. Darba devējam, kas apsver kolektīvās atlaišanas iespēju, ir jāinformē darba ņēmēju pārstāvji un jākonsultējas ar tiem. . Mērķis ir izpētīt iespējas, kā izvairīties no kolektīvās atlaišanas vai samazināt to skarto darbinieku skaitu un mazināt ietekmi, īstenojot papildu sociālos pasākumus. Šie pasākumi var ietvert palīdzību atlaisto darba ņēmēju pārcelšanai citā darbā vai pārkvalifikācijai. Direktīvā ir arī paredzēts, ka par plānoto kolektīvo atlaišanu ir jāpaziņo kompetentajai valsts iestādei un ka atlaišana nevar stāties spēkā agrāk kā 30 dienas pēc šāda paziņojuma.

Ar direktīvas 4. panta 1. punktu tiek svītrots Kolektīvās atlaišanas direktīvas 1. panta 2. punkta c) apakšpunkts. Šis noteikums paredzēja, ka Kolektīvās atlaišanas direktīva nav piemērojama jūras kuģu apkalpēm, lai gan Kolektīvās atlaišanas direktīvas 5. pants ļauj dalībvalstīm piemērot vai pieņemt darbiniekiem labvēlīgākus noteikumus. Tāpēc pirms direktīvas transponēšanas dalībvalstis varēja pieņemt lēmumu par jūras kuģu apkalpju izslēgšanu no to tiesību aktu darbības jomas, ar kuriem transponē Kolektīvās atlaišanas direktīvu.

Turklāt ar direktīvas 4. panta 2. punktu Kolektīvās atlaišanas direktīvas 3. panta 1. punktā ir iekļauta jauna daļa par paziņošanas procedūru, kas ir formulēta šādi:

> *"Ja plānotā kolektīvā atlaišana attiecas uz jūras kuģa apkalpes locekļiem, darba devējs par to paziņo tās valsts kompetentajai iestādei, ar kuras karogu kuģis kuģo".*

---

no Informēšanas un uzklausīšanas direktīvas, tālbraucēju kuģu apkalpes — no Kolektīvās atlaišanas direktīvas, kā arī jūras kuģi — no Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvas.

8 8. panta 1. punkts.

9 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/NIM/?uri=CELEX:32015L1794.

Kopumā paziņošanas procedūra saskaņā ar Kolektīvās atlaišanas direktīvas 3. un 4. pantu ļauj kompetentajai iestādei meklēt risinājumus problēmām, ko var radīt plānotā atlaišana, piemēram, mazinot masveida atlaišanas sociālekonomisko ietekmi konkrētā jomā vai nozarē. Direktīvas 4. panta 2. punkta iekļaušana atspoguļo jūrnieka profesijas specifiku, nosakot, ka paziņojums jāsniedz karoga valsts kompetentajai iestādei. Komisija savā priekšlikumā norādīja, ka šis punkts bija jāiekļauj kā skaidrojums, jo potenciāli var līdzāspastāvēt darba līgumi, kas noslēgti saskaņā ar dažādu valstu tiesību aktiem[10].

2.2. Dalībvalstu atbildes par 4. panta īstenošanu

2.2.1. 4. panta 1. punkts: izslēgšanas izbeigšana

Kopā 11 dalībvalstis iepriekš izslēdza jūras kuģu apkalpes no savas valsts tiesību aktiem par kolektīvo atlaišanu (BE, DK, DE, IE, EL, EE, CY, LV, LU, MT, SK[11]). Visas šīs dalībvalstis grozīja savus tiesību aktus, lai izbeigtu izslēgšanu un iekļautu jūras kuģu apkalpes locekļus kolektīvās atlaišanas sistēmas darbības jomā, kā noteikts direktīvas 4. panta 1. punktā.

16 dalībvalstis (BG, CZ, ES, FR, HR, IT, LT, HU, NL, AT, PL, PT, RO, SI, FI, SE) nekad nebija izslēgušas jūras kuģu apkalpes, tāpēc tām nebija jāgroza savi tiesību akti, lai šādas apkalpes iekļautu direktīvas darbības jomā.

2.2.2. 4. panta 2. punkts: paziņojums karoga valsts kompetentajai iestādei

Direktīvas 4. panta 2. punktu par paziņošanu tās karoga valsts iestādei, ar kuras karogu kuģis kuģo, par iespējamiem atlaišanas gadījumiem īpaši transponēja 13 dalībvalstis (BE, DE, IE, EE, EL, IT, CY, LU, HU, MT, PL, RO, SK). Trīs no tām to transponēja burtiski (CY, HU, SK), norādot, ka gadījumos, kad plānotā kolektīvā atlaišana attiecas uz jūras kuģu apkalpēm, par to jāpaziņo tās valsts kompetentajai iestādei, ar kuras karogu kuģis peld.

Pārējās 10 dalībvalstis nosaka, kurai kompetentajai iestādei paziņot, izmantojot dažādus tālāk aprakstītos veidus.

- Četras dalībvalstis nosaka, ka ir jāpaziņo karoga valsts iestādei, bet šo prasību attiecina tikai uz kuģiem, kas kuģo ar: i) citas valsts karogu, kura ir Eiropas Ekonomikas zonas līguma līgumslēdzēja puse (EE); ii) citas ES dalībvalsts karogu (DE); vai iii) šo dalībvalstu karogu (BE, PL).
- Grieķija un Malta uzliek darba devējiem pienākumu informēt savas dalībvalsts kompetento iestādi par jebkuru plānoto jūras kuģu apkalpes kolektīvo atlaišanu.
- Divas dalībvalstis (LU, RO) nosaka, ka ir jāsniedz papildu paziņojumi, ja kolektīvā atlaišana attiecas uz jūras kuģu apkalpi. Luksemburgā darba devējam ir jāinformē ne tikai savas valsts kompetentā iestāde, bet arī karoga valsts iestādes. Rumānijā paziņojums jāiesniedz arī kuģa karoga valsts kompetentajai iestādei, ja kolektīvā atlaišana attiecas uz jūras kuģa apkalpes locekļiem.

---

10 COM(2013) 798 final, 18.11.2013., 10. lpp. (detalizēts 4. panta noteikumu skaidrojums).

11 Šajā ziņojumā saīsinājumi dalībvalstīm ir šādi: BE (Beļģija), BG (Bulgārija), CZ (Čehija), DK (Dānija), DE (Vācija), EE (Igaunija), IE (Īrija), EL (Grieķija), ES (Spānija), FR (Francija), HR (Horvātija), IT (Itālija), CY (Kipra), LV (Latvija), LT (Lietuva), LU (Luksemburga), HU (Ungārija), MT (Malta), NL (Nīderlande), AT (Austrija), PL (Polija), PT (Portugāle), RO (Rumānija), SI (Slovēnija), SK (Slovākija), FI (Somija), SE (Zviedrija).

- Īrijā ir paredzēts šāds dalījums: ja kuģis kuģo ar Īrijas karogu, par to jāpaziņo nodarbinātības un sociālās aizsardzības ministram, bet, ja kuģis kuģo ar citas valsts karogu, tad jāpaziņo šīs citas valsts kompetentajai iestādei.
- Līdzīgā veidā Itālijā darba devējam ir jāinformē Itālijas kompetentā iestāde, ja plānotā kolektīvā atlaišana attiecas uz apkalpes locekļiem, kuri ir Itālijas valstspiederīgie vai kuru darba attiecības reglamentē Itālijas tiesību akti, un citas valsts kompetentā iestāde, ja attiecīgie apkalpes locekļi atrodas uz kuģa, kas kuģo ar šīs citas valsts, nevis Itālijas karogu.

Pārējās 14 dalībvalstis (BG, CZ, DK, ES, FR, HR, LT, LV, NL, AT, PT, SI, FI, SE) nav savos tiesību aktos veikušas ar šo jautājumu saistītus grozījumus un tādēļ nav norādījušas kompetento iestādi, kurai jāsaņem paziņojumi par iespējamiem kolektīviem atlaišanas gadījumiem attiecībā uz jūras kuģu apkalpēm. Komisija saprot, ka spēkā esošie valsts noteikumi, kas uzliek darba devējam pienākumu informēt kompetento valsts iestādi par plānoto kolektīvo atlaišanu, ir piemērojami arī tad, ja šī atlaišana attiecas uz jūras kuģu apkalpi. Tādējādi šajās dalībvalstīs direktīvas 4. panta 2. punkts ir transponēts, nosakot, ka darba devējam par plānoto jūras kuģu apkalpes locekļu kolektīvo atlaišanu jāpaziņo tai pašai valsts iestādei, kurai jāpaziņo par visu citu darbinieku kolektīvo atlaišanu.

2.3. Sociālo partneru piezīmes par 4. panta īstenošanu

Attiecībā uz darba devējiem jūrniecības nozarē Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (EKKĪA) uzskata, ka visas dalībvalstis ir apmierinoši transponējušas direktīvas 4. pantu. *Europêche*, kas pārstāv zivsaimniecības nozares darba devējus, nav sniegusi atzinumu. Kas attiecas uz sociālajiem partneriem, kuri pārstāv darba ņēmējus, Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETDF) nevarēja sniegt vērā ņemamu informāciju par transponēšanu dalībvalstīs, jo tās filiāles nebija sniegušas pietiekamu informāciju. Tomēr ETDF kritizēja transponēšanu Apvienotajā Karalistē[12], kas tolaik bija dalībvalsts[13].

2.4. 5. panta saturs un mērķis

Ar direktīvas 5. pantu tiek grozīta Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīva. Minētajā direktīvā ir noteiktas darbinieku tiesības uzņēmuma, kurā viņi strādā, īpašumtiesību pārejas gadījumā, kā arī pārdevēja (tālāk tekstā — "persona, kas nodod īpašumtiesības") un pircēja (tālāk tekstā — "īpašumtiesību saņēmējs") pienākumi. Tajā ir paredzēts, ka uzņēmuma īpašnieka maiņa nav pamats atlaišanai un ka darbinieki saglabā savas tiesības un pienākumus, kas izriet no spēkā esošā darba līguma vai darba attiecībām. Turklāt, lai panāktu vienošanos, personai, kas nodod īpašumtiesības, un īpašumtiesību saņēmējam ir jāinformē darbinieku pārstāvji un jāapspriežas ar tiem laikus, pirms tiek veiktas izmaiņas uzņēmumā un pirms tiek pieņemti pasākumi, kas ietekmē darbiniekus.

Iepriekš Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvas 1. panta 3. punktā bija paredzēts, ka minētā direktīva neattiecas uz jūras kuģiem, lai gan minētās direktīvas 8. pantā ir dalībvalstīm skaidri atļauts piemērot vai pieņemt darbiniekiem labvēlīgākus noteikumus. Tāpēc pirms direktīvas transponēšanas dalībvalstis varēja pieņemt lēmumu par jūras kuģu apkalpju izslēgšanu no to tiesību aktu darbības jomas, ar kuriem šo direktīvu transponē.

---

12 Saskaņā ar transponēto tiesību aktu darba devējam ir jāiesniedz paziņojums "tās valsts kompetentajai iestādei, kurā kuģis ir reģistrēts (nevis ministram)".

13 ETDF atsaucās uz lietu *P&O Ferries*. Apvienotajā Karalistē dibinātais uzņēmums bija paziņojis Kipras iestādēm par kolektīvo atlaišanu saistībā ar apkalpi uz tā pasažieru kuģiem, kas kuģo ar Kipras karogu. ETDF ieskatā tas liecināja, ka paziņojuma sniegšanai kuģa karoga valsts kompetentajai iestādei būtu jāpapildina pienākums ziņot kompetentajai valsts iestādei dalībvalstī, no kuras jūrnieki strādā, nevis jāaizstāj šis pienākums

Saskaņā ar direktīvas 5. pantu Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvas 1. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

> *"Šo direktīvu piemēro tādai jūras kuģa īpašumtiesību pārejai, kas ir daļa no uzņēmuma, uzņēmējsabiedrības vai uzņēmuma vai uzņēmējsabiedrības daļas īpašumtiesību pārejas 1. un 2. punkta nozīmē, ar noteikumu, ka īpašumtiesību saņēmējs atrodas vai uzņēmums, uzņēmējsabiedrības vai uzņēmuma vai uzņēmējsabiedrības daļa, kuras īpašumtiesības nodod, paliek Līguma piemērošanas teritorijā."*
>
> *Šo direktīvu nepiemēro, ja tiesību pārejas objekts ir tikai viens vai vairāki jūras kuģi.*

2.5. Dalībvalstu atbildes par 5. panta īstenošanu

2.5.1. Direktīvas 5. pants, ar ko aizstāj Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvas 1. panta 3. punkta pirmo daļu: izslēgšanas izbeigšana

Kopumā 11 dalībvalstis (BE, DK, EE, IE, EL, CY, LU, MT, NL, RO, FI) pirms direktīvas 5. panta stāšanās spēkā izslēdza jūras kuģus no savu valsts noteikumu par uzņēmumu īpašnieka maiņu darbības jomas. Tās visas veica grozījumus savos tiesību aktos, lai jūras kuģus iekļautu valsts tiesību aktu darbības jomā.

Tomēr 16 dalībvalstis (BG, CZ, DE, ES, FR, HR, IT, LV, LT, HU, AT, PL, PT, SI, SK, SE) savus tiesību aktus par uzņēmumu īpašnieka maiņu jau bija piemērojušas jūras kuģiem. Tāpēc tām nebija jāveic grozījumi savos tiesību aktos, lai tos iekļautu valsts tiesību aktu darbības jomā.

2.5.2. Direktīvas 5. pants, ar ko aizstāj Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvas 1. panta 3. punkta pirmo daļu: teritoriālā darbības joma

Ar 5. pantu dalībvalstīm arī atļauts ierobežot noteikumu piemērošanas teritoriālo darbības jomu, attiecinot to tikai uz jūras kuģu īpašumtiesību nodošanu, ja pircējs atrodas ES vai ja uzņēmums, kura īpašumtiesības nodod, paliek Līgumu teritoriālajā darbības jomā.

Kopumā šo noteikumu ir transponējušas 13 dalībvalstis, deviņas no tām burtiski (BE, DK, IE, EL, EE, IT, LV, NL, RO). No pārējām četrām dalībvalstīm Somija nosaka, ka tiesības un pienākumi, kas izriet no darba attiecībām un darbinieku pabalstiem, tiek nodoti jaunajam uzņēmuma īpašniekam, izņemot gadījumus, kad pārdevējs vai pircējs ir reģistrēts ārpus ES vai Eiropas Ekonomikas zonas. Luksemburga un Malta ierobežo teritoriālo darbības jomu, nosakot, ka pircējam jāatrodas to dalībvalstī vai ka uzņēmumam jāpaliek to dalībvalstī. Kipra ierobežo darbības jomu, iekļaujot tajā tikai Kipras jūras kuģus.

Pārējās 14 dalībvalstis neierobežoja teritoriālo darbības jomu.

2.5.3. 5. pants, ar ko aizstāj Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvas 1. panta 3. punkta otro daļu: tādas tiesību pārejas izslēgšana, kuras objekts ir tikai kuģi

5. panta otrais teikums izslēdz tiesību pāreju, kuras objekts ir tikai viens vai vairāki jūras kuģi.

Kopumā šo noteikumu ir transponējušas 13 dalībvalstis (BE, DK, IE, EL, EE, IT, CY, LV, LU, MT, NL, PT, RO). Tomēr 14 dalībvalstis (BG, CZ, DE, ES, FR, HR, LT, HU, AT, PL, SI, SK, SE, FI) to nav transponējušas un tādējādi no tiesību aktiem, ar kuriem transponē Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvu, neizslēdz tādu tiesību pāreju, kuras objekts ir tikai kuģi.

2.6. Sociālo partneru piezīmes par 5. panta īstenošanu

Attiecībā uz darba devējiem jūrniecības nozarē EKKĪA uzskata, ka visas dalībvalstis ir apmierinoši transponējušas direktīvas 5. pantu. *Europêche*, kas pārstāv zivsaimniecības nozares darba devējus, nav sniegusi atzinumu. Attiecībā uz sociālajiem partneriem, kas pārstāv darbaspēku, EKKĪA nesniedza būtisku informāciju par transponēšanu dalībvalstīs, jo tās filiāles nebija sniegušas pietiekamu informāciju.

3. Direktīvas 4. panta un 5. panta piemērošana

Papildus informācijai par īstenošanas pasākumiem dalībvalstīm un sociālajiem partneriem tika lūgts sniegt arī informāciju par to valsts noteikumu piemērošanu, ar kuriem transponē 4. un 5. pantu.

3.1. Dalībvalstu atbildes

3.1.1. Paziņojumi par plānoto kolektīvo atlaišanu

Tikai piecas dalībvalstis ziņoja, ka to kompetentās iestādes bija saņēmušas paziņojumus par plānoto jūras kuģu apkalpes locekļu kolektīvo atlaišanu (FR, CY, LV, NL, FI). Pārējās dalībvalstis (BE, BG, CZ, DK, DE, EE, IE, EL, ES, IT, LT, LU, HU, MT, AT, PL, PT, RO, SI, SK) nebija informētas par šādiem gadījumiem, nevarēja nošķirt to darbinieku profesijas, par kuru plānoto atlaišanu tika paziņots (HR) vai nesniedza nekādu informāciju (SE).

Francijā laikposmā no 2015. līdz 2020. gadam kompetentā valsts iestāde saņēma sešus paziņojumus.

Kipra ziņoja, ka tai ir zināms par vienu paziņojumu attiecībā uz Apvienotajā Karalistē reģistrēto *P&O Ferries*. Uzņēmums bija atlaidis aptuveni 800 jūrniekus, tostarp tādus, kas strādāja uz četriem pasažieru kuģiem, kuri kuģoja ar Kipras karogu.

Latvija 2022. gadā informēja par vienu paziņojumu, kas skāra 125 darbiniekus.

Nīderlande atbildēja, ka 2020. gadā tika reģistrēts viens paziņojums par tur reģistrētu darba devēju, un tas attiecās uz 63 jūrniekiem. Otrs paziņojums 2021. gadā bija par jūras kuģiem, kas kuģo ar Nīderlandes karogu, lai gan darba devējs neatrodas Nīderlandē, un tas attiecās uz 28 jūrniekiem.

Somija ir informēta par paziņojumiem attiecībā uz jūras kuģu apkalpes locekļiem, taču tai nebija pieejami precīzi skaitļi vai cita informācija. Turklāt Somija paskaidroja, ka valsts noteikumi par kolektīvo atlaišanu tiek piemēroti jau tad, ja darba devējs plāno atlaist vienu darbinieku.

Neviena dalībvalsts nav ziņojusi par gadījumu, kad tās kompetentā valsts iestāde ir saņēmusi paziņojumus par plānoto kolektīvo atlaišanu attiecībā uz tāda jūras kuģa apkalpes locekļiem, kas kuģo ar citas dalībvalsts karogu.

3.1.2. Ar jūras kuģiem saistītu uzņēmumu īpašnieka maiņa

Tikai divas dalībvalstis (BE, FI) bija informētas par uzņēmumu īpašnieka maiņas ietvaros īstenotu jūras kuģu īpašumtiesību nodošanu, kas veikta saskaņā ar direktīvu. Beļģija norādīja, ka sociālie partneri zināja par vienu gadījumu, kad vairāku viena uzņēmuma kuģu īpašumtiesības tika nodotas citam uzņēmumam, savukārt Somija nesniedza nekādu papildu informāciju. Divas dalībvalstis nesniedza informāciju par šo jautājumu (FR, SE), Itālija ziņoja, ka šāda īpašumtiesību nodošana nav notikusi, un pārējās dalībvalstis nebija informētas par šādiem gadījumiem.

3.1.3. Tiesvedības

Dalībvalstis nav ziņojušas par tiesvedību valsts tiesās saistībā ar valsts noteikumiem, ar kuriem transponē direktīvas 4. un 5. pantu.

3.1.4. Direktīvas ietekme

Komisijas pienākums ziņot saskaņā ar direktīvas 7. pantu tika iekļauts jo īpaši nolūkā novērtēt jaunās direktīvas ietekmi uz diviem aspektiem: i) kuģu karogu maiņa, tiem sākot kuģot ar citu valstu karogiem; un ii) ES jūrnieku nodarbinātības līmenis. Izmaiņas flotē, kas kuģo ar dalībvalsts karogu, var sniegt precīzu priekšstatu par karoga maiņas fenomenu. Nodarbinātības līmeni konkrētā nozarē ir grūtāk novērtēt, taču to cilvēku skaita tendences, kuri ir nodarbināti kā jūrnieki, ļauj izdarīt dažus provizoriskus secinājumus par šo jautājumu.

3.1.4.1. Ietekme uz to kuģu skaitu, kuri kuģo ar dalībvalsts karogu

Kopumā dalībvalstu atbildes neliecina, ka direktīvas 4. un 5. panta īstenošana negatīvi ietekmētu to kuģu skaitu, kuri kuģo ar dalībvalstu karogu. Tas liecina, ka šo divu pantu stāšanās spēkā un to transponēšana dalībvalstīs nav izraisījusi kuģu karogu maiņu.

No dalībvalstīm, kuras grozīja savus tiesību aktus, lai jūras kuģu apkalpes iekļautu to tiesību aktu darbības jomā, ar kuriem transponē Kolektīvās atlaišanas direktīvu, tikai piecas norādīja, ka ir samazinājies to jūras kuģu skaits, kuri kuģo ar šo valstu karogu (BE, EE, EL, IT, PL). Papildus šīm piecām dalībvalstīm arī Nīderlande ziņoja par šādu samazinājumu pēc tam, kad tā bija iekļāvusi jūras kuģus to tiesību aktu darbības jomā, ar kuriem tā transponēja Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvu.

Dažas dalībvalstis sniedza sīkāku informāciju par iepriekš minēto samazinājumu. Beļģija ziņoja, ka tur reģistrēto tirdzniecības kuģu skaits vairāk nekā 5 gadu laikā no 2016. līdz 2022. gadam ir samazinājies pavisam nedaudz — no 238 līdz 237, bet bruto tonnāža ir palielinājusies no 7 750 000 t līdz 9 780 000 t. Zvejas kuģu skaits valstī ir samazinājies, taču nav norādīts, par cik. Itālijā to tirdzniecības flotes kuģu skaits, kuru bruto tilpība pārsniedz 100 t, laikposmā no 2017. līdz 2020. gadam samazinājās par 8 % (no 1448 līdz 1334). Polija ziņoja, ka kuģu skaits un bruto tilpība laikposmā no 2015. līdz 2021. gadam samazinājās no 151 līdz 134 kuģiem un no aptuveni 80 000 līdz 69 000 t. Nīderlandē laikposmā no 2014. līdz 2021. gadam kuģu skaits samazinājās no 1233 līdz 1212 kuģiem. Tomēr šīs dalībvalstis pieņem, ka šī tendence nav saistīta ar direktīvas stāšanos spēkā, bet gan ar: i) lētāku kuģu reģistrāciju citā valstī (PL); ii) labākiem nosacījumiem, kuģojot ar citas valsts karogu (EE); iii) karoga maiņu (NL); un iv) apstākli, ka daudzi direktīvā paredzētie aizsardzības pasākumi jau bija piemērojami jūras kuģu apkalpes locekļiem pirms direktīvas stāšanās spēkā (IT).

Turpretī Īrijā un Portugālē ir pieaudzis to jūras kuģu skaits, kas kuģo ar šo valstu karogiem. Tās nesniedza detalizētus datus, un Īrija nenorādīja nekādus iespējamos pieauguma iemeslus. Portugāle neuzskata, ka šis pieaugums ir saistīts ar direktīvas stāšanos spēkā: tā pieņem, ka tas ir saistīts ar 2015. gadā veikto Madeiras Starptautiskā kuģu reģistra tiesiskā režīma vienkāršošanu un spēkā esošajiem nodokļu samazinājumiem.

Septiņas dalībvalstis, kas jūras kuģu apkalpes iekļāva savu tiesību aktu darbības jomā, transponējot Kolektīvās atlaišanas direktīvu, neziņoja par izmaiņām (DE, CY, MT, LV, LU, HU) vai būtiskām izmaiņām (HR) to kuģu skaitā, kas kuģo ar to karogu. Šīs dalībvalstis, kā arī Lietuva, nav norādījušas

nekādas izmaiņas, kas būtu saistītas ar jūras kuģu iekļaušanu to tiesību aktu darbības jomā, ar kuriem transponē Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvu.

Trīs dalībvalstis ziņoja, ka tām nav datu par kolektīvās atlaišanas noteikumu attiecināšanu arī uz jūras kuģu apkalpēm (BG, DK, LT). Četras dalībvalstis arī ziņoja, ka tām nav datu par tiesību aktu par uzņēmumu īpašnieka maiņu darbības jomas paplašināšanu, attiecinot tos arī uz jūras kuģiem (BG, DK, RO, SK). Par ietekmes neesību ziņoja septiņas dalībvalstis, kuras iepriekš nebija izslēgušas jūrniekus no valsts tiesību aktiem, ar kuriem transponē Direktīvu par kolektīvo atlaišanu (ES, FR, NL, RO, SI, SE), un piecas dalībvalstis, kuras iepriekš nebija izslēgušas jūras kuģus no valsts tiesību aktiem, ar kuriem transponē Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvu (ES, FR, SI, SE).

Somija ziņoja, ka nav būtisku izmaiņu, jo valsts tiesību akti par kolektīvo atlaišanu jūrniekiem tika piemēroti jau iepriekš un jūrniekiem jau bija daļējas tiesības saistībā ar uzņēmumu īpašnieka maiņu. Divas dalībvalstis paziņoja, ka tās nav karoga valstis kuģiem, uz kuriem attiecas direktīvas 4. un 5. pants (CZ, AT). Slovākija ziņoja, ka tā nav karoga valsts kuģiem, uz kuriem attiecas direktīvas 4. pants.

3.1.4.2. Ietekme uz jūrnieku skaitu

Kopumā dalībvalstu atbildes arī liecina, ka direktīvas 4. un 5. panta īstenošana nav negatīvi ietekmējusi jūrnieku skaitu. Tas liecina, ka direktīvas 4. un 5. panta un saistīto valsts noteikumu stāšanās spēkā nav ietekmējusi jūrnieku nodarbinātības līmeni uz dalībvalstīs reģistrētiem kuģiem.

Tikai divās dalībvalstīs (EE, EL) jūrnieku skaits samazinājās. Grieķija ziņoja, ka kopš direktīvas transponēšanas 2018. gadā ir samazinājies ar Grieķijas karogu kuģojošajos kuģos nodarbināto jūrnieku skaits, taču tā nesniedza nekādus konkrētus skaitļus. Igaunija ziņoja, ka samazinājies tirdzniecības flotes apkalpes locekļu skaits un nedaudz samazinājies zvejnieku skaits, bet arī nesniedza konkrētus skaitļus. Abas valstis nesaistīja samazinājumu ar direktīvas stāšanos spēkā. Igaunija paskaidroja, ka tiek uzskatīts, ka ir arī citi iemesli, piemēram, Covid-19 pandēmija un reisu skaita samazināšanās.

Beļģijā sociālā nodrošinājuma dati liecināja par nelielu nodarbinātības samazināšanos tirdzniecības flotes nozarē[14], bet zvejnieku skaits saglabājās stabils. Saistībā ar jūrnieku iekļaušanu to valsts tiesību aktu darbības jomā, ar kuriem transponē Kolektīvās atlaišanas direktīvu, Latvija ziņoja, ka ir samazinājies jūrnieku skaits ar tirdzniecības flotes kvalifikāciju un palielinājies jūrnieku skaits ar kvalifikāciju, kas ļauj strādāt zvejas kuģa apkalpes sastāvā. Abas valstis šīs izmaiņas nevarēja saistīt ar direktīvas stāšanos spēkā. Latvija uzskata, ka galvenie iemesli bija konkurence ar Āzijas jūrniekiem, iespējas pāriet uz darbu uz sauszemes un — īpaši attiecībā uz zvejniekiem — izmaiņas kuģu kapteiņu kvalifikācijas prasībās.

Divas dalībvalstis (IE, PT) novēroja jūrnieku skaita pieaugumu. Tās nesniedza nekādus detalizētus datus, bet arī nesaistīja šo pieaugumu ar direktīvas stāšanos spēkā. Īrijā palielinājums ir tirdzniecības kuģu skaita pieauguma rezultāts. Portugāle pieņem, ka, tāpat kā kuģu skaita pieaugums, arī jūrnieku

[14] Taču Apvienotās komitejas dati par tirdzniecības flotes nozari liecināja par ievērojamu nodarbinātības pieaugumu, kas tomēr skaidrojams ar to, ka nesen tirdzniecības flotes nozarē tika iekļautas bagarēšanas un piekrastes nozares.

skaita pieaugums ir saistīts ar 2015. gadā Madeiras Starptautiskā kuģniecības reģistra tiesiskā režīma vienkāršošanu.

Trīs dalībvalstis (HR, IT, FI) nav konstatējušas būtiskas izmaiņas jūrnieku skaitā. Itālijā jūrnieku skaits laikposmā no 2017. līdz 2020. gadam būtībā nemainījās (-1,4 % — no 26105 līdz 25744). Kravas kuģu skaita samazināšanos daļēji kompensēja pasažieru kuģu skaita palielināšanās, un daudzi no direktīvā paredzētajiem aizsardzības pasākumiem jau tika attiecināti uz jūras kuģu apkalpes locekļiem. Laikposmā no 2017. līdz 2019. gadam jūrnieku skaits Somijā būtiski nemainījās; tika uzskatīts, ka jūrnieku skaita samazinājums 2020. gadā ir saistīts ar Covid-19 pandēmiju.

Četras dalībvalstis neziņoja par jūrnieku skaita izmaiņām (CZ, HU, MT, PL). Lietuva neziņoja par izmaiņām saistībā ar jūras kuģu iekļaušanu to tiesību aktu darbības jomā, ar kuriem transponē Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvu. Čehija paskaidroja, ka, tā kā ar Čehijas karogu nav reģistrētu komerciālu jūras kuģu, nemainīgais jūrnieku skaits attiecas uz jūrniekiem, kuriem ir Čehijas Jūrniecības iestādes izdota jūrnieka grāmatiņa un kuri ir nodarbināti jūras kuģos, kas kuģo ar dažādiem ES dalībvalstu un trešo valstu karogiem. Vācija norādīja, ka direktīvas 4. panta stāšanās spēkā nekādi neietekmē jūrnieku skaitu.

Sešas dalībvalstis nespēja sniegt datus par direktīvas ietekmi uz jūrnieku skaitu saistībā ar noteikumu par kolektīvo atlaišanu attiecināšanu arī uz jūras kuģu apkalpēm (BG, DK, CY, LT, LU, RO). Šīs dalībvalstis, kā arī Latvija un Slovākija ziņoja, ka tām nav datu par jūrnieku skaitu saistībā ar tiesību aktu par uzņēmumu īpašnieka maiņu darbības jomas paplašināšanu. Saistībā ar šo pašu tematu Nīderlande paskaidroja, ka, lai gan tās rīcībā ir 2021. gada dati par personālu uz kuģiem, kas kuģo ar Nīderlandes karogu (4600 darbinieku, kuri ir Nīderlandes valstspiederīgie, 16 000 darbinieku, kuri ir citu valstu valstspiederīgie), tai nav ticamu agrāku datu salīdzinājuma veikšanai.

Piecas dalībvalstis (ES, FR, NL, SI, SE) iepriekš nebija izslēgušas jūrniekus no valsts tiesību aktiem, ar kuriem transponē Kolektīvās atlaišanas direktīvu, un tāpēc tās neziņoja par ietekmi uz jūrnieku skaitu. Tāpat arī četras dalībvalstis (ES, FR, SI, SE), kuras iepriekš nebija izslēgušas jūrniekus no valsts tiesību aktiem, ar kuriem transponē Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvu, ziņoja, ka ietekme nav konstatēta. Austrija paziņoja, ka tā nav karoga valsts kuģiem, uz kuriem attiecas direktīvas 4. un 5. pants, un Slovākija ziņoja, ka tā nav karoga valsts kuģiem, uz kuriem attiecas direktīvas 4. pants.

3.2. Sociālo partneru piezīmes

Attiecībā uz jūrniecības darba devējiem EKKĪA uzskatīja, ka dalībvalstis apmierinoši piemēro un izpilda direktīvas 4. un 5. pantu. EKKĪA dati liecina, ka gan kuģu skaits, kas kuģo ar kādas dalībvalsts karogu, gan jūrnieku skaits ir stabils. *Europêche,* kas pārstāv darba devējus zivsaimniecības nozarē, nav sniegusi atzinumu.

Attiecībā uz sociālajiem partneriem, kas pārstāv darbaspēku, EKKĪA nevarēja sniegt būtisku informāciju par direktīvas 5. panta piemērošanu attiecībā uz uzņēmumu īpašnieka maiņu, jo tās filiāles nebija sniegušas pietiekamu informāciju. Attiecībā uz Kolektīvās atlaišanas direktīvas 4. panta piemērošanu EKKĪA norādīja, ka tā nav saņēmusi informāciju no visām tās filiālēm un ka tās filiāles, kas sniedza atbildi, nav reģistrējušas izmaiņas ar dalībvalsts karogu kuģojošo kuģu skaitā vai jūrnieku skaitā.

4. Secinājumi

Visas dalībvalstis ir ziņojušas par transponēšanas pasākumiem attiecībā uz grozījumiem Kolektīvās atlaišanas direktīvā, ar kuriem direktīvas darbības jomā iekļauj jūras kuģu apkalpi un ar kuriem jūras kuģus iekļauj Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvas darbības jomā. Ne visas dalībvalstis pieņēma jaunus tiesību aktus vai grozīja spēkā esošos tiesību aktus, jo tajās dalībvalstīs, kuras jau iepriekš nebija atbrīvojušas (jūras kuģu) apkalpi no valsts noteikumu piemērošanas jomas, tas nebija vajadzīgs. Tādējādi ir uzlabotas to jūrnieku tiesības, kuriem iepriekš nebija nodrošināta šajās direktīvās paredzētā aizsardzība.

Direktīvas 4. panta 2. punktu, kas uzliek darba devējiem pienākumu par plānoto kolektīvo atlaišanu paziņot kuģa karoga valsts kompetentajai iestādei, lielākā daļa dalībvalstu ir transponējušas kā paziņojumu savai kompetentajai iestādei. Tādējādi šī iestāde būs tā pati iestāde, kurai jāpaziņo par visu pārējo darbinieku kolektīvo atlaišanu. Tikai dažas dalībvalstis to transponēja kā pienākumu paziņot karoga valstij.

Pieredze, kas gūta, praktiski piemērojot grozījumus Kolektīvās atlaišanas direktīvā un Uzņēmumu īpašnieka maiņas direktīvā, ir ļoti ierobežota. Tikai piecas dalībvalstis ziņoja par vienu līdz sešiem paziņojumiem par kolektīvo atlaišanu, kurā iesaistīta jūras kuģa apkalpe, un divas dalībvalstis ziņoja par vienu vai diviem jūras kuģu īpašumtiesību nodošanas gadījumiem. Neviena dalībvalsts nav ziņojusi par tiesvedību.

Bažas par to, ka grozījumi kaitētu jūrniecības nozarei, izraisot kuģu karogu maiņu un darbvietu zaudēšanu, ir izrādījušās nepamatotas. Saistībā ar jūras kuģu apkalpes iekļaušanu Kolektīvās atlaišanas direktīvas darbības jomā un jūras kuģu iekļaušanu Uzņēmumu pārejas direktīvas darbības jomā vairums dalībvalstu un nozaru sociālie partneri, kas pārstāv darba devējus un darba ņēmējus, neziņoja par izmaiņām ar dalībvalsts karogu kuģojošo kuģu skaitā vai jūrnieku skaitā. Gadījumos, kad dalībvalstis ziņoja par šādu kuģu skaita vai jūrnieku skaita samazināšanos vai pieaugumu, tās norādīja, ka šīs norises nav saistītas ar jūras kuģu (vai to apkalpes) iekļaušanu šo divu direktīvu darbības jomā.