

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums 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) 798 final – 2013/0390 (COD)

(2014/C 226/06)

Ziņotājs: **Polyzogopoulos**

Eiropas Komisija, Padome un Eiropas Parlaments attiecīgi 2013. gada 19., 29. un 21. novembrī saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 153. panta 2. punktu un 304. pantu nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

“Priekšlikums 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) 798 final – 2013/0390 (COD).

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2014. gada 10. martā.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 497. plenārajā sesijā, kas notika 2014. gada 25. un 26. martā (25. marta sēdē), ar 136 balsīm par un 4 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK atzinīgi vērtē direktīvu, kuras mērķis ir uzlabot ES Pamattiesību hartā noteikto tiesību aizsardzības līmeni un nodrošināt godīgas konkurences nosacījumus ES.

1.2. EESK pauž gandarījumu par priekšlikumu izskatīt jautājumu par atkāpēm, kas var sašaurināt jūrnieku iespējas izmantot tās pašas tiesības, kādas ir darba ņēmējiem, kas profesionālo darbību veic uz sauszemes, un kuras ir noteiktas Eiropas darba tiesībās.

1.3. EESK uzskata, ka priekšlikums ir solis pareizajā virzienā, lai piesaistītu ES jauniešus kuģniecībai, zvejniecībai un ilgtspējīgai karjerai jūrniecības nozarē, jo ar šo priekšlikumu tiek palielināta attiecīgo nozaru pievilcība un darba apstākļu aspektā tās tiek padarītas līdzvērtīgas darbavietām uz sauszemes.

1.4. EESK norāda, ka Komisijas pieeja ir elastīga un tajā ir ņemtas vērā šīs ārkārtīgi svarīgās nozares īpatnības un vajadzības, jo Komisija analizē četrus konkrētus rīcības virzienus un katrā gadījumā izvērtē, vai ir objektīvi pamatoti nozarei paredzēt diferencētu pieeju, lai tādējādi izvairītos visās situācijās piemērot standartizētus risinājumus.

1.5. EESK uzskata, ka direktīvas priekšlikums var sekmēt nodarbinātību jūrniecības un zvejniecības nozarē, kā arī uzlabot tajā dzīves un darba apstākļus, sociālo aizsardzību un sociālo dialogu, un ka tas atbilst vispārējiem rīcības mērķiem, kas ir paredzēti Līguma par Eiropas Savienības darbību 151. pantā.

1.6. EESK atgādina, ka saskaņā ar iepriekšēju pētījumu, ko veica specializēta darba grupa par nodarbinātību un konkurētspēju jūrniecības nozarē, plaša starp piedāvājumu un pieprasījumu Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (ESAO) valstīs draud paplašināties, sasniedzot 70 000 virsnieku un 221 000 ierindas jūrnieku ⁽¹⁾. Lai saglabātu Eiropas jūras virsnieku īpatsvaru pasaules jūrniecības darbavietu kopapjomā 2010. gada līmenī, turpmākajos desmit gados to skaitu vajadzētu palielināt par 10 % ES Rietumu valstīs un par 20 % – ES austrumu daļā ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Sulpice, Guy, 2011, “Study on EU Seafarers Employment: Final Report”. (“Pētījums par jūrnieku nodarbinātību ES. Nobeiguma ziņojums”), Eiropas Komisija, Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts, C direktorāts, Jūras transports (MOVE/C1/2010/148/SI2.588190), 34. lpp.

⁽²⁾ *Ibid.*, 35. lpp.

1.7. Turklāt EESK uzskata, ka direktīvas priekšlikums var veicināt godīgas konkurences nosacījumu veidošanos Eiropas tirgū, apkarojot situāciju, kad daži uzņēmumi ir atbrīvoti, piemēram, no informēšanas un uzklausišanas pienākumiem, kas savukārt ir saistoši konkurējošiem uzņēmumiem, kuru juridiskā adrese ir citās dalībvalstīs. Komiteja norāda, ka ir jānodrošina vienādi konkurences nosacījumi kā ES, tā arī starptautiskajā līmenī, jo ar jūrniecību saistītajām darbībām un konkurencei ir starptautisks raksturs. Komiteja uzstāj, ka ir svarīgi efektīvi novērst sociālo dempingu un negodīgu konkurenci. Tomēr daudzas sauszemes darbības ir pakļautas starptautiskai konkurencei, un fakts, ka tai ir pakļauta arī jūrniecības nozare, nav pamats, lai jūrniekus izslēgtu no svarīgām darba un sociālo tiesību jomām.

1.8. Tomēr EESK uzsver, ka ar direktīvas priekšlikumu vien nevar palielināt jūrniecības nozares pievilcību un ka vajag minēto priekšlikumu papildināt ar tajā jau ierosinātajiem pasākumiem un iniciatīvām apmācības, izglītības un pētniecības jomā, kā arī pastiprināt higiēnas un drošības prasības; vienlaikus ir arī jāstimulē uzņēmējdarbība un inovācija, lai sniegtu drošus, efektīvus, konkurētspējīgus un augsti kvalitatīvus pakalpojumus.

1.9. Tā kā vairākus gadus pirms direktīvas priekšlikuma izstrādes notika ļoti plaša apspriešana un ietekmes novērtēšana, EESK stingri aicina saīsināt priekšlikumā paredzēto (8. pants) piecu gadu pārejas periodu pēc direktīvas spēkā stāšanās līdz trim gadiem.

2. Ievads

2.1. Eiropas jūrniecībai ir vadoša loma pasaulē un tā nodrošina darbu 345 455 jūrniekiem⁽³⁾. Aptuveni 30 % tirdzniecības kuģu kuģu ar kādas ES dalībvalsts karogu, bet bruto tonnāžas (BT) ziņā ES veido 19,2 % no pasaules flotes⁽⁴⁾.

2.2. Zveja un tās produktu pārstrāde nodrošina darbu vairāk nekā 350 000 cilvēkiem, un piecas dalībvalstis – Dānija, Spānija, Francija, Nīderlande un Apvienotā Karaliste nodrošina 60 % no ES produkcijas apjoma; savukārt zivsaimniecības nozare katru gadu piegādā 6,4 miljonus tonnu zivju⁽⁵⁾.

2.3. Globalizācija, jo īpaši pašreizējās krīzes situācijā, rada smagas problēmas kuģniecības nozarei nodarbinātības un konkurētspējas jomā; šīm problēmām ir kā kvalitatīva, tā kvantitatīva ietekme uz dažādiem nodarbinātības aspektiem nozarē.

2.4. Ierobežojumu atcelšana jūrniecības darba tirgū, kas no 20. gadsimta 80. gadu sākuma⁽⁶⁾ pakāpeniski kļuva vispārīga, notika vienlaikus ar Eiropas jūrnieku skaita samazināšanos, pienācīgi apmācītu darbinieku trūkumu un trešo valstu jūrnieku pieņemšanu darbā; šīs tendences var izskaidrot⁽⁷⁾, piemēram, ar jūrnieku ierobežotām karjeras perspektīvām, atšķirtību un atrašanos tālu no ģimenes un ar jūrnieku profesijas prestiža pazemināšanos, kas saistīta ar uzskatu, ka profesija nav droša un darbs tiek veikts nelabvēlīgos apstākļos.

2.5. Šī prestiža pazemināšanās ir saistīta arī ar pieprasījumu un piedāvājumu, konkurences spiedienu jūrniecības nozarē un sarežģīto situāciju, ko nosaka globalizācija un cikliska strukturāla krīze, un līdz ar to samazinās arī atalgojums.

3. Direktīvas priekšlikums

3.1. Izskatāmās direktīvas priekšlikumā ir paredzēti grozījumi dažās spēkā esošajās direktīvās⁽⁸⁾, kurās jūrnieki un/vai zvejnieki ir vai nu izslēgti no to darbības jomas, vai arī, nesniedzot skaidru pamatojumu, ir dota atļauja dalībvalstīm to darīt. Attiecībā uz šīm atkāpēm dalībvalstis izmanto atšķirīgu pieeju.

⁽³⁾ SWD(2013) 0461 final.

⁽⁴⁾ Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (EKKĪA), 2011.-2012. gada ziņojums.

⁽⁵⁾ Eurostat, Nozvejas statistika, 2012. gada septembris.

⁽⁶⁾ Silos, J. M., Piniella, F., Monedero, J., & Walliser, J. (2012). Trends in the global market for crews: A case study. *Marine Policy*, 36(4), 845–858. lpp.

⁽⁷⁾ COM(2006) 275 final, II sadaļa, Pielikums, 2.5. nodaļa.

⁽⁸⁾ Runa ir par Direktīvu 2008/94/EK par darba ņēmēju aizsardzību to darba devēja maksātspējas gadījumā, 2009/38/EK par to, kā izveidot Eiropas Uzņēmumu padomi, 2002/14/EK, ar ko izveido vienotu sistēmu darbinieku informēšanai un uzklausišanai, 98/59/EK par kolektīvo atlaišanu, 2001/23/EK par darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu īpašnieka maiņas gadījumā un 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā.

3.2. Konkrētāk, direktīvas priekšlikumā ir atzītas jūrā strādājošu darba ņēmēju beznosacījumu tiesības uz informēšanu un uzklaušīšanu, attiecinot to uz visām direktīvām, kuras līdz šim paredzēja atkāpes un izņēmumus no minētajām tiesībām.

3.3. Atzīstot, ka labākais risinājums var atšķirties atkarībā no direktīvas, un novērtējot iespējamo atkāpes ietekmi, darbības jomu un pamatojumu, dokumentā ir dota priekšroka četriem risinājumiem, lai rīkotos šajā jomā. Tie ir šādi:

- risinājums Nr. 1: atturēšanās no rīcības (attiecībā uz direktīvu par darba ņēmēju norīkošanu);
- risinājums Nr. 2: atkāpe ar nosacījumu, ka tiek piešķirts līdzvērtīgs aizsardzības līmenis (attiecībā uz direktīvu par informēšanu un uzklaušīšanu);
- risinājums Nr. 3: atkāpju atcelšana (attiecībā uz direktīvu par Eiropas Uzņēmumu padomi un darba devēja maksātnespēju);
- risinājums Nr. 4: noteikumu pielāgošana nozares īpatnībām, ieviešot īpašus noteikumus (attiecībā uz direktīvu par kolektīvo atlaišanu un par uzņēmumu īpašnieka maiņu).

4. Rīcības pamatprincipi

4.1. Zaļajā grāmatā “Ceļā uz turpmāko ES jūrniecības politiku”⁽⁹⁾ ir analizēts jautājums par iespēju piešķirt atkāpes jūrniecības nozarēs, ņemot vērā ES tiesību aktus darba tiesību un sociālajā jomā, kā arī jautājums par šo atkāpju pārskatīšanu ciešā sadarbībā ar sociālajiem partneriem; turklāt zaļajā grāmatā ir uzsvērtā nozīme, kāda konkurētspējas aspektā ir ar jūrniecību saistītai zinātnībai un ilgtspējīgai nodarbinātībai šajā nozarē, kurā Eiropas jūrnieku skaits samazinās.

4.2. Komisija 2007. gada 10. oktobra paziņojumā⁽¹⁰⁾ apņēmas pilnveidot tiesisko regulējumu, kas attiecas uz jūrniecības profesijām, norādot, ka šo profesiju darba ņēmēju izslēgšana no dažu direktīvu darbības jomas varētu arī nebūt pilnībā pamatota.

4.3. Pie tam zilajā grāmatā par integrētu Eiropas Savienības jūrniecības politiku Komisija apstiprina savu apņemšanos ciešā sadarbībā ar sociālajiem partneriem pārskatīt ES darba tiesību aktu jomas, no kurām jūrniecības nozares ir izslēgtas⁽¹¹⁾, lai gan viens no integrētās jūrniecības politikas (IJP) mērķiem ir sniegt kvantitatīvu un kvalitatīvu atbalstu nodarbinātībai un profesionālajai kvalifikācijai šajā nozarē, ņemot vērā satraucošo darbavietu skaita samazināšanos jūrniecības profesijās.

4.4. Vienā no rezolūcijām⁽¹²⁾ Eiropas Parlaments prasīja, lai visiem darba ņēmējiem būtu vienāds aizsardzības līmenis, neizslēdzot dažas grupas no spēkā esošās aizsardzības sistēmas, kā tas bieži notiek ar jūrniekiem, kuģa apkalpes darbiniekiem un atklātā jūrā strādājošiem; Parlaments arī prasīja tiesību aktus efektīvi attiecināt uz visām personām neatkarīgi no darba vietas.

4.5. Vēl nesēn Komisija paziņojumā par “Jūras nozaru izaugsmi”⁽¹³⁾ atkārtoti apstiprināja mērķi radīt vairāk kvalitatīvu darbavietu jūrniecības nozarē, un Eiropas ministri, kas atbild par integrēto jūrniecības politiku, šo mērķi nostiprināja Limasolas deklarācijā⁽¹⁴⁾.

5. Piezīmes

5.1. EESK norāda, ka direktīvas priekšlikums, kura izstrāde notika pēc plašas kā īpašas, tā vispārējas apspriešanās, ir tieši saistīts ar iepriekš minētajiem rīcības pamatprincipiem un veido loģisku turpinājumu mērķiem, saistībām un apsvērumiem, kas tika izteikti par jūrniecības profesiju nākotni, lai noteiktu efektīvu reglamentējošu sistēmu, kurā būtu ņemts vērā pasaules konteksts, kādā attīstās jūrniecības nozare.

⁽⁹⁾ COM(2006) 275, 2006. gada 7. jūnijs, 2.5. nodaļa.

⁽¹⁰⁾ COM(2007) 591, 2007. gada 10. oktobris.

⁽¹¹⁾ COM(2007) 575, 2007. gada 10. oktobris.

⁽¹²⁾ 2007/2023(INI), 2007. gada 11. jūlijs.

⁽¹³⁾ COM(2012) 494 final, 2012. gada 13. septembris.

⁽¹⁴⁾ Limasolas deklarācija, 2012. gada 7. oktobris.

5.2. EESK uzskata, ka direktīvas priekšlikums atbilst citām politikas jomām un horizontālajiem mērķiem, piemēram, stratēģijai "Eiropa 2020", sevišķi attiecībā uz nodarbinātību, un "Jaunu prasmju un darba vietu programmai"⁽¹⁵⁾, kuras pamatmērķi ir uzlabot darba apstākļu kvalitāti, bet jo īpaši pārskatīt pašreizējos tiesību aktus, lai izstrādātu viedāku tiesisko regulējumu nodarbinātības, veselības un darba drošības jomā.

5.3. EESK jau vērsa uzmanību uz jūrnieku un zvejnieku izslēgšanu no ES tiesību aktiem sociālajā jomā un uzstāja uz nepieciešamību izbeigt diskrimināciju neatkarīgi no iemesla un visās jomās, kur tas ir lietderīgi; Komiteja aicināja Komisiju ciešā sadarbībā ar sociālajiem partneriem pārskatīt šīs atkāpes⁽¹⁶⁾.

5.4. Iepriekšējos atzinumos⁽¹⁷⁾ EESK arī izteica attiecīgas piezīmes un ieteikumus par virkni problēmjautājumu saistībā ar jūrniecības politiku un darīja zināmu savu nostāju vispārējos nodarbinātības un sociālās politikas jautājumos, kas saistīti ar jūrniecības profesijām, kā arī, konkrētāk, jautājumos, kuri skar izglītību, apmācību, sertifikāciju, darbā pieņemšanu un drošību jūrā; Komiteja uzsvēra nepieciešamību mudināt un piesaistīt jauniešus jūrnieka karjerai, un tos noturēt, nodrošinot augstu zinātnības un specializācijas līmeni jūrniecības profesiju grupā ("jūrniecības klasteros") Eiropā.

5.5. Joprojām aktuāli ir EESK atzinumā "Stratēģiskie mērķi un ieteikumi ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā" izklāstītie ieteikumi attiecībā uz cilvēkresursiem, kompetencēm un zinātību jūrniecības jomā, kā arī pasākumiem, kurus Komiteja iesaka, lai cīnītos pret jūras pirātismu⁽¹⁸⁾, kas, tāpat kā jūrnieku iesaistīšana noziedzīgā darbībā, liek novērsties no jūrniecības profesijām.

5.6. EESK konstatē: lai arī plašās vispārējās un īpašās konsultācijas skaidri parādīja pretrunīgus viedokļus, spriežot par šāda veida atkāpju pamatotību vai nepamatotību un pamatotības gadījumā nosakot, kuras atkāpes tās ir, vienprātīgs viedoklis pausts par nepieciešamību nodrošināt godīgas konkurences nosacījumus un par nozīmi, kāda var būt ES tiesību aktiem. Tomēr Komiteja ir sarūgtināta, ka, neraugoties uz notikušajām rakstiskajām konsultācijām, jautājums nav iekļauts Sociālā dialoga komitejas darba kartībā.

5.7. EESK uzsver piezīmi, ko izteica Darba grupa par nodarbinātību un konkurētspēju jūrniecībā⁽¹⁹⁾; tā norādīja, ka sakarā ar komunikācijas tehnoloģiju attīstību aktualitāti zaudējušas dažas atkāpes (galvenokārt informēšanas un uzklaušanās jomā), kuras eventuāli varēja pamatot ar kuģniecībai raksturīgo mobilitāti un apgrūtināto saziņu ar kuģiem jūrā.

5.8. EESK norāda, ka uz kuģiem informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (IKT) ieviešana notiek pakāpeniski un ka dažos gadījumos būs vajadzīgs laiks, lai kuģi būtu pilnībā aprīkoti, jo ir zināmas tehniskas grūtības, kas jo sevišķi skar mazos un vidējos uzņēmumus. Tādēļ EESK mudina Komisiju izstrādāt šajā jautājumā satvaru, kurā būtu ietverti atbalsta pasākumi ieguldījumiem un apmācībai šajā nozarē, lai varētu efektīvi piemērot direktīvas priekšlikumu.

5.9. EESK atgādina, ka Eiropas Savienībai ir vadošā loma jautājumos par darba tiesībām, un aicina Komisiju uzņemties vadību starptautisko standartu pilnveidošanas pasākumos, lai visas dalībvalstis ratificētu Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā, un izvērst plašu starptautisku sadarbību ar mērķi ieviest efektīvāku īstenošanas mehānismu, likt valstīm, kas parakstījušas minēto Konvenciju, ievērot ILO obligātās darba tiesību normas, kā arī palielināt to valstu skaitu, kuras šo Konvenciju ratificēs. Lai arī EESK atbalsta ILO 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā, tomēr jāuzsver, ka ir atzīts, ka tā nenodrošina tādas pašas tiesības kā minētās direktīvas.

⁽¹⁵⁾ COM(2010) 682 final, 2010. gada 23. novembris.

⁽¹⁶⁾ OV C 168, 2007. gada 20. jūlijs, 50.-56. lpp.

⁽¹⁷⁾ OV C 158, 1997. gada 26. maijs, 11. lpp.; OV C 14, 2001. gada 16. janvāris, 41. lpp.; OV C 80, 2002. gada 3. aprīlis, 9.-14. lpp.; OV C 133, 2003. gada 6. jūnijs, 23.-25. lpp.; OV C 157, 2005. gada 28. jūnijs, 42.-47. lpp.; OV C 157, 2005. gada 28. jūnijs, 53.-55. lpp.; OV C 318, 2006. gada 23. decembris, 195.-201. lpp.; OV C 97, 2007. gada 28. aprīlis, 33.-34. lpp.; OV C 168, 2007. gada 20. jūlijs, 50.-56. lpp.; OV C 97, 2007. gada 28. aprīlis, 33.-34. lpp.; OV C 211, 2008. gada 19. augusts, 31.-36. lpp.; OV C 151, 2008. gada 17. jūnijs, 35. lpp.; OV C 255, 2010. gada 22. septembris, 103.-109. lpp.; OV C 107, 2011. gada 6. aprīlis, 64.-67. lpp.; OV C 248, 2011. gada 25. augusts, 22.-30. lpp.; OV C 24, 2012. gada 28. janvāris, 146.-153. lpp.; OV C 76, 2013. gada 14. marts, 15.-19. lpp.; OV C 161, 2013. gada 6. jūnijs, 87.-92. lpp.; OV C 43, 2012. gada 15. februāris, 69.-72. lpp.; OV C 299, 2012. gada 4. oktobris, 153.-157. lpp.; TEN/533 2013. gada 16. jūnija atzinums par Komisijas paziņojumu COM(2013) 510 final.

⁽¹⁸⁾ OV C 255, 2010. gada 22. septembris, 103.-109. lpp. un OV C 76, 2013. gada 14. marts, 15.-19. lpp.

⁽¹⁹⁾ <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>.

5.10. Lai mainītu tendenci saistībā ar jūrnieku darbavietu skaita samazināšanos, obligāts priekšnoteikums ir pasākumi, kas kopā ar ierosinātajām institucionālajām izmaiņām veicinātu piemērotu izglītību un apmācību jūrniecības jomā un sekmētu visaugstākā līmeņa kvalifikāciju, kas nodrošina darba iespējas, kā arī dažādu nozaru profesionālās mobilitātes stimulēšana.

5.11. Turklāt tikpat svarīgi ir atbalstīt mazos un vidējos uzņēmumus, kas ir ES jūrniecības pamatu pamats un kuras ir smagi cietušas krīzes dēļ, veicināt sadarbību, kas var stimulēt inovāciju un izvērst jaunus uzņēmējdarbības veidus, un kopumā pastāvīgi atbalstīt ES jūrniecības nozares īpašo uzņēmējdarbību un minētās nozares iestādes.

5.12. ES ekonomiskajām un sociālajām interesēm būtiski svarīgu jūrniecības profesiju grupu ("jūrniecības klasteru") stiprināšana un labāka izmantošana var arī palīdzēt atrast alternatīvas nodarbinātības iespējas zvejniekiem un sievietēm.

5.13. EESK norāda: lai palielinātu ticamību turpmākajiem pētījumiem par nodarbinātību jūrniecības nozarē, ir jāsāk sistemātiski vākt datus un saskaņot to avotus, jo to sniegtie skaitļi ievērojami atšķiras.

5.14. EESK atzinīgi vērtē to, ka paredzēts atcelt (direktīvas priekšlikuma 1. pants) iespēju no Darba devēja maksātnešpējas direktīvas izslēgt zvejniekus, kuru atlīdzību nosaka nozvejas apjoms.

5.15. Attiecībā uz Direktīvu 2001/23/EK (uzņēmumu īpašnieka maiņa) EESK vērs uzmanību uz īpašo kārtību, kas nosaka kuģu nodošanu ar karoga maiņu, un norāda, ka var būt gadījumi, kad jūrnieki tiek nodarbināti ar atšķirīgiem vai neizdevīgākiem nosacījumiem, jo piemērojamie koplīgumi atšķiras. Šajā sakarā Komiteja uzsver, ka Komisijai jānosaka jauni noteikumi, kuri nodrošinātu minētās direktīvas piemērošanu kuģu nodošanai ar karoga maiņu tādā veidā, lai sasniegtais rezultāts nebūtu pretējs gaidītajam, proti, lai netiktu ierobežotas jūrnieku tiesības. Komiteja aicina Komisiju ņemt vērā iepriekš minētās piezīmes.

5.16. EESK uzsver, ka saistībā ar Direktīvu 98/59/EK par kolektīvo atlaišanu Eiropas Komisija cenšas ņemt vērā jūras transporta un darba īpatnības jūrniecībā, un uzstāj, ka ir jānodrošina darba līgumu un ieguldījumu garantiju juridiskā noteiktība, kā arī sociālā dempinga un negodīgas konkurences apkarošana.

5.17. EESK ierosina Direktīvas 2008/94/EK par darba ņēmēju aizsardzību to darba devēja maksātnešpējas gadījumā 1. panta 2. punktu grozīt šādi:

"Neskarot nākamo teikumu, dalībvalstis izņēmuma kārtā drīkst neattiecināt šīs direktīvas piemērošanas jomu uz dažu kategoriju darba ņēmējiem, pamatojoties uz pastāvošām cita veida garantijām, ja konstatē, ka tās sniedz attiecīgajai personai līdzvērtīgas pakāpes nodrošinājumu, kāds izriet no šīs direktīvas. Iepriekšminēto noteikumu nekādā gadījumā nedrīkst interpretēt kā atļauju izslēgt jūrniekus vai zvejniekus."

5.18. EESK uzskata, ka gaidāmās direktīvas noteikums par tās pārskatīšanu (7. pants), kura mērķis ir pārraudzīt galvenokārt 4. un 5. panta īstenošanu un piemērošanu attiecībā uz diviem būtiskiem problēmjaudājumiem, proti, kuģa pārreģistrēšana no ES valstīm un jūrnieku nodarbinātības līmenis ES, garantē, ka ierosinātie pasākumi tiks īstenoti, ņemot vērā nozares īpatnības.

5.19. EESK uzsver, ka darba devējiem un darba ņēmējiem jāuzņemas noteicošā loma jautājumos, kas skar darba tiesības. Komiteja ir pārliecināta, ka sociālie partneri sniegs izšķirīgu ieguldījumu paraugprakses paplašināšanā un izplatīšanā, lai piesaistītu jauniešus profesionālajai karjerai jūrniecības nozarē, kā arī nodarbinātības iespēju palielināšanā ES jūrniecības nozarē, un ka viņi izmantos sociālo dialogu, lai izskatāmā likumdošanas iniciatīva tiktu piemērota pareizi un lietderīgi.

Briselē, 2014. gada 25. martā

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Henri MALOSSE*