

Opinia Komitetu Regionów „Zmiana dyrektyw dotycząca wyłączeń stosowanych w odniesieniu do marynarzy”

(2014/C 174/09)

Sprawozdawca	Paul LINDQUIST (SE/PPE), burmistrz Lidingö
Dokument źródłowy	Wniosek dotyczący 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) 798 final

I. ZALECENIA POLITYCZNE

KOMITET REGIONÓW

1. Przyjmuje z zadowoleniem inicjatywę Komisji, by dokonać przeglądu obowiązujących obecnie przepisów szczególnych dotyczących stosowania w odniesieniu do marynarzy niektórych dyrektyw dotyczących prawa pracy, i zasadniczo ocenia pozytywnie wniosek dotyczący dyrektywy.

Założenia wyjściowe

2. Stwierdza, że dobrze funkcjonujący sektor żeglugi morskiej i rynek pracy dla marynarzy mają istotne znaczenie szczególnie dla regionów przybrzeżnych i ich mieszkańców.

3. Podkreśla, jak ważne jest, by przepisy dotyczące ochrony pracowników związane z art. 151 TFUE stosowały się, na ile to możliwe, w ten sam sposób w odniesieniu do wszystkich kategorii pracowników w państwach członkowskich oraz by te same zasady obowiązywały w odniesieniu do całego sektora żeglugi morskiej w UE, niezależnie od tego, w którym państwie członkowskim prowadzona jest dana działalność.

4. Uważa, że państwa członkowskie muszą móc uzasadnić zastosowanie wyłączenia z przepisów dotyczących ochrony pracowników wynikających z unijnego prawodawstwa poważnymi i konkretnie określonymi przyczynami w oparciu o specyfikę danej działalności.

5. Uważa, że wymóg równego traktowania pracowników powinien mieć szczególną wagę w przypadkach, gdy w grę wchodzi prawa uznane w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej. Jak stwierdza Komisja, należą do nich także prawo pracowników do informacji i konsultacji w ramach przedsiębiorstwa oraz prawo do należytych i sprawiedliwych warunków pracy.

6. Jest zdania, że ważnym aspektem przy ocenie, czy tego rodzaju wyłączenie można uznać za uzasadnione, jest to, w jakim stopniu państwa członkowskie wykorzystywały daną możliwość i jakie skutki przyniosło to, m.in. z punktu widzenia konkurencji, dla sektora żeglugi morskiej w państwach członkowskich, które zdecydowały się wdrażać dyrektywy tak, by przepisy stosowały się także do marynarzy.

7. Stwierdza, że żadne państwo członkowskie nie zgłosiło znaczących niekorzystnych skutków zastosowania tych samych przepisów do marynarzy i pracowników na lądzie, jeśli chodzi np. o zjawisko zmieniania bandery i o ogólne koszty. Podobnie państwa członkowskie, które nie wyłączyły marynarzy z zakresu obowiązywania przepisów dotyczących informacji i konsultacji oraz innych przepisów dotyczących ochrony pracowników zawartych w obowiązujących dyrektywach, nie wskazywały na żadne niekorzystne skutki pod względem konkurencji w stosunku do państw członkowskich, które skorzystały z jednego wyłączenia lub kilku wyłączeń.

8. Zauważa, że ponieważ tylko niektóre państwa członkowskie skorzystały z możliwości wyłączenia lub odstąpienia od zawartych w obowiązujących dyrektywach przepisów dotyczących informacji i konsultacji, pracodawców w sektorze żeglugi morskiej obowiązują różne przepisy w zależności od tego, pod banderą jakiego państwa członkowskiego pływa dana jednostka.

9. Jest zdania, że należy w dalszym ciągu uwzględnić szczególne okoliczności odnoszące się do żeglugi morskiej w porównaniu z działalnością na lądzie, zwłaszcza jeśli chodzi o czysto praktyczne, wynikające ze specyfiki działalności, trudności w pełnym zastosowaniu obligatoryjnego postanowienia dotyczącego ochrony pracowników oraz możliwe niekorzystne skutki, jakie takie zastosowanie może mieć dla konkurencyjności unijnego przedsiębiorstwa.

10. Zwraca uwagę na Konwencję o pracy na morzu MOP z 2006 r., która weszła w życie 30 sierpnia 2013 r. i którą ratyfikowała już duża część państw. UE za pomocą dyrektywy Rady 2009/13/WE wdrożyła umowę w sprawie tej konwencji zawartą na szczeblu unijnym między partnerami społecznymi w sektorze żegluga morskiej. Dyrektywa zakłada określenie na poziomie globalnym minimalnych standardów dotyczących warunków pracy i zatrudnienia na morzu oraz stworzenie podstaw do równych warunków działania na poziomie ogólnosiwiatowym w całym sektorze morskim. Dyrektywy, których zmianę proponuje Komisja, mają jednak w stosunku do konwencji szerszy zakres i zawierają dodatkowe przepisy w zakresie ochrony pracowników.

Uwagi Komitetu

11. Stwierdza, że skorzystanie z możliwości wyłączenia rybaków pracujących na zasadzie udziału w zyskach z połowów z przepisów dotyczących ochrony zawartych w dyrektywie 2008/94/WE oznacza, że ta kategoria pracowników nie może korzystać z prawa do gwarantowanego wynagrodzenia, które przysługuje innym pracownikom w danym państwie członkowskim. Uważa, że tego rodzaju różnic w traktowaniu nie można uznać za uzasadnione specyfiką działalności, dlatego należy je wyeliminować.

12. Przypomina, że zgodnie z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej do praw podstawowych zalicza się także prawo pracowników do informacji i konsultacji. Uważa, że w związku z tym powody uzasadniające wyłączenie niektórych kategorii pracowników z zakresu obowiązywania praw przysługujących innym pracownikom na mocy prawa UE powinny być obwarowane rygorystycznymi wymogami.

13. Podziela zdanie Komisji, że m.in. w kontekście rozwoju, jaki nastąpił w dziedzinie technologii komunikacyjnych, nie można już zakładać, że istnieją praktyczne przeszkody, które uzasadniałyby odstępstwa od stosowania wobec marynarzy tych samych przepisów dotyczących informacji i konsultacji.

14. Podziela zdanie Komisji, że należy znieść zawarte w obowiązujących dyrektywach możliwości stosowania wyłączeń lub odstępstw wobec marynarzy, jeśli chodzi o prawo do informacji i konsultacji.

15. Uważa, że w odniesieniu do ochrony pracowników w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa i w przypadku zwolnień grupowych obowiązują szczególne warunki wynikające ze specyfiki sektora żegluga morskiej. Handel statkami często stanowi integralny element samej działalności, a przyjętą praktyką na rynku międzynarodowym jest kupno i sprzedaż statków bez załogi.

16. Zauważa, że środowiska pracodawców, a także szereg państw członkowskich, wskazywały na fakt, że obowiązkowe stosowanie przepisów w zakresie ochrony wynikających z dyrektyw 2001/23/WE i 98/59/WE pociągnie za sobą wzrost kosztów w sektorze żegluga morskiej oraz pogorszenie konkurencyjności w stosunku do przedsiębiorstw spoza UE, zwłaszcza jeśli chodzi o handel statkami w ramach działalności. Podkreślono także, że stosowanie przepisów może wiązać się ze znacznymi trudnościami z czysto praktycznego punktu widzenia.

17. Uważa, że zastrzeżenia dotyczące ryzyka pogorszenia konkurencyjności przedsiębiorstw z UE – nawet jeżeli państwa członkowskie, które stosują zawarte w dyrektywach przepisy w zakresie ochrony także do marynarzy, nie zgłosiły żadnych znaczących niekorzystnych skutków z punktu widzenia konkurencyjności – należy traktować poważnie. Każde państwo członkowskie najlepiej jest w stanie ocenić konsekwencje obligatoryjnego zastosowania konkretnego przepisu na podstawie praktyki i tradycji przyjętej w sektorze żegluga morskiej w danym kraju.

18. Jest zdania, że należy pozostawić w gestii każdego państwa członkowskiego podjęcie, na podstawie uwarunkowań regionalnych, decyzji dotyczącej tego, czy i w jakim zakresie stosować do marynarzy przepisy w zakresie ochrony, obok prawa do informacji i konsultacji, obowiązujące w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa i w przypadku zwolnień grupowych.

19. Podziela zdanie Komisji, że możliwości wyłączeń, o których mowa w dyrektywach 2001/23/WE i 98/59/WE, należy ograniczyć do sytuacji, kiedy przejęcie przedsiębiorstwa polega tylko na sprzedaży statku lub zwolnienia grupowe wynikają z planowanej sprzedaży jednego statku lub kilku statków. Również jeśli chodzi o dyrektywę w sprawie zwolnień grupowych, podziela zdanie Komisji, że wyłączenia powinny być możliwe tylko w odniesieniu do długości okresu zawieszenia.

20. Wyraża zastrzeżenia wobec propozycji zmiany dyrektywy 98/59/WE polegającej na wprowadzeniu definicji „przejęcia” poprzez odniesienie do dyrektywy 2001/23/WE. Uważa, że nie ma uzasadnienia dla tego, by uzależnić możliwość zastosowania odstępstwa w odniesieniu do okresu zawieszenia w dyrektywie 98/59/WE od tego, czy sprzedaż statku stanowi przejęcie przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE. Takie zastosowanie prowadziłoby ponadto do znacznej niepewności prawa, jako że często trudno z góry ocenić, czy zachodzi przejęcie przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE czy nie.

21. Zauważa stosunkowo długi okres przejściowy przewidziany w art. 8 wniosku. Biorąc pod uwagę, że wniosek dotyczy przepisów w zakresie ochrony pracowników, które są uznane w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, należałoby w ramach dalszych prac nad wnioskiem rozważyć skrócenie tego okresu.

Zasada pomocniczości i zasada proporcjonalności

22. Zauważa, że celem dyrektyw, których dotyczy wnioski Komisji, jest harmonizacja niektórych przepisów dotyczących ochrony pracowników w UE oraz stworzenie warunków umożliwiających równą konkurencję dla przedsiębiorstw w Unii. Zmian w dyrektywach można dokonywać tylko na szczeblu UE. Komitet uważa, że zaproponowane zmiany są zgodne z zasadą pomocniczości i zasadą proporcjonalności.

II. ZALECANE POPRAWKI

Poprawka 1

Motyw 5

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>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 przepisach. Znaczna liczba państw członkowskich wykorzystywała wspomnianą możliwość wyłączeń w ograniczonym stopniu.</p>	<p>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 przepisach. Znaczna liczba państw członkowskich wykorzystywała wspomnianą możliwość wyłączeń w ograniczonym stopniu.</p> <p><u>30 sierpnia 2013 r. weszła w życie Konwencja o pracy na morzu MOP z 2006 r., która ma na celu ochronę na poziomie ogólnoświatowym warunków pracy marynarzy oraz zagwarantowanie równych warunków działania w całym sektorze morskim. Partnerzy społeczni zawarli umowę w sprawie tej konwencji, która to umowa została wdrożona za pomocą dyrektywy Rady 2009/13/WE.</u></p>

Uzasadnienie

W ramach prac nad dyrektywą należy zwrócić uwagę na działania, które podjęli wspólnie partnerzy społeczni i UE w celu zapewnienia na poziomie ogólnoświatowym ochrony marynarzy i równych warunków działania w całym sektorze morskim.

Poprawka 2

Artykuł 4

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>W dyrektywie 98/59/WE wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) w ust. 1 dodaje się lit. c) w brzmieniu:</p> <p>c) „przejęcie” interpretowane jest w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.”;</p> <p>b) w art. 1 ust. 2 skreśla się lit. c);</p>	<p>W dyrektywie 98/59/WE wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) w ust. 1 dodaje się lit. c) w brzmieniu:</p> <p>e) „przejęcie” interpretowane jest w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.”;</p> <p>b) w art. 1 ust. 2 skreśla się lit. c);</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>2) w art. 3 ust. 1 dodaje się nowy akapit drugi w brzmieniu:</p> <p>„W przypadku zamiaru zwolnienia grupowego dotyczącego załogi statku morskiego notyfikację składa się właściwemu organowi państwa, pod banderą którego pływa dany statek.”;</p> <p>3) w art. 4 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a. W przypadku przeprowadzania planowanych zwolnień zbiorowych członków załogi w związku z przejęciem statku morskiego lub wynikających z takiego przejęcia 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:</p> <p>a) przedmiotem przejęcia jest wyłącznie jeden statek morski lub kilka takich statków;</p> <p>b) pracodawca jest właścicielem wyłącznie jednego statku morskiego.”.</p>	<p>2) w art. 3 ust. 1 dodaje się nowy akapit drugi w brzmieniu:</p> <p>„W przypadku zamiaru zwolnienia grupowego dotyczącego załogi statku morskiego notyfikację składa się właściwemu organowi państwa, pod banderą którego pływa dany statek.”;</p> <p>3) w art. 4 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a. W przypadku przeprowadzania planowanych zwolnień zbiorowych członków załogi w związku z przejęciem statku morskiego lub <u>wyłącznie ze sprzedaży statku morskiego lub kilku takich statków z takiego przejęcia</u> 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:</p> <p>a) przedmiotem przejęcia jest wyłącznie jeden statek morski lub kilka takich statków;</p> <p>b) pracodawca jest właścicielem wyłącznie jednego statku morskiego.”.</p>

Uzasadnienie

Aby rozstrzygnąć kwestię, czy zachodzi przejęcie przedsiębiorstwa bądź jego części zgodnie z dyrektywą w sprawie przejęcia przedsiębiorstw, trzeba po zbadaniu konkretnego przypadku stwierdzić, że przedsiębiorstwo po przejęciu zachowało swą tożsamość. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości, w celu stwierdzenia, czy przedsiębiorstwo zachowało swą tożsamość, należy w każdym konkretnym przypadku wziąć pod uwagę wszystkie tego okoliczności (zob. sprawa Spijkers). W żadnym razie nie jest pewne, że okoliczności sprzedaży statku zawsze świadczą o przejęciu w rozumieniu dyrektywy w sprawie przejęcia przedsiębiorstw.

Powody uzasadniające odstępienie od okresu zawieszenia, o którym mowa w dyrektywie w sprawie zwolnień grupowych, powinny obowiązywać niezależnie od tego, czy sprzedaż statku bądź kilku statków stanowi przejęcie w rozumieniu dyrektywy w sprawie przejęcia przedsiębiorstw czy nie. Jeśli przyjmie się konstrukcję zaproponowaną przez Komisję, trudno będzie w konkretnych przypadkach z góry ocenić, czy wyłączenie jest dopuszczalne czy nie. Możliwość wyłączenia należy natomiast wyraźnie uzależnić od tego, czy zwolnienie grupowe wynika wyłącznie ze sprzedaży statku lub kilku statków. Ponadto należy skreślić odniesienie do pojęcia „przejęcia” w rozumieniu dyrektywy w sprawie przejęcia przedsiębiorstw.

Poprawka 3

Artykuł 5 punkt 3

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka
<p>Dodaje się ust. 4 w brzmieniu:</p> <p>„4. Państwa członkowskie mogą, po przeprowadzeniu konsultacji z partnerami społecznymi, postanowić, że rozdział II niniejszej dyrektywy nie ma zastosowania w następujących przypadkach:</p> <p>a) przedmiotem przejęcia jest wyłącznie jeden statek morski lub kilka takich statków;</p> <p>b) przedsiębiorstwo lub firma będące przedmiotem przejęcia jest właścicielem wyłącznie jednego statku morskiego.”.</p>	<p>Dodaje się ust. 4 w brzmieniu:</p> <p>„4. Państwa członkowskie mogą, po przeprowadzeniu konsultacji z partnerami społecznymi, postanowić, że rozdział II niniejszej dyrektywy nie ma zastosowania w następujących przypadkach: <u>w przypadku gdy</u></p> <p>a) przedmiotem przejęcia jest wyłącznie jeden statek morski lub kilka takich statków;</p> <p>b) przedsiębiorstwo lub firma będące przedmiotem przejęcia jest właścicielem wyłącznie jednego statku morskiego.”.</p>

Uzasadnienie

Wskazane jest równe traktowanie przedsiębiorstw, niezależnie od tego, czy posiadają jeden statek morski czy większą ich liczbę.

Bruksela, 3 kwietnia 2014 r.

Przewodniczący
Komitetu Regionów
Ramon Luis VALCÁRCEL SISO
