

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
EKONOMIKAS UN VADĪBAS FAKULTĀTE
FINANŠU KATEDRA

**JŪRNIEKU DARBA SAMAKSAS ĪPATNĪBAS JŪRAS
KRAVU PĀRVADĀJUMU NOZARĒ**

BAKALaura DARBS

Autors: profesionālās augstākās izglītības
bakalaura studiju programmas
Finanšu menedžments
nepilna laika klātienes studente
Jekaterina Beļajeva
Stud. apl. Nr. jб07038
Darba vadītāja: docente Aina Joppe

RĪGA 2013

SATURS

| | |
|---|----|
| ANOTĀCIJA..... | 3 |
| IEVADS | 5 |
| 1. JŪRAS KRAVU PĀRVADĀJUMU RAKSTUROJUMS | 7 |
| 1.1. Pasaules tirdzniecības flotes apskats un attīstības tendences | 7 |
| 1.2. Kravu pārvadājumu nozares analīze Latvijā | 10 |
| 1.3. Kuģu reģistrēšana zem Latvijas karoga | 17 |
| 2. JŪRNIĒKU DARBA SAMAKSAS ĪPATNĪBAS | 20 |
| 2.1. Darba samaksas būtība un struktūra | 20 |
| 2.2. Jūrnieku darba un darba samaksas nosacījumi | 23 |
| 2.3. Jūrnieku valsts sociālās garantijas | 32 |
| 2.4. Iedzīvotāju ienākuma nodokļa piemērošana jūrnieku ienākumiem..... | 37 |
| 2.5. Latvijas jūrnieku darba samaksas un nodokļu ieturēšanas aprēķins uz kuģiem ar dažādu valstu karogiem | 45 |
| 3. JŪRNIĒKU DARBA SPECIFIKA UN DARBA SAMAKSAS PILNVEIDOŠANA..... | 52 |
| 3.1. Jūrnieku darba specifika..... | 52 |
| 3.2. Jūrnieku darba samaksas pilnveidošana..... | 54 |
| SECINĀJUMI | 59 |
| LITERATŪRAS UN AVOTU SARAKSTS | 63 |
| PIELIKUMI..... | 67 |

ANOTĀCIJA

Bakalaura darba „Jūrnieku darba samaksas īpatnības jūras kravu pārvadājumu nozarē” mērķis ir analizēt jūrnieku darba samaksas būtību un sniegtās sociālās garantijas kravu pārvadājumu nozarē, un uz analīzes pamata izstrādāt priekšlikumus darba samaksas un nodokļu ieturēšanas uzlabojumus.

Darbs sastāv no trim nodaļām.

Pirmajā nodaļā tiek izpētīta jūras kravu pārvadājumu nozare pasaulē un Latvijā, kā arī analizēta jūras transporta vieta pasaules ekonomikā. Otrajā nodaļā analizēti regulējošie normatīvie dokumenti jūrnieku darba samaksas noteikšanai, iedzīvotāju ienākuma nodokļa politika attiecībā uz jūrniekiem Latvijā, kā arī sociālā nodrošinājuma problēmas gadījumos, kad jūrnieki strādā uz kuģiem ar Latvijas un ārvalstu karogiem. Trešajā nodaļā tiek izpētītas jūrnieku darba samaksas problēmas un to pilnveidošanas iespējas.

Bakalaura darbs ir izstrādāts, pamatojoties uz speciālo literatūru, publikācijām periodiskos izdevumos, kā arī uz Latvijas Republikas likumiem un citiem normatīvajiem dokumentiem, kas attiecas uz darba samaksu.

Bakalaura darbs ir uzrakstīts latviešu valodā uz 66 lapām. Tas satur 13 tabulas, 7 attēlus, 43 informācijas avotus un 2 pielikumus.

Atslēgvārdi: kravu pārvadājumi, jūrnieku darba samaksa, nodokļi, sociālas garantijas.

ANNOTATION

The goal of the Bachelor work „Seafarers’ allowance specifics in cargo shipping industry” is to analyze wage system and social warranties in the shipping industry, as well as on the basis of it to work out the approaches for the improvement of labour remunerations and taxes policy.

The work includes three parts.

In the first part the author has investigated the cargo shipping industry in the world and in Latvia, as well as see transport place in the world economics.

In the second part the author has analyzed the regulating standard documents for Seafarers’ allowance determination, personal income taxes’ policy regarding seafarers in Latvia, as well as in the case of the problems of the social guaranty, when seafarers work on the ships of Latvian and foreign flag. In the third part the problems of the seafarers’ allowance and the possibilities of its’ development have been investigated.

The Bachelor work is prepared based on the special literature, periodical publications, the legislation of the Republic of Latvia as well as other normative documents regarding the labour remuneration, that relate to seafarers’ allowance.

The Bachelor work is written in Latvian language, contains 66 pages. It includes 13 tables, 7 images, 43 references and 2 appendants.

Keywords: cargo shipping industry, seafarers’ wages, taxes, social warranty.

IEVADS

Mūsdienu ekonomiskajos apstākļos ikvienam cilvēkam ir svarīgs stabils, labi apmaksāts un sociāli apdrošināts darbs. Darba samaksas jautājumā ir ieinteresēta gan valsts, gan darba devējs, gan darbinieks. Valsts interesēs ir iedzīvotāju labklājības uzlabošana ar darba samaksas pieauguma palīdzību un uz tā pamata nodrošināt sociālo harmoniju sabiedrībā. Darba devēju interese, darba samaksas sfērā ir tāda, lai tā stimulētu augstu darba efektivitāti un veicinātu uzņēmuma peļņas pieaugumu. Darbinieks ir ieinteresēts, lai viņam būtu stabils un labi apmaksāts darbs, kas varēs apmierināt darbinieka un to ģimenes materiālās un garīgās vajadzības.

Darba samaksa var būt svarīgs darba stimulants, kas rada strādājošajam iespaidu, ka viņa darbs tiek taisnīgi atalgots. Uzņēmuma darba mērķis ir stimulēt nodarbinātos, optimāli izmantojot individuālās spējas. Darba alga ir ienākumi, ko saņem darbaspēka īpašnieks, izmantojot savas darbaspējas. Darba samaksas tēmas aktualitāti pierāda fakts, ka tā tieši skar valsts iedzīvotāju lielāko daļu. Darba samaksa ir tieši saistīta ar nodokļu nomaksu un darba ņēmējam ir jāzina, kādi nodokļi un cik lielā apjomā tiek maksāti valsts budžetā. No tiem veidojas darba ņēmēja pensijas fonds un citas sociālās garantijas.

Iedzīvotāji maksā nodokļus, nodevas un citas obligātās iemaksas un pretī no valsts saņem sociālās garantijas. Katrs Latvijas pilsonis vēlas dzīvot drošībā un nebaidīties par savu nākotni.

Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas, kas ir par pamatu sociālo garantiju saņemšanai, garantē cilvēkam noteiktu ienākumu aizvietošanu, zaudējot darba ienākumus – kļūstot par bezdarbnieku, slimības gadījumā, pirmsdzemdību un pēcdzemdību (maternitātes) periodā, kā arī ciešot darba negadījumā vai saslimstot ar arodslimību, tāpat arī zaudējot apgādnieku un citos gadījumos. Sociālās apdrošināšanas pabalstu apjoms ir individuāls un atkarīgs no saņēmēja iepriekš veiktajām sociālajām iemaksām.

Bakalaura darbā izpētītas galvenās jūrnieku darba problēmas, kā pirmo problēmu var minēt darba vietu nepietiekamību Latvijā un līdz ar to darba iespēju meklēšanu ārzemēs, kur jūrniekiem nepienākas sociālās garantijas. Otrā problēma ir augstākās izglītības iegūšana, lielā daļā Eiropas Savienības jūras valstu trūkst kvalificētu jūras virsnieku, tajā pat laikā rodas ierindas jūrnieku „pārpalikums”. Ierindas jūrnieki varētu sākt papildināt bezdarbnieku rindas, līdz ar to viņi neveiks nodokļa maksājumus valsts budžetā. Trešā problēma ir saistīta ar kuģu reģistrēšanu zem „ērtiem” karogiem, tas ir abpusēji nepatīkami gan valstij, gan jūrniekiem. Jo valsts nesaņem nekādus nodokļus no uzņēmumu ienākumiem, bet jūrnieki saņem zemas darba

algas un viņiem netiek piemēroti citi svarīgi standarti, piemēram, piemaksas par virsstundām un atpūtas laiks.

Bakalaura darba mērķis ir analizēt jūrnieku darba samaksu un sniegtās sociālās garantijas kravu pārvadājumu nozarē, un uz tas pamatā izstrādāt priekšlikumus darba samaksas un nodokļu ieturēšanas uzlabošanai.

Mērķa sasniegšanai tika noteikti sekojoši pamatuzdevumi:

1. Izpētīt pasaules kravu pārvadājumu nozari;
2. Izpētīt kravu pārvadājumu nozari Latvijā;
3. Izpētīt darba samaksu un tās formas;
4. Analizēt regulējošus normatīvus dokumentus jūrnieku darba samaksas noteikšanai;
5. Analizēt nodokļu ieturējumus no jūrnieku darba samaksas;
6. Analizēt Latvijas jūrnieku nodokļu ieturēšanas un darba samaksas aprēķināšanu;
7. Izstrādāt priekšlikumus atklāto nepilnību novēršanai.

Darba pirmajā nodaļā ir raksturota mūsdienu kravu pārvadājumu nozare pasaulē, kā arī sīkāk ir pievērsta uzmanība tieši šīs nozares attīstībai Latvijā. Otrajā nodaļā ir analizēti normatīvie akti, kas attiecas uz jūrnieku, kuri ir nodarbināti uz Latvijā un citās valstīs reģistrētiem kuģiem, darba samaksu un to nodokļu ieturējumiem. Darba trešā nodaļa ir veltīta jūrnieka darba specifikas raksturošanai, jūrnieku darba un to samaksas problēmu pilnveidošanai.

Darbā izmantotas sekojošas metodes – monogrāfiskā jeb aprakstošā metode, datu statistiskā analīze, grafiskā metode.

Pētījuma periods aptver posmu no 2006. gada līdz 2012. gadam.

Bakalaura darbs ir izstrādāts balstoties uz noteiktiem pētījuma avotiem un literatūru. Darbā izmantotie avoti: Latvijas Republikas likumi, Ministru kabineta noteikumi, Latvijas Republikas Centrālās statistiskās pārvaldes dati, mācību literatūra, Latvijas un ārvalstu literatūras sniegto teoriju un internetā pieejamie materiāli.

1. JŪRAS KRAVU PĀRVADĀJUMU RAKSTUROJUMS

1.1. Pasaules tirdzniecības flotes apskats un attīstības tendences

Šodien grūti iedomāties jebkuru uzņēmējdarbību bez pārvadājumu pakalpojumu izmantošanas. Starptautiskie jūras pārvadājumi ir nozīmīga nozare globālā transporta sistēmā gan pēc pārvadātas kravas apjoma, gan pēc kapitāla ietilpīguma. Jūras transports ir visekonomiskākais un nereti vienīgais kravas piegādes veids.¹

Jūras transports nodrošina:

- starpkontinentālus pārvadājumus;
- veicot kravu pārvadājumus lielos attālumos, tam piemīt zemas pašizmaksas;
- liela caurlaides un pārvadāšanas spēja;
- nelieli kapitālieguldījumi jūras ceļu izveidē.

Pie trūkumiem var pieskaitīt:

- atkarība no navigācijas un ģeogrāfiskajiem nosacījumiem;
- zems ātrums.²

Septiņdesmit procenti zemeslodes virsmas ir pārklāti ar ūdeni. Ūdens atdala kontinentus un salas, bet ūdensceļi tās savieno kultūras un tirdzniecības vajadzībām. Ūdensceļi veido arī vislielāko transporta infrastruktūru un ir pamats vienam no vislētākajiem transporta veidiem, sevišķi masveida kravu pārvadājumos.

Galvenais pasaules tirdzniecības flotes attīstības virzītājspēks ir pasaules ekonomikas augšupeja. Ekonomikas augšupeju veicina Ķīnas, Indijas un citu šā reģiona valstu dinamiskā attīstība, kas tieši vai netieši veicina arī tirdzniecības flotes izaugsmi. Stabilās jūras transporta pozīcijas pasaules tirgū norāda, ka tirdzniecības flote ir praktiski neaizvietoājama transporta nozare. Kuģu nomas (time charter) un fraktēšanas izmaksas lielā mērā atkarīgas no pārvadāto izejvielu vai gatavās produkcijas cenām un pieprasījuma (nafta, metālu rūdas u.tml.). Pēdējos gados vērojama flotes atjaunināšanās tendence, galvenokārt tankkuģu, beramkravu un konteinerkuģu vidū.

Visvairāk tirdzniecības flotē ir tankkuģu. Ņemot vērā līdzšinējos flotes attīstības tempus, paredzams, ka jau tuvākajā laikā flotes kopējā tonnāžas sasniegs 1 miljardu tonnu.

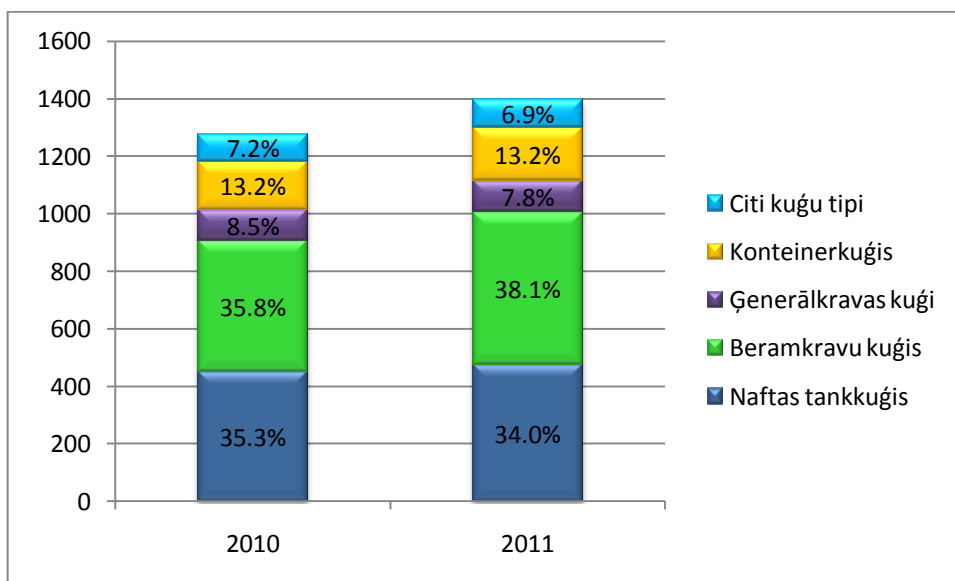
¹ Морские перевозки [tiešsaiste]. [skatīts 15.11.2012]. Pieejams: <http://www.standard-shipping.ru/морские-перевозки>

² Birzietis G. Transporta vadība un loģistika: Mācību līdzeklis – Jelgava: LLU, 2008 – 180 lpp.

Visstraujāk attīstās konteinerkuģu flote, kas saistīts ar iespēju konteinerus transportēt gan pa jūru, gan arī pa sauszemi. Ģenerālkraavu flote ir visvecākā tirdzniecības flotes daļa. Lai gan tā joprojām uzrāda pozitīvus pārvadājumu rezultātus, tomēr sāk morāli novecot, un jau tagad tai arvien lielāku konkurenci izrāda konteinerpārvadājumi.

Kuģu būvē dominē Āzijas valstis – Koreja, Japāna, Ķīna, izņemot pasažieru kuģu būvi, kurā vadošās ir Eiropas valstis Itālija, Somija, Vācija. Lai paaugstinātu kuģu izmantošanas efektivitāti, kuģu īpašnieki arvien biežāk cenšas pasūtīt universālus kuģus. Piemērs tam ir straujais naftas/ ķīmijas tankkuģu skaita un apjoma pieaugums. Ja pasaules ekonomikas attīstība uzrādīs pozitīvu bilanci, arī pasaules tirdzniecības flotes attīstība būs pozitīva, jo jūras transports kā daļa no visa transporta ir neatņemama tautsaimniecības nozare.³

Pasaulē 2011.gada janvārī komerciālo kuģu flote sastādīja no 103 392 kuģu vienībām, kuru kopēja kravnesība bija 1 396 milj. tonnu. 1.1. attēlā parādīts pasaules kuģu flotes procentuālais sadalījums pēc kuģu veidiem 2010. un 2011. gadā. 2011. gadā kopējais kravnesības pieaugums salīdzinājumā ar 2010. gadu sastādīja 9.4%. Naftas tankkuģi veidoja 475 milj. tonnu jeb 34% un beramkraavu kuģi 532 milj. tonnu jeb 38.1% no kopējas kravnesības, to pieaugums attiecīgi sastādīja 5% un 16%.⁴



1.1. att. Pasaules flotes sadale pēc galvenajiem kuģu tipiem, par 2010-2011 gadiem (dati uz gada sākumu, milj. tonnu)⁵

Beramkraavu kuģi jeb balkeri - ir rūdu vedēji, ogļu vedēji un citi lieli vienkārša kuģi, paredzēti masveida (sagāztām, sabērtām) kravām: rūdai, oglēm, apatītiem, graudiem utt. Kravnesība līdz 365 000 t. Balkerus ir jāprojektē un jāekspluatē uzmanīgi, lai nepieļautu

³ Latvijas jūrniecības savienība, Latvijas jūrniecības gadagrāmata, 2011, Rīga, 2012. - 504 lpp.

⁴ United Nations Publication, Review of Maritime Transport 2011, Switzerland, 2011. - 213 lpp.

⁵ United Nations Publication, Review of Maritime Transport 2011, Switzerland, 2011. - 213 lpp.

briesmas, kuras var radīt to darba apstākļi. Tie var vest kravas, kas ir ļoti blīvas, korozīvas vai abrazīvas, un tie ir īpaši pakļauti kravas pārvietošanās briesmām, kas, savukārt, var novest pie kuģa apgāšanās. Balkera lielie kravas lūku vāki, kas ir svarīgi, lai varētu efektīvi rīkoties ar kravu, palielina katastrofiska mēroga applūšanas risku.

Balkeri var tikt iedalīti šādās galvenajās izmēru kategorijās:

- Mazi, mazāk par 10 000 t.
- Handysize, no 10 000 līdz 35 000 t.
- Supramax ir no 45 000 līdz 59 000 t.
- Panamax ir no 60 000 līdz 80 000 t.
- Capesize ir no 100 000 līdz 200 000 t.⁶

Tankkuģis jeb tankeris ir kuģis, kas kalpo, lai pārvadātu lejamkravas bez iepakojuma: naftu, naftas produktus, kā arī augu eļļas, sīrupu, saldūdeni utt.

Naftas pārvadājumu pieaugums noveda pie ļoti lielu tankeru būves, kuru kravnesība tuvojas 500 000 t. Vairāk par 1/3 no visas pasaules transporta flotes tonnāžas veido tankeri. Tankeri ir salīdzinoši jauns kuģu tips, kuru sāka būvēt tikai 19. gs. otrajā pusē. Pirms tam vienkārši nebija tādas tehnoloģijas, kas ļautu pārvadāt šķidrās kravas bez iesaiņojuma. Šķidrās degvielas tankerus iedala atbilstoši to tilpumam:

- General Purpose tankeris ar kravnesību 10 000 – 24 999 t;
- Medium Range tankeris ar kravnesību 25 000 – 44 999 t;
- LR1 (Large Range 1) ar kravnesību 45 000 – 79 999 t;
- LR2 (Large Range 2) ar kravnesību 80 000 – 159 999 t;
- VLCC (ļoti liels jēlnaftas tankeris (Very Large Crude Carrier)) ar kravnesību – 160 000 – 319 999 t;
- ULCC (Ultraliels jēlnaftas tankeris (Ultra Large Crude Carrier)) ar kravnesību – 320 000 – 549 999 t.⁷

Ģenerālkravas kuģi – kuģi, kuri paredzēti dažāda tipa un formas preču pārvadāšanai. Šajā kuģu kategorijā ietilpst refrīžeratorkuģi, Ro-Ro tipa pasažieru kuģi, Ro-Ro tipa konteinerkuģi, citi Ro-Ro tipa kuģi, ģenerālkravu/ pasažieru kuģi un citi daudzfunkciju kuģi. Tie nav specializēti noteiktam kravas veidam, bet gan paredzēti visdažādāko kravu pārvadāšanai. Tas ir viens no galvenajiem iemesliem, kāpēc šī tipa kuģi vēl arvien ir dominējošais kuģu veids kravu pārvadāšanai starp salīdzinoši nelielām ostām visā pasaulē. To garums ir no 80 līdz 160 m, pēdējam kravnesība ir apmēram 20 000 tonnas. Ģenerālkravas kuģim ir savs kravas iekraušanas mehānisms, tas var būt ceļamkrāni vai vinčas uzplaukums.

⁶ Beramkarvu kuģi [tiešsaiste]. [skatīts 15.11.2012]. Pieejams: <http://lv.wikipedia.org/wiki/Balkeris>

⁷ Tankkuģis [tiešsaiste]. [skatīts 15.11.2012]. Pieejams: <http://lv.wikipedia.org/wiki/Tankkuģis>

Kravas iekraušana ir salīdzinoši lēns un darbietilpīgs process. Krava var tikt ielādēta no baržām vai no piestātnēm.⁸

Konteinerkuģi – kravas kuģi, kuru garums ir no 70 līdz 397 m un kuri var pārvadāt vienlaicīgi no 250 līdz 15500 20-pēdu (TEU) konteinerus. Jūras pārvadājumos lielākoties izmanto standartus ISO-konteinerus. Kuģu ekipāža sastāv no 10-26 cilvēkiem, tāpēc ka šāda veida kuģi ir vairāk automatizēti, nekā pārējie.

Konteinerkuģu klasifikācija:

- Handysize Class — 260—1000 TEU
- Handymax Class — 1000—1700 TEU
- Feeder Class — 1700—2500 TEU
- Sub-Panamax Class — 2500—4000 TEU
- Panamax Class — (4000—7000 TEU)
- Post-Panamax Class — (7000 –13000 TEU)
- Super-Post-Panamax Class/E-class, tā kā par tāda tipa pirmo kuģi bija Emma Maersk ar kravas ietilpību 15500TEU — (vairāk par 13000 TEU) šī kuģa grupa saņēma nosaukumu E-class.⁹

Konteinerkuģi ir ļoti izplatīti, jo to kravu (konteinerus) ir viegli pārkraut uz kravas vilcējiem un veikt pārvadājumus sauszemes teritorijā tālāk. Tas ir ērts veids, kā piegādāt kravu uz vietām, kur to nav iespējams veikt ar jūras transporta palīdzību.

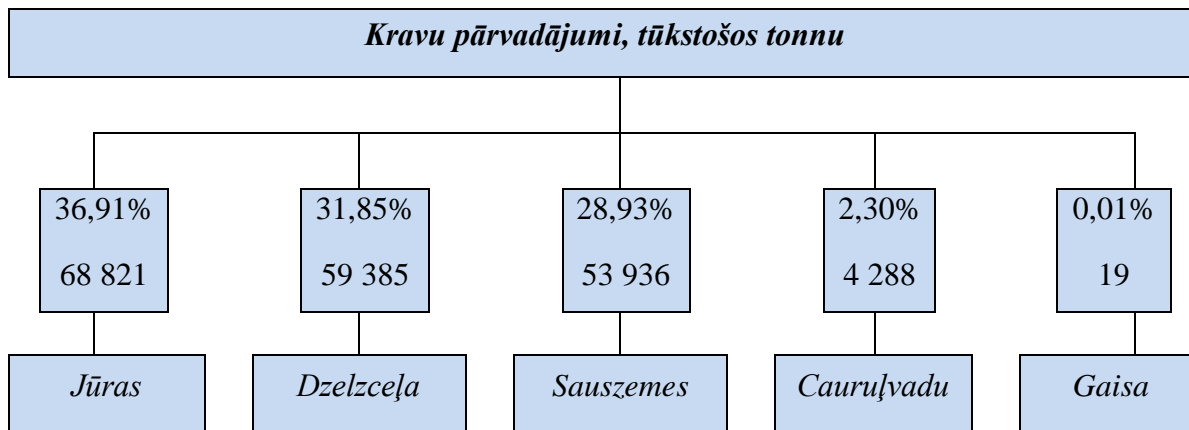
1.2. Kravu pārvadājumu nozares analīze Latvijā

Pateicoties ģeogrāfiskajam stāvoklim Latvija ir ideāla vieta tranzīta un loģistikas organizēšanai starp - Eiropas Savienības, NVS un Āzijas tirgiem. Ostu, dzelzceļu, autopārvadātāju, muitas noliktavu un brokeru, loģistikas centru, kā arī kuģu aģentu, ekspeditoru, naftas un naftas produktu cauruļvadu operatori sniedz efektīvus un konkurētspējīgus pakalpojumus. Tranzīta un loģistikas sektors Latvijas tautsaimniecībā nodrošina pusi no pakalpojumu eksporta. Tādēļ tam tiek pievērsta īpaša uzmanība gan valsts, gan uzņēmumu līmenī un lielākās investīcijas transporta infrastruktūrā – ostās, dzelzceļā un

⁸ Birzietis G. Pārvadājumi: Mācību līdzeklis – Jelgava: LLU, 2008. - 208 lpp.

⁹ Контейнеровоз [tiešsaiste]. [skatīts 15.11.2012]. Pieejams: <http://ru.wikipedia.org/wiki/Контейнеровоз>

autoceļos – vispirms tiek ieguldītas tieši tranzītam izmantojamās virzienos.¹⁰ 1.2. attēlā ir parādīti kravu pārvadājumu veidi un to procentuālais lielums. Trīs galvenie kravu pārvadājumu veidi Latvijā ir jūras, dzelzceļa un sauszemes transports, cauruļvadu transports veido tikai 2.3% un gaisa transports – mazāk par 0.1% no kopēja kravu pārvadājumu apjoma.



1.2. att. Kravu pārvadājumu sadalījums pēc veida, Latvija, 2011.gadā¹¹

Jūras lietu pārvaldīšanu Latvijas Republikā veic Satiksmes ministrijas struktūrvienība – Jūrniecības departaments. Departamenta atbildības sfēra ir sadalīta divos blokos:

- 1) kuģošanas drošība Latvijas ūdeņos;
- 2) ostu darbības uzraudzība.

Jūrniecības departaments nodrošina valsts politikas veidošanu un realizāciju jūras lietās, ievērojot Latvijai saistošo starptautisko konvenciju un Eiropas Savienības normatīvo aktu prasības un standartus kuģošanas drošības, piesārņojuma novēršanas no kuģiem un jūras satiksmes efektivitātes nodrošināšanas jomā.

Departamenta galvenie darbības virzieni:

- nodrošina Latvijas jūras likumdošanas atbilstību Eiropas Savienības prasībām un saskaņošanu ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas pieņemtajām konvencijām, rekomendācijām un citiem tiesību instrumentiem;
- izstrādā normatīvo dokumentu, tajā skaitā, jauna Jūras kodeksa, citu likumu un Ministru kabineta noteikumu projektus;
- izvērtē, kādām starptautiskām konvencijām jūrniecības nozarē Latvijas Republikai ir jāpievienojas.

¹⁰ Tranzīta jomas raksturojums Latvijā [tiešsaiste]. [skatīts 06.12.2012]. Pieejams: <http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=112%20>

¹¹ Kravu pārvadājumu nozare Latvijā. [skatīts 15.11.2012]. Pieejams: <http://www.kpmg.com/LV/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/LV%20Transportation%20Report%20LV%20WEB.pdf>

Normatīvo dokumentu izpildes praktisko uzraudzību veic šim mērķim īpaši izveidotas organizācijas:

- kuģošanas jautājumos – Latvijas Jūras administrācija;
- ostu darbības jautājumos – katras ostas Ostas pārvalde.

Departaments veic Satiksmes ministrijas pārziņā esošās Latvijas Jūras administrācijas struktūrvienību – kuģu reģistra, Jūrnieku reģistra, Jūras drošības inspektorāta, Avārijas izmeklēšanas nodaļas un Hidrogrāfijas nodaļas vispārējo vadību, kā arī ministrijas pārraudzībā esošo ostu pārvalžu valstisko uzraudzību nozares pārvaldes jautājumos, kas saistīti ar starptautisko konvenciju un Eiropas Savienības normatīvo aktu prasību ieviešanu.

Pārziņā:

Latvijas Jūras administrācija galvenās funkcijas:

- uzrauga Kuģu reģistrā iekļauto kuģu atbilstību drošības prasībām, atzīst kuģu būves un modernizācijas tehniskos projektus un izsniedz kuģu sertifikātus;
- apstiprina kuģu dokumentāciju;
- īsteno ostas valsts kontroli attiecībā uz ārvalstu kuģiem;
- kontrolē Starptautiskā drošas pārvaldes kodeksa (turpmāk — ISM kodekss) prasību izpildi attiecībā uz Kuģu reģistrā iekļautajiem kuģiem;
- izmeklē un analizē jūras negadījumus;
- kontrolē, kā Latvijas ūdeņos tiek ievērota kārtība, kādā sniedzami ziņojumi par pasažieriem uz kuģa, kā arī par bīstamām un piesārņojošām kravām;
- saskaņo ostu noteikumus kuģošanas drošības jautājumos un kontrolē to ievērošanu;
- izsniedz sertifikātus ločiem un kuģu satiksmes dienesta (VTS) operatoriem;
- veic jūrnieku reģistrāciju un izsniedz jūrnieka grāmatiņas, kā arī uztur Latvijas Jūrnieku reģistra (turpmāk — Jūrnieku reģistrs) datu bāzi;
- izvērtē jūrnieku profesionālās izglītības programmu atbilstību, organizē jūrnieku kvalifikācijas pārbaudes un izsniedz profesionālās kvalifikācijas sertifikātus;
- veic simulatoru sertifikāciju;
- veic kuģu un kuģu hipotēku reģistrāciju un izsniedz ar to saistītos dokumentus;
- uztur Kuģu reģistra un Zvejas kuģu reģistra datu bāzes;
- uzrauga bāku, boju, citu navigācijas līdzekļu un sistēmu izveidošanu un darbību Latvijas ūdeņos;
- kontrolē dziļuma mērījumus, kā arī hidrogrāfiskos mērījumus un pētījumus Latvijas ūdeņos;
- organizē navigācijas publikāciju sagatavošanu, iespiešanu un izplatīšanu;

- publicē un izplata navigācijas brīdinājumus un paziņojumus, kā arī pilda nacionālā koordinatora pienākumus;
- saskaņo Latvijas ūdeņos nogrimušas mantas izcelšanu;
- saskaņo ostu hidrotehnisko būvju un kuģu ceļu projektus no kuģošanas drošības viedokļa un piedalās projektu pieņemšanas komisijas darbā;
- piedalās Starptautiskās jūras organizācijas, Helsinku komisijas, Starptautiskās hidrogrāfijas organizācijas un citu starptautisko organizāciju darbā.

Pārraudzībā:

Rīgas Ostas Rīgas brīvostas un Ventspils Ostas Ventspils brīvostas pārvalžu galvenie darbības virzieni:

- pārvalda ostu;
- nosaka ostas maksu un tarifu robežlīmeņus;
- nodrošina ostas maksas un nomas (īres) maksas iekasēšanu;
- izstrādā un kontrolē ostas noteikumu ievērošanu;
- savas kompetences ietvaros kontrolē ostas uzņēmuma (uzņēmēj sabiedrību) darbības atbilstību likumiem;
- kontrolē ostas teritorijas aizsardzību pret piesārņojumu;
- izstrādā ostas attīstības programmu projektus;
- apsaimnieko valdījumā nodoto īpašumu – hidrotehniskās būves, kuģu ceļus, navigācijas iekārtas un ierīces ostā, kā arī akvatoriju;
- veic hidrobūvju un komunikāciju celtniecību ostas teritorijā atbilstoši ostas attīstības programmai;
- slēdz līgumus ar uzņēmumiem (uzņēmēj sabiedrībām) par to darbību ostā.

Liepājas Ostas Liepājas speciālā ekonomiskā zona (Liepājas ostas pārvalde).

Liepājas speciālā ekonomiskā zona ir izveidota ar mērķi attīstīt un veicināt tirdzniecību, rūpniecību, kuģniecību un gaisa satiksmi, kā arī preču apmaiņu caur Latviju. Pārvaldes darbības virzieni: ostas pārvaldīšana, ostas noteikumu kontrole un izstrāde u.c. ostu pārvalžu pienākumi.¹²

Latvijā ir trīs lielas ostas – Liepāja, Rīga un Ventspils, kā arī septiņas mazas ostas – Skulte, Mērsrags, Salacgrīva, Pāvilosta, Roja, Lielupe un Engure, kuras izvietotas gar visu Latvijas jūras robežu. Visas trīs ostas ietilpst TEN-T (Trans-European Network for Transport) tīklā un galvenokārt pārkrauj tranzīta kravas (89% no kopējā kravu apjoma visās ostās), kas no NVS valstīm tiek sūtītās uz rietumiem. Katrai no šīm trim ostām ir piešķirts speciālās

¹² Birzietis G. Transporta vadība un loģistika: Mācību līdzeklis – Jelgava: LLU, 2008 – 180 lpp.

ekonomiskās zonas statuss, kas nodrošina nodokļu atvieglojumus tās teritorijā strādājošajiem uzņēmumiem.

Mazās ostas ir ar vietēju nozīmi. Tās galvenokārt darbojas kā zvejas un jahtu ostas, un tikai dažas no tām apkalpo kokmateriālu un kūdras kravas. Mazās ostas šobrīd ieņem stabilu vietu Latvijas ekonomikā un ir izveidojušās par reģionālās ekonomiskās aktivitātes centriem.

Liepājas un Ventspils ostas atrodas attiecīgi 223 km un 189 km attālumā uz rietumiem no Rīgas. Ņemot vērā dzelzceļa pārvadājumu tarifus par vienu kilometru, Liepājas un Ventspils ostas ir mazāk pievilcīgas kravu pārvadātājiem nekā Rīgas osta.

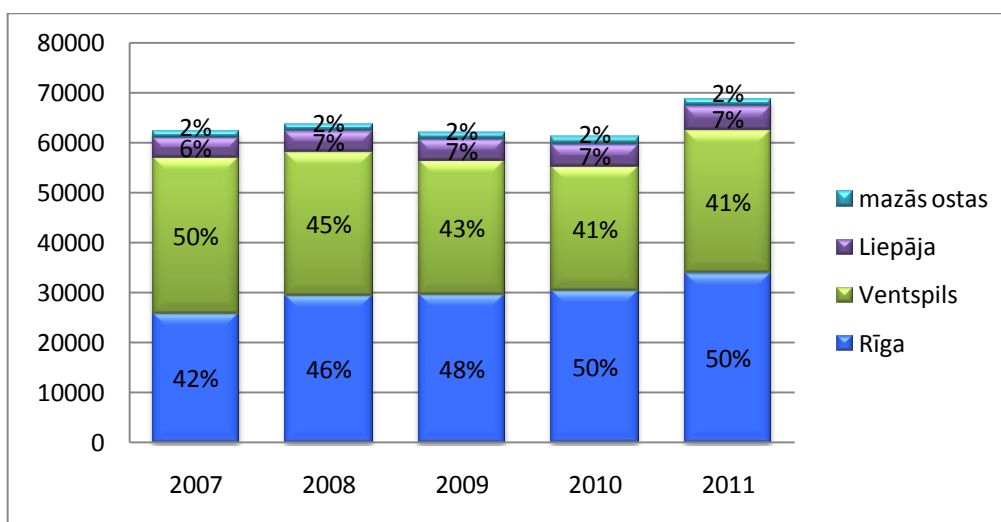
Latvijas trīs galveno ostu sauszemes teritorija pārsniedz 4 556 ha. Rīgas un Ventspils ostas pēc izmēriem ir līdzīgas, bet Liepājas osta ir mazāka. Vairāk kā puse no šo trīs ostu teritorijām vēl nav attīstīta.

Šajās trīs ostās pieejamo piestātņu kopējais garums ir aptuveni 35 km, dziļākais ostu akvatorijs ir 17.5 metri, kas ļauj apkalpot Panamax un Cape-size tipa kuģus. Ventspils ostā ir dziļākās piestātnes, bet visās trīs ostās tiek veikta akvatorija un kanālu padziļināšana. Kravu pārkraušanas kapacitāte ir aptuveni 100 miljoni tonnu gadā. Rīgas un Ventspils ostu kapacitāte ir līdzīga, savukārt, Ventspils ostai ir ievērojami lielāka kapacitāte šķidro kravu pārkraušanai, bet Rīgas ostai – sauso. Ventspils un Liepājas ostas neaizsalst visu gadu, bet Rīgas osta aukstākās ziemās aizsalst un izmanto ledlauža pakalpojumus.

Pēdējo četru gadu laikā Rīgas osta ir pārspējusi Ventspils ostu kravu pārkraušanas ziņā un 2011.gadā tā pārkrāva aptuveni pusi no kopējā kravu apjoma valsts ostās. Ventspils ostā 2011. gadā tikai pārkrauti 41% no kravu apjoma. Ventspils ostas daļas samazinājums ir daļēji skaidrojams ar to, ka ir samazinājies kravu apjoms viena no Ventspils galvenajiem termināliem – Ventspils Nafta. Liepājas ostā tika pārkrauti tikai 7% no kopējā kravu apjoma, bet šīs ostas tirgus daļa ir bijusi nemainīga visa analīzes perioda laikā.¹³ 1.3. attēlā ir parādīts iekrauto un izkrauto kravu sadalījums pēc Latvijas ostām par periodu no 2007. gada līdz 2011. gadam.

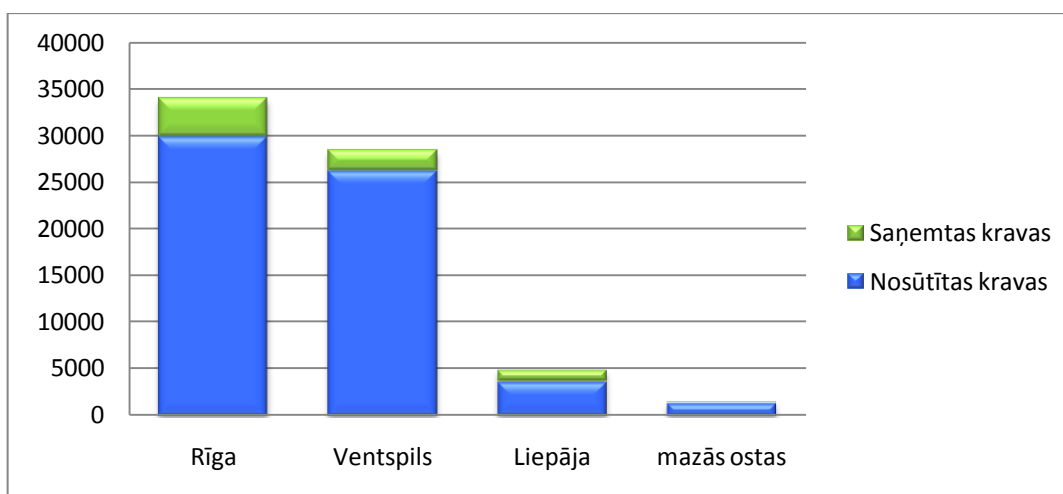
Kopējā kravu apjomā Latvijas ostās (gan iekrautās, gan izkrautās kravas) pēdējo četru gadu laikā nav bijušas īpašas izmaiņas. Tikai 2011.gada tika sasniegts daudzsološs pieaugums ostās pārkrauto kravu apjomos (12,53%), salīdzinot ar 2010. gadu. 2011. gadā Ventspils osta palielināja pārkrauto kravu apjomu par 14,65%, bet Rīgas osta par 11,74%.

¹³ Kravu pārvadājumu nozare Latvijā. [skatīts 15.11.2012]. Pieejams: <http://www.kpmg.com/LV/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/LV%20Transportation%20Report%20LV%20WEB.pdf>



1.3. att. Latvijas ostās iekrauto un izkrauto kravu apjoms tūkst. tonnās un %, periodā no 2007. gada – 2011. gadam¹⁴

Visas Latvijas ostas apkalpo galvenokārt tranzīta kravas no NVS valstīm uz Rietumeiropu un tālāk. Tāpēc iekrauto kravu apjoms pārsniedz izkrauto kravu apjomu no 3 līdz 16 reizēm atkarībā no ostas, ka rezultātā kravu plūsma ir nevienmērīga.¹⁵ 1.4. attēlā ir parādīts Latvijas ostās iekrauto un izkrauto kravu īpatsvars 2011. gadā.



1.4. att. Latvijas ostās iekrautās un izkrautās kravas 2011. gadā (tūkst. tonnas)¹⁶

¹⁴ LR Centrālās statistikās pārvaldes dati – Latvijas ostās iekrautās un izkrautās kravas laika periodā 2007.g. - 2011.g. [tiešsaiste]. [skatīts 30.11.2012]. Pieejams:

<http://data.csb.gov.lv/DATABASE/transp/lkgadējie%20statistikas%20dati/Transports/Transports.asp>

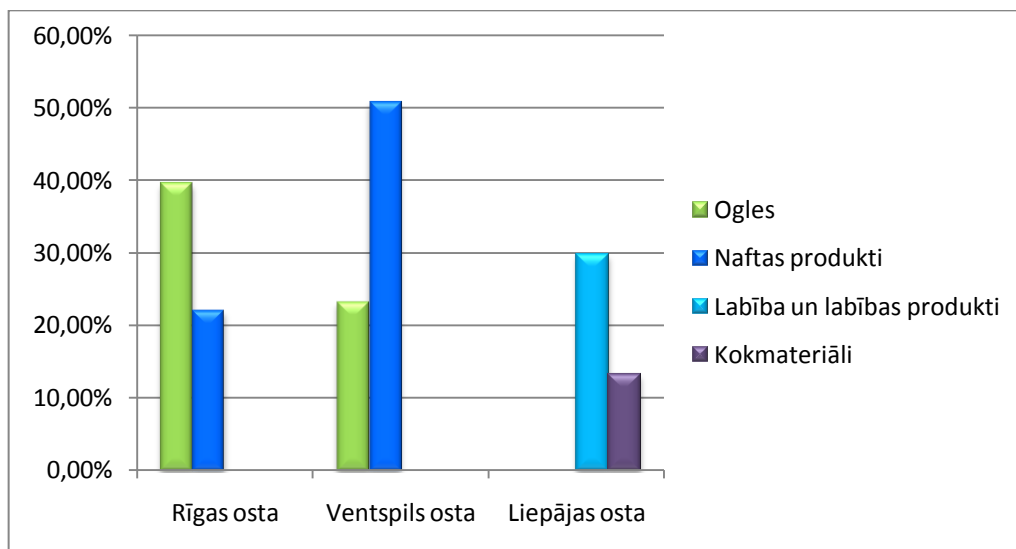
¹⁵ Kravu pārvadājumu nozare Latvijā. [skatīts 15.11.2012]. Pieejams:

<http://www.kpmg.com/LV/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/LV%20Transportation%20Report%20LV%20WEB.pdf>

¹⁶ LR Centrālās statistikās pārvaldes dati – Latvijas ostās iekrautās un izkrautās kravas laika periodā 2007.g. - 2011.g. [tiešsaiste]. [skatīts 30.11.2012]. Pieejams:

<http://data.csb.gov.lv/DATABASE/transp/lkgadējie%20statistikas%20dati/Transports/Transports.asp>

Tranzītkravu apgrozījums Latvijas ostās veido 90% no kopējā apgrozījuma, kamēr Tallinas (Igaunija) un Klaipēdas (Lietuva) ostās tranzītkravu apjoms ir aptuveni 80% un 40 % no kopējā apstrādāto kravu apjoma.¹⁷ 1.5. attēlā ir parādīts ar kādiem kravu veidiem visvairāk nodarbojas Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas.



1.5. att. Nosūtītas un saņemtās lielākās kravas Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās 2011.gadā (% no kravu apgrozības)¹⁸

Ventspils ostas darbībā vēsturiski ir dominējusi naftas produktu pārkraušana, kas veido vairāk kā pusi no kopējā kravu apjoma, ko papildina būtiski akmeņogļu un kālija sāls apjomi, kas kopā veido vairāk kā ceturtdaļu no kopējā pārkrauto kravu apjoma. Rīgas ostā pārkrautās kravas veido galvenokārt akmeņogles un naftas produkti, sasniedzot aptuveni 60% no kopējā apjoma, ko papildina kokmateriāli un konteineri, kas kopā veido vairāk kā 16% no apjoma. Liepājas ostā galvenokārt tiek pārkrauti graudi, labība un kokmateriāli, kas kopa veido gandrīz 45% no kopējā pārkrautā apjoma.¹⁹ Pārkrauto kravu veids katrā Latvijas ostā ir atšķirīgs, jo to nosaka ostā pieejamais aprīkojums un tās vēsturiskā attīstība.

¹⁷ Kravu pārvadājumu nozare Latvijā. [skatīts 15.11.2012]. Pieejams: <http://www.kpmg.com/LV/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/LV%20Transportation%20Report%20LV%20WEB.pdf>

¹⁸ LR Centrālās statistikas pārvaldes dati - Ar jūras transportu nosūtītas, saņemtās kravas Latvijas ostās 2011.g. [tiešsaiste]. [skatīts 30.11.2012]. Pieejams: <http://www.csb.gov.lv/statistikas-temas/transporta-galvenie-raditaji-30098.html>

¹⁹ Kravu pārvadājumu nozare Latvijā. [skatīts 15.11.2012]. Pieejams: <http://www.kpmg.com/LV/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/LV%20Transportation%20Report%20LV%20WEB.pdf>

1.3. Kuģu reģistrēšana zem Latvijas karoga

Latvijas tirdzniecības flote pēdējos gados strauji samazinājusies. Neatrodot pietiekamas un piemērotas darba iespējas uz kuģiem ar Latvijas karogu, Latvijas jūrnieki meklē darba iespējas ārvalstīs. Kuģošanas uzņēmumi, izmantojot ārvalstu nodokļu politiku priekšrocības, pārvietojot savu, ar kuģošanu saistīto saimniecisko darbību uz ārzemēm ("ērto" kuģu reģistra zonām). Kuģis zem „ērta” karoga – tas ir kuģis, kurš iet zem vienas valsts karoga, bet reāli pieder citas valsts kuģa īpašniekam.

Sākot ar 70. gadiem, tradicionālās Eiropas kuģošanas valstis (Nīderlande, Anglija, Norvēģija, Zviedrija, u.c.) saskārās ar problēmu, ka šo valstu kuģošanas uzņēmumi, izmantojot "ērto" reģistru (Panama, Libērija, Kipra u.c.) un nodokļu brīvo zonu pakalpojumus, ievērojami samazināja savu ar kuģošanu saistīto saimniecisko darbību Eiropas valstīs un pārvietoja savus kuģus un ievērojamu daļu savas krasta uzņēmējdarbības uz ārvalstīm. Šobrīd "ērto" reģistru jeb atlaižu režīmā strādā 60% no pasaules flotes. Kā atbildes pasākumi ES valstīs tika ieviestas dažādas nodokļu atlaižu shēmas, kuģu nodarbināšanas un iegādes subsīdijas, tika izveidoti starptautiskie un otrie reģistri, kas darbojās kā "ērtie" reģistri (Vācija, Nīderlande, Norvēģija un citas valstis izveidoja otros reģistus un sniedz ievērojamu valsts palīdzību kuģošanas nozarei). ES, vēloties harmonizēt atlaižu sniegšanas mehānismus Eiropas Savienības dalībvalstīs, kā arī lai nodrošinātu vienlīdzīgas konkurences principu ievērošanu, izstrādāja vairākus dokumentus, kas regulē jūrniecības sektora attīstību Eiropas Savienībā. Jau 1994. gadā tiek pieņemts Eiropas Kopienas dokuments "Par jauno kuģošanas stratēģiju" , kur tiek konstatēts, ka Eiropas Kopienas valstis strauji zaudē savu tirdzniecības floti un ka nepieciešamas valstu atbalsta politikas šim sektoram. Kā gala dokumentu 1997. gada maijā Eiropas Savienības Komisija pieņem vadlīniju "Savienības vadlīnijas valsts palīdzībai jūras transportā", ko izstrādāja ES Transporta ģenerāldirektorāts un kas ir pamatdokuments Eiropas Savienības valstu izstrādātām nacionālām kuģošanas atbalsta politikām. Eiropas Savienības valstu nacionālās kuģošanas politikas ir balstītas uz nacionālo nodokļu sistēmu pārskatīšanu kuģošanas uzņēmumiem, piemērojot ienākumu un sociālo nodokļu "0" likmes vai ievērojamas nodokļu kompensācijas.²⁰

²⁰ LR MK sēdes protokola Nr.6 izraksts. Konceptija nodokļu un valsts sociālās apdrošināšanas iemaksu atvieglojumu sistēmai kuģošanas sektorā (06.02.2001). - Latvijas Vēstnesis, 14.02.2001, Nr.25. [skatīts 07.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=3301>

Latvijā kuģu reģistrāciju reglamentē MK noteikumi Nr.467 no 2006.gada 6.jūnija „Noteikumi par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā”.²¹

Latvijas Kuģu reģistrs veic:

- kuģu (arī ārvalsts) reģistrāciju un ar to saistīto dokumentu izdošanu;
- kuģu apgrūtinājumu reģistrāciju;
- īpašuma tiesību reģistrāciju (tikai kuģiem, kuri pieder Latvijā reģistrētai juridiskai vai fiziskai personai)

Latvijas Kuģu reģistrā reģistrē šādus kuģus:

- komercdarbībai paredzētus kuģus, kuri reģistrācijas brīdī nav vecāki par 23 gadiem, un nostiprinātas iekārtas;
- pasažieru pārvadāšanai paredzētus kuģus, kuri reģistrācijas brīdī nav vecāki par 23 gadiem, kā arī mācībām un zinātniskās pētniecības nolūkiem paredzētus kuģus;
- zvejas kuģus un laivas;
- valsts dienestu (tādu funkciju veikšanai kā robežas apsargāšana, vides aizsardzība, avāriju novēršana u.tml.) kuģus;
- atpūtas kuģus (buru jahtas un motorjahtas). Motorjahtas reģistrē ar garumu virs 12 m.

Nosacījumi kuģu reģistrācijai Latvijā:

- Starptautiskā drošas pārvaldes kodeksa prasībām pakļautu kuģi reģistrē Kuģu reģistrā ar nosacījumu, ka tā tehnisko vadību veic Latvijas kuģa īpašnieks, vai uz kuģa menedžmenta līguma pamata uzdod to veikt Latvijā reģistrētai juridiskajai personai - Latvijas kuģa operatoram. Lai veiktu šāda kuģa tehnisko vadību, Latvijas kuģa īpašniekam vai Latvijas kuģa operatoram ir jābūt sertificētam atbilstoši Starptautiskā drošas pārvaldes kodeksa prasībām;
- Kuģus, kuri nav pakļauti Starptautiskā drošas pārvaldes kodeksa prasībām, izņemot ārvalstu kuģu īpašnieku komercdarbībai paredzētos kuģus, reģistrē Kuģu reģistrā bez nosacījumiem par kuģu tehnisko vadību. Šādu ārvalstu kuģu īpašnieku kuģu tehnisko vadību uz kuģa menedžmenta līguma pamata veic Latvijas kuģa operators.
- Tādas ārvalsts kuģa īpašnieka kuģi, kurai nav sava kuģu reģistra, reģistrē Kuģu reģistrā ar nosacījumu, ka kuģa tehnisko vadību uz kuģa menedžmenta līguma pamata veic Latvijas kuģa operators un šīs ārvalsts kompetenta valsts institūcija ir nodevusi savu karoga valsts funkciju veikšanu Latvijas Jūras administrācijai.

Latvijas kuģu tehniskā uzraudzība. Lai kuģi reģistrētu Kuģu reģistrā, tā tehniskajam stāvoklim un aprīkojumam attiecībā uz kuģošanas drošību, cilvēku dzīvības, veselības un

²¹ MK noteikumi Nr.467. Noteikumi par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā (06.06.2006). - Latvijas Vēstnesis, 29.06.2006, Nr.99.[skatīts 06.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=138488>

vides aizsardzību jāatbilst starptautisko tiesību normu un Latvijas normatīvo aktu prasībām. Latvijas kuģu tehnisko uzraudzību veic Administrācijas Kuģošanas drošības inspekcija vai Administrācijas pilnvarota klasifikācijas sabiedrība, atbilstoši prasībām, kuras noteiktas Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā.²²

1.1. tabula

Latvijas kuģu reģistrā reģistrētie kuģi (tonnāža bruto lielāka par 100), periods 2006.-2010.g.²³

(perioda beigās)

| Kuģu veids | 2006 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | |
|----------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|
| | skaits | tūkst. Dwt | skaits | tūkst. Dwt | skaits | tūkst. Dwt | skaits | tūkst. Dwt | skaits | tūkst. Dwt |
| Kravas kuģi | 30 | 329,9 | 32 | 343,3 | 30 | 213,0 | 29 | 208,9 | 25 | 159,5 |
| Zvejas kuģi | 86 | 14,0 | 81 | 13,2 | 76 | 12,0 | 76 | 12,7 | 69 | 16,3 |
| Pasažieru kuģi | 7 | 12,1 | 8 | 14,0 | 8 | 22,4 | 9 | 25,6 | 9 | 24,8 |
| Velkoņi | 27 | 2,0 | 25 | 1,7 | 22 | 1,4 | 24 | 1,9 | 21 | 1,2 |
| Palīgflote | 55 | 54,2 | 58 | 55,1 | 56 | 54,8 | 55 | 55,0 | 56 | 55,4 |
| Ledlauži | 1 | 5,0 | 1 | 5,0 | 1 | 5,0 | 1 | 5,0 | 1 | 5,0 |
| Kopā | 206 | 417,2 | 205 | 432,3 | 193 | 308,6 | 194 | 309,1 | 181 | 262,2 |

1.1. tabulā ir parādīts Latvijā reģistrēto kuģu daudzums pēc kuģa veidiem no 2006. gada līdz 2010. gadam. Konceptija nodokļu un valsts sociālās apdrošināšanas iemaksu atvieglojumu sistēmai kuģošanas sektorā bija pieņemta 2001. gada 6. februārī. Tas mērķis bija stimulēt kuģošanas uzņēmumus veikt ar kuģošanas uzņēmējdarbību saistītās aktivitātes Latvijas teritorijā, nevis izmantot tā saucamo "ērto" reģistru (Panama, Libērija, Kipra u.c.) un nodokļu brīvo zonu pakalpojumus. Bet šī koncepcija neatnesa gaidāmos rezultātus. Kā var redzēt reģistrēto kuģu skaits zem Latvijas karoga turpina samazināties.

Kā var redzēt no 1.1. tabulas, katru gadu zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits samazinās. Salīdzinot 2006. gadā Latvijas kuģu reģistrā reģistrēto kuģu skaitu ar 2010. gada datiem, reģistrēto kuģu skaits samazinājies par 12.14%.

²² Nosacījumi kuģu reģistrēšanai. [tiešsaiste]. [skatīts 20.11.2012]. Pieejams: <http://www.jurasadministracija.lv/index.php?action=332>

²³ Latvijas kuģu reģistra dati. [skatīts 30.11.2012]. Pieejams: http://www.jurasadministracija.lv/userfiles/file/Par_mums/Statistika/KR_dati_1992-2010.pdf

2. JŪRNIĒKU DARBA SAMAKSAS ĪPATNĪBAS

2.1. Darba samaksas būtība un struktūra

Darba tiesiskajās attiecībās viens no svarīgākajiem aspektiem ir darba samaksa, kas ir galvenais mērķis darbinieka vēlmei stāties darba attiecībās un noslēgt darba līgumu. Lai darbinieks sev garantētu regulāru un stabilu darba samaksas saņemšanu noteiktā laikā, ļoti svarīga loma ir tieši rakstveidā noslēgtam darba līgumam.

Darba samaksa, tas ir viens no obligātajiem darba noteikumiem, kuru nosaka darba līgums, kas noslēgts starp darbinieku un darba devēju pieņemot darbinieku darbā. Darba tiesiskās attiecības starp darbinieku un darba devēju sakas darba līguma noslēgšanas brīdī un ilgst visu laiku, kamēr darbinieks strādā uzņēmumā. Darba tiesiskās attiecības regulē LR Satversme un LR likums „Darba likums”, kurš stājas spēkā 2002.gada 1. jūnijā līdz tam darba tiesiskās attiecības regulēja darba likuma kodekss (DLK). Saskaņā ar darba likumā noteikumiem, darbinieks ir fiziska persona, kas uz darba līguma pamatā par tajā nolīgto darba samaksu veic līgumā noteiktu darbu vadītāja vadībā. Darba devējs ir fiziskā vai juridiskā persona, kas nodrošina vismaz viena darbinieka nodarbinātību.²⁴

Darba līguma veidi:

- Darba koplīgums, kas nosaka darba tiesiskās attiecības un tiek noslēgts starp darba devēju un darbinieku profesionālu savienību vai darbinieku pilnvarotiem pārstāvjiem. (18.pants „Darba likums”). Darba koplīgumā tiek noteikti pušu pienākumi un tiesības. Darba devēja no vienas puses un darba kolektīva no otras puses.
- Individuālais darba līgums uzņēmumā tiek noslēgts tieši starp darbinieku un darba devēju.

Darba līgums tiek uzskaitīts par noslēgtu tajā brīdī, kad panākta vienošanās starp darbinieku un darba devēju par veicamo darbu un darba samaksu. Nosakot jaunas vai izmainot jau esošas darba normas un noteikumus, darba devējam par to ir jāinformē darbinieks nevēlāk, ka mēnesi pirms to ieviešanas vai izmaiņas. Darba līgums jānoslēdz rakstveidā un divos eksemplāros, viens glabājas pie darbinieka, otrs pie darba devēja. Pārbaudes laiks nedrīkst pārsniegt trīs mēnešus.

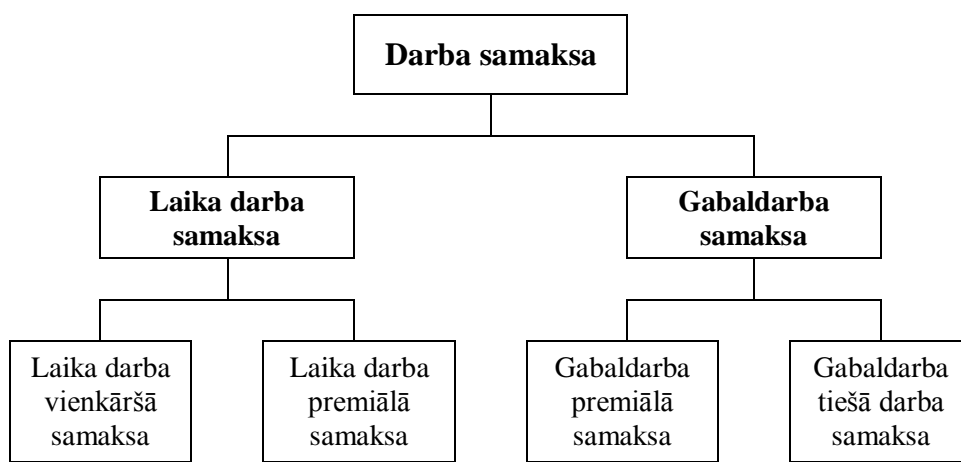
²⁴ LR likums. Darba likums (20.03.2001). - Latvijas Vēstnesis, 01.06.2002, Nr.105. [skatīts 03.12.2012].
Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=26019>

Darba laiks un darba laika organizācija. Normālais darba laiks ir astoņas stundas dienā, nedēļā 40 stundas. Lai izpildītu šo likumdošanas prasību uzņēmumos tiek aizpildīts speciāls dokuments „Darba laika uzskaites lapa”, kurā tiek fiksēta darbinieka aizņemtība, atpūtas laiks, kā arī normālā darba ilguma pārsniegšana.

Darba samaksa ir darba līguma, kas noslēgts starp darbinieku un darba devēju, priekšments. Faktiski tā ir cena tam darbam, kuru darbinieks veic darba devēja labā.

Vēsturiski ir izveidojošās divas darba samaksas sistēmas – laika darba un gabaldarba. Bez tam, atsevišķi vēl izdala – laika darba premiālo un gabaldarba premiālo samaksas sistēmu.

2.1. attēlā ir parādīta darba samaksas sistēma.



2.1. att. Darba samaksas sistēma ²⁵

Laika darba samaksas sistēmas pamatā ir samaksa par nostrādāto laiku. Gabaldarba (vai no sauc arī par akorddarba) samaksas sistēmas pamatā ir samaksa par veikto darba apjomu.

Laika darba samaksas sistēmas būtība ir tajā apstākļi, ka darbinieka darba samaksa tieši ir atkarīga no nostrādātā laika pārskata mēneša laikā, ņemot vērā viņa kvalifikāciju, un tā nav atkarīga no veiktā darba apjoma. Laika darba samaksas sistēma dalās divos veidos:

- vienkārša laika darba samaksa
- laika darba premiālā samaksa.

Izmantojot laika darba samaksas sistēmu, aprēķinot mēneša darba samaksas summu, izšķir trīs variantus:

- vadoties no noteiktās samaksas likmes par 1 stundu;
- vadoties no noteiktās samaksas likmes par 1 darba dienu;
- vadoties no noteiktās amatalgas

Amatalga – tā ir fiksēta darba samaksas summa mēnesī, kas nav atkarīga no darba dienu skaita mēnesī, bet kas pienākas darbiniekam strādājot normālo darba laiku (Latvijā 40 stundas

²⁵ Krutikova L., Zaiceva E., Pikule S., Zadorožnaja O. Darba algas uzskaitē, Rīga, 2005. - 176 lpp.

nedēļā). Gadījumā, ja darbinieks mēneša laikā nav bijis attaisnojošu iemeslu dēļ, tas ir nostrādājis nepilno mēnesi, tas arī samaksa viņam tiek aprēķināta proporcionāli nostrādāto dienu skaitam, pēc formulas 2.1.

$$\text{Darba algas lielums} = \text{alga} / \text{N.d.} \times \text{N.f.},^{26} \quad [2.1.]$$

kur

- alga, tas ir noteikta mēnešalga
- N.d. – darba dienu skaits mēnesī
- N.f. – faktiski nostrādāto dienu skaits.

Aprēķinot laika algu darba devējs nedrīkst noteikt darbinieka mēneša amatalgu un stundas vai dienas likmi zemāku par valsts noteiktu minimālo darba samaksu, maksimālo lielumu valsts nenosaka.

Laika darba premiālā samaksas sistēma paredz, ka bez darba algas par faktiski nostrādāto laiku, darbiniekam tiek izmaksātas arī prēmija, ko paredz individuālais un darba koplīgums (vai arī nolikums par darba samaksas noteikumiem uzņēmumā), ko izmaksā par darba galarezultātiem. Laika darba samaksa ir izdevīga, lai kontrolētu vadītāju un to speciālistu darbu, kas strādā nepilnu darba dienu, darbu utt. Visbiežāk, lai paaugstinātu šo personu darba atdevi, izmanto laika darba premiālo samaksas sistēmu.

Otrais darba samaksas veids – tā ir gabaldarba samaksas sistēma. To bieži sauc par akorda algas samaksas sistēmu. Akorda algas sistēmas pamats ir kvantitatīvie (apjoma) rādītāji un noteiktie izcenojumi apjoma rādītāja vienībai. Akorda algas sistēmas būtība ir tā, ka darbinieka darba samaksa ir atkarīga no izstrādātās produkcijas kvantitātes un kvalitātes. Izmantojot šo formu, jau iepriekš ar veicējiem tiek noteikts un saskaņots darba veids un apjoms, laika vai izstrādes forma, izcenojumi, kā arī darba apstākļi.

Citiem vārdiem sakot, atšķirībā no stundas tarifa likmes darba samaksas sistēmas, izmantojot gabaldarba (akorda) samaksas sistēmu darba devējam ir jāņem vērā ne tikai darba stundas, ko nostrādājis darbinieks, bet arī saražotās produkcijas kvalitāte, no dotā darbinieka darba saņemtā lietderīgā efekta uzņēmumam daudzums.

Gabaldarba tiešā vai vienkāršā samaksas sistēma paredz, ka darbinieka darba samaksa ir tieši atkarīga no izstrādes, tas ir, no tā, ka un kādā apjomā viņš izpildīja noteikto izstrādes normu un no mēnesī nostrādāto dienu vai stundu skaita.

Lai stimulētu darbinieka atdevi, ja darba samaksā tiek izmantota gabaldarba (akorda) samaksas sistēma, var izmantot gabaldarba vienkāršo vai progresīvi premiālo samaksas sistēmu. Attiecībā uz normālo darba samaksas izcenojumu un izstrādes normu darba devējs

²⁶ Krutikova L., Zaiceva E., Pikule S., Zadorožnaja O. Darba algas uzskaitē, Rīga, 2005. - 176 lpp.

var noteikt premiālo piemaksu – par izstrādes normas izpildīšanu un brāķa nepieļaušanu, par izstrādes normas pārsniegšanu utt. Premiālo piemaksu var noteikt kā absolūtā summā, tā arī procentos.

Prēmijas (premiālās piemaksas) atšķirība no piemaksas ir tā, ka piemaksa ir atlīdzība par papildu darbu, kas veikts mēneša laikā, bet prēmija – tā ir piemaksa par darbu, kas veikts pārskata mēnesī, kvalitāti.

Piemaksas – tās ir summas, kuras darba devējs izmaksā darbiniekam par mēneša laikā izdarīto darbu un kuru summa tiek pievienota darba algai par to pašu mēnesī. Piemaksas iedalās trīs veidos:

- piemaksas, no nosaka likumdošana un dažādi normatīvie akti;
- piemaksas, ko uzņēmumā nosaka darba koplīgums;
- piemaksas, ko nosaka darba līgums.

Pie kam piemaksas, no nosaka darba līgums, attiecas tikai uz konkrētā darbinieka tiesībām tās saņemt, bet piemaksas no nosaka darba koplīgums, attiecas uz visiem uzņēmuma darbiniekiem. Piemaksas, ko nosaka likumdošana attiecas uz visiem darbiniekiem neatkarīgi no uzņēmuma īpašnieka un tā, vai tās ir noteiktas darba līgumā vai nav.

Atbilstoši darba koplīgumam vai darba līgumam darbiniekam var tikt noteiktas sekojošas piemaksas:

- par papildu darbu
- par darbu īpašos apstākļos
- par nakts darbu (no 22.00 līdz 06.00), nemazāk par 50% no noteiktas dienas vai stundas algas likmes.
- par virsstundu laiku, par darba nedēļas atpūtas laiku vai svētku dienā, nemazāk kā 100% apmērā noteiktas dienas vai stundas algas likmes.²⁷

Tā kā jūrnieki galvenokārt strādā vairāk par astoņām stundām dienā, piemaksa par virsstundām jūrniekiem ir ļoti svarīgs nosacījums, starptautiskajos standartos pat noteikta piemaksa par garantēto virsstundu skaitu.

2.2. Jūrnieku darba un darba samaksas nosacījumi

Latvijā ar aptuveni 13 000 aktīvo jūrnieku skaitu atrodas piektajā vietā Eiropas Savienībā, 12 000 no tiem strādā starptautiskajā tirdzniecības flotē (pārējie – iekšējo ūdeņu un

²⁷ Krutikova L., Zaiceva E., Pikule S., Zadorožnaja O. Darba algas uzskaitē, Rīga, 2005. - 176 lpp.

zvejas flotē). Latvijas kuģu īpašnieki joprojām izvēlas reģistrēt savus kuģus citu valstu Kuģu reģistros. Diemžēl Latvijas valsts saviem kuģu īpašniekiem savlaicīgi nepalīdzēja ar labvēlīgu nodokļu un kredītu politiku un rezultātā Latvijas flote pārreģistrējas zem to valstu karogiem, kurās nav tik liels nodokļu slogs un var dabūt kredītus flotes atjaunošanai. Kuģošanas uzņēmumi, izmantojot ārvalstu nodokļu politiku priekšrocības, pārvietojot savu, ar kuģošanu saistīto saimniecisko darbību uz ārzemēm.

55% Latvijas jūrnieku strādā uz tankkuģiem, 12% – uz ro-ro tipa kuģiem, uz citu tipu kuģiem strādājošo jūrnieku skaits ir mazāks par 10% uz katra no kuģu tipa.

Latvijas jūrnieki ir nodarbināti uz dažāda tipa tankkuģiem. Izteikti liela jūrnieku grupa (61% no jūrniekiem, kuri strādā uz tankkuģiem) ir nodarbināti uz ķīmisko/ naftas produktu tankkuģiem. Ņemot vērā, ka no kopējā aktīvo Latvijas jūrnieku skaita 46% ir kuģu virsnieki, bet 54% ir ierindas jūrnieki, uz tankkuģiem ir vērojama apgriezta nodarbināto jūrnieku īpatsvara proporcija, jo no Latvijas jūrniekiem, kuri strādā uz tankkuģiem, 58% ir virsnieki (klāja komandas virsnieki – 32%, kuģu mehāniķi – 26%). Cita situācija ir uz ro-ro kuģiem, kur no nodarbinātajiem jūrniekiem gandrīz 70% veido tieši ierindas jūrnieki.

Latvijas jūrnieku vidējais vecums ir 39,9 gadi. Klāja komandas vidējais vecums ir 40,8 gadi, kapteiņu – 49,4. Kuģu mehāniķu vidējais vecums ir 43,5 gadi, vecāko mehāniķu – 48,9 gadi. Ierindas jūrnieku vidējais vecums ir 39 gadi. Latvijas jūrnieku vidējā vecuma struktūra būtiski neatšķiras no vidējā Eiropas jūrnieku vecuma.²⁸

Jūrnieka darba tiesiskās attiecības regulē Darba likums un citi darba tiesiskās attiecības reglamentējoši normatīvie akti. Darbā uz Latvijas kuģiem nedrīkst pieņemt personas, kas jaunākas par 16 gadiem.

Jūrnieka darba līgums ir rakstveida vienošanās starp kuģa īpašnieku un personu, kuru pieņem darbā noteiktu darba pienākumu veikšanai uz kuģa.

Jūrnieka pienākums ir ievērot attiecīgā kuģa iekšējās kārtības noteikumus un izpildīt kuģa kapteiņa rīkojumus. Darba devēja pienākums ir maksāt darba līgumā paredzēto darba samaksu, kā arī nodrošināt taisnīgus, drošus un veselībai nekaitīgus darba apstākļus.

Jūrnieki, kas norīkoti darbā uz konkrēta kuģa, tiek ierakstīti attiecīgā kuģa apkalpes sarakstā. Uzsākot darbu uz kuģa, ikviens apkalpes loceklis saņem darba, ugunsdrošības tehnikas, ugunsdzēsības un citas nepieciešamās instrukcijas, kuras sniedz kuģa kapteinis vai viņa pilnvarota persona.

²⁸ Latvijā reģistrēti jūrnieki. [tiešsaiste]. [skatīts 07.12.2012]. Pieejams: <http://www.jurasadministracija.lv/index.php?id=230>

Darba līgumā norāda tā noslēgšanas vietu un datumu, jūrnieka vārdu, uzvārdu, pilsonību, personas kodu, dzimšanas vietu, datumu un līgumslēdzēju pušu adreses, tiesības un pienākumus, kā arī šādas precīzas ziņas:

- tā kuģa vārds, uz kura jūrnieks apņemas strādāt;
- paredzētā reisa vai darba līguma termiņš, kuģa apkalpes locekļu atbrīvošanas osta, arī ostas vai vietas, uz kurām šis līgums neattiecas;
- kur un kad jūrnieks ierodas uz kuģa vai sāk strādāt (ja tas nepieciešams);
- jūrnieka ieņemamais amats;
- jūrniekam paredzētā darba samaksa;
- apmaksāta ikgadējā atvaļinājuma kalendāra dienu skaits un valsts svētku dienas, kā to paredz jūras kodekss;
- pārtikas nodrošinājums darba periodā uz kuģa;
- darba laiks;
- citi nosacījumi saskaņā ar līgumslēdzēju pušu vienošanos.

Darba un atpūtas laiks. Normālais dienas darba laiks ir astoņas stundas, ieskaitot īsus darba pārtraukumus. Dienas darba laiks ir darba laiks diennakts periodā. Kuģa apkalpes locekli var nodarbināt virs noteiktā normālā dienas darba laika, taču nepārsniedzot 14 stundas diennaktī un 72 stundas nedēļā.

Jūrniekus, kuri nav sasnieguši 18 gadu vecumu, aizliegts nodarbināt nakts laikā. Nakts laiks ir deviņas secīgas stundas, to skaitā laika periods no pulksten 24 līdz 5. Lai nodrošinātu kuģa, uz tā esošo cilvēku vai kravas drošību ārkārtas situācijā vai lai sniegtu palīdzību jūrā, kuģa kapteinim ir tiesības norīkot apkalpes locekli strādāt jebkurā laikā. Pēc ārkārtas situācijas novēršanas vai palīdzības sniegšanas kuģa kapteinis nodrošina apkalpes loceklim atbilstošu atpūtas laiku tuvākajā laika periodā, kas atbilst neizmantojamam atpūtas laikam.

Piemaksa par darbu virs normālā dienas darba laika, brīvdienās un svētku dienās, kā arī nakts laikā tiek aprēķināta likumā noteiktajā kārtībā, ja darba koplīgumā vai darba līgumā nav noteikta lielāka piemaksa. Darba likumā ir noteikts, ka darbinieks, kas veic nakts darbu, saņem piemaksu ne mazāk kā 50 procentu apmērā no viņam noteiktās stundas vai dienas algas likmes un ja darbinieks, kas veic virsstundu darbu vai darbu svētku dienā, saņem piemaksu ne mazāk kā 100 procentu apmērā no viņam noteiktās stundas vai dienas algas likmes.

Jūrnieka atpūtas laiks nedrīkst būt mazāks par 10 stundām diennaktī un 77 stundām nedēļā. Diennakts atpūtas laiku var sadalīt divās daļās, no kurām vismaz vienas daļas ilgums nedrīkst būt mazāks par sešām stundām, bet intervāls starp šīm daļām nedrīkst pārsniegt 14

stundas. Darba pienākumu pildīšanai izmantotos atpūtas laika pārtraukumus jūrniekam kompensē ar adekvātu atpūtas laiku.

Kuģa apkalpes locekļu darba un atpūtas laika uzskaiti uz kuģa veic kuģa kapteinis vai viņa pilnvarota persona. Kuģa kapteinis vai viņa pilnvarota persona katru mēnesi informē apkalpes locekļus par viņu darba un atpūtas laiku. Darba un atpūtas laika uzskaiti kontrolē Latvijas Jūras administrācija. Ja uzskaites dokumenti vai citas liecības parāda, ka pārkāpti noteikumi, kuri attiecas uz darba vai atpūtas laiku, Latvijas Jūras administrācija veic pasākumus, tostarp kuģa apkalpes minimālā sastāva pārskatīšanu, lai novērstu turpmākus pārkāpumus.

Darba devējs nodrošina, lai darba un atpūtas laika grafiks tiktu periodiski pārskatīts un apstiprināts, lai tiktu uzraudzīta tā atbilstība darba un atpūtas laiku regulējošo normatīvo aktu prasībām.

Mācību trauksmes, ugunsdzēsības mācības, glābšanas līdzekļu izmantošanas mācības un citas mācības organizējamās tā, lai līdz minimumam samazinātu atpūtas laika traucējumu.²⁹

Latvijā kuģu apkalpes minimālo sastāvu regulē Ministru kabineta noteikumi Nr.80 „Noteikumi par kuģu apkalpes minimālo sastāvu”, kas bija pieņemti 2006.gadā 24. janvārī un stājās spēkā 2006. gadā 8. februārī. Noteikumos ir teikts, ka kuģu apkalpes komplektēšana notiek saskaņā ar 1974.gada Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS 74 konvencija), 1978.gada Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW konvencija) un 1996.gada Starptautiskās Darba organizācijas Konvenciju par jūrnieku darba laiku un kuģu apkalpes komplektēšanu. Kuģiem, kuri veic starptautiskus reisus, kuģa apkalpes minimālo sastāvu nosaka atbilstoši šo noteikumu noteiktajām starptautiskajos reisos iesaistīto kuģu apkalpes minimālā sastāva normām.

Latvijas Jūras administrācija izsniedz apliecību par kuģa apkalpes minimālo sastāvu atbilstoši kuģa tilpībai, galveno dzinēju jaudai, kuģošanas rajonam un ekspluatācijas režīmam. Lai saņemtu apliecību, kuģa īpašnieks iesniedz Latvijas Jūras administrācijā aizpildītu iesniegumu

Latvijas Jūras administrācija 10 darbdienu laikā izskata kuģa īpašnieka iesniegumu, izvērtē attiecīgā kuģa dienesta organizāciju, kuģa aprīkojuma un ekspluatācijas īpatnības, kā arī apkalpes kvalifikācijas līmeni un pieņem lēmumu par apliecības izsniegšanu.³⁰ 2.1. tabulā ir parādītas kuģu apkalpes minimālā sastāva normas.

²⁹ LR likums. Jūras kodekss (29.05.2003). - Latvijas Vēstnesis, 01.08.2003, Nr.91. [skatīts 03.12.2012].

Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=76358>

³⁰ LR MK noteikumi Nr.80. Noteikumi par kuģu apkalpes minimālo sastāvu (24.01.2006). - Latvijas Vēstnesis, 08.02.2006, Nr.22. [skatīts 06.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=127427>

**Starptautiskos reisos iesaistīto kuģu apkalpes minimālā sastāva normas, Latvijā, spēkā no 2006.
gada 8. februāra³¹**

| Kapteinis un klāja apkalpe kravas kuģiem | | | | | | |
|---|---------------------------------|--|---|--|---|-------------------|
| Nr. p.k. | Amats | Kvalifikācijas dokumenta STCW konvencijas noteikums | Skaits | | | |
| | | | 3000 BT un lielāki | 1500BT- 3000 BT | 500 BT- 1500 BT | līdz 500BT |
| 1. | Kapteinis | II/2 IV/2 | 1 | 1 | 1 | 1 (II/3) |
| 2. | Vecākais stūrmanis | II/2 IV/2 | 1 | 1 | 1 | - |
| 3. | Sardzes stūrmanis | II/1 IV/2 | 2 | 1 | 1 | 1 (II/3) |
| 4. | Kvalificēts sardzes matrozis | II/4 | 3 | 2 | 2 | 1 |
| 5. | Sardzes matrozis | II/4 | 2 | 1 | - | 1 |
| Kuģu mašintelpas apkalpe | | | | | | |
| Nr. p.k. | Amats | Kvalifikācijas dokumentācijas noteikums | Skaits | | | |
| | | | galv. dzinēja jaua > par 3000kW | galv. dzinēja jaua 750kW - 3000kW | galv. dzinēja jaua < par 750 kW | |
| | | | ar/bez pastāvīgas sardzes | ar/bez pastāvīgas sardzes | ar/bez pastāvīgas sardzes | |
| 1. | Vecākais mehāniķis | III/2 | 1/1 | 1/1 | - | |
| 2. | Otrais mehāniķis | III/2 | 1/1 | - | - | |
| 3. | Sardzes mehāniķis | III/1 | 2/1 | 2/1 | 2/2 | |
| 4. | Sardzes motorists | III/4 | 3/2 | 1/- | - | |

Sakarā ar to, ka darba vietu skaits uz Latvijas kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem ir ļoti neliels, Latvijas jūrnieki pārsvarā ir spiesti nolīgt darbu ārzemju kuģu kompānijās zem valsts

³¹ LR MK noteikumi Nr.80. Noteikumi par kuģu apkalpes minimālo sastāvu (24.01.2006). - Latvijas Vēstnesis, 08.02.2006, Nr.22. [skatīts 06.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=127427>

karogiem: Libērijas, Panamas, Hondurasas, Bermudas u.c., tā saucamajiem „ērtiem” karogiem, kur eksistē specifiskā jūras un darba likumdošana. Ņemot vērā patreizējo situāciju ar nodokļu sistēmas piemērošanu jūrniekiem, Latvija var zaudēt lielu skaitu augsti kvalificētu speciālistu. Šī situācija būtu abpusēji nepatīkama gan Latvijas valstij, gan jūrniekiem. Tiek sagatavoti jauni speciālisti dažādās ar jūrniecību saistītās skolās, akadēmijās, bet brīdī, kad šie speciālisti saskarsies ar šo nodokļu maksāšanas problēmu, grūti prognozēt lēmumus, ko šie jūrnieki nākotnē pieņems un kā rīkosies.³²

Ik vienam darbiniekam ir svarīgi tādi jautājumi, ka darba drošība, darba laiks, minimālo nodarbinātības vecums, strādājošo sociālās garantijas u.tml. ILO (International Labour Organization) jeb SDO (Starptautiskā Darba organizācija) ir organizācija, kas reglamentē šos būtiskus jautājumus, kas skar strādājošos visā pasaulē. Tai skaitā šī organizācija nosaka visus standartus darbam uz kuģiem. Tas ir īpaši svarīgi, jo jūrnieki, atrodoties jūrā, ir ļoti neaizsargāti, viņu darba vide ir ļoti specifiska, bet jūrnieku skaits visā pasaulē ir aptuveni 1,2 miljoni.

Kopš ILO dibināšanas 1919. gadā tā izdevusi aptuveni 65 noteikumus un dažādus normatīvos aktus, kas reglamentē darbu jūrā. Gan šis fakts, gan vēlme nostādīt visus jūrniekus vienādā stāvoklī noveda pie loģiska soļa – 2006. gada 23. februārī Ženēvā, Šveicē, ILO 94. konferencē, kas bija arī 10. jūrniecības sesija, praktiski vienbalsīgi pieņēma jauno Konsolidēto jūras darbinieku konvenciju. Tas liecina, ka šāda konvencija tik ļoti globālā nozarē kā jūras transports bija ļoti nepieciešama. Tiklīdz tā stāsies spēkā visā pasaulē, tai jāatrisina daudzas problēmas un jāatjauno, jāmodernizē jau novecojušie jūrnieku nodarbinātības standarti. Galvenā problēma, kas lika pieņemt šādu konvenciju, bija nevis ļaut valstīm piemērot savus standartus saviem kuģiem, bet gan tas, ka uz kuģiem strādājošie bieži vien ir pilnīgi citas tautības cilvēki un tiem nav sakara nedz ar kuģa pieraksta valsti, nedz kuģa operatora valsti. Tāpēc līdz šim ļoti viegli bija nepieciešamības gadījumā dažādu valstu pārstāvjiem piedāvāt un nodrošināt dažādus darba apstākļus, sociālās garantijas, darba līguma nosacījumus.

Jūras transports ir vadošais transporta veids, tas nodrošina 90% no visas pasaules tirdzniecības apjoma. Īpaši straujš pieaugums bijis tieši pēdējos 50 gados, kad pasaulē ātros tempos sāka pieaugt degvielas patēriņš. Tas izteiksmīgi norāda uz to, cik ļoti globalizējusies jūras transporta joma un ka jūrniecībai ir ļoti nozīmīga loma visas pasaules ekonomikā.

Konvencija attiecas uz kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 500 bruto tilpības vienību. Faktiski tas nozīmē, ka tā piemērojama gandrīz visiem tirdzniecības kuģiem un, kā jau ievadā

³² Latvijas Jūrniecības Savienība - Par jūrnieku nodokļu politiku. [skatīts 07.12.2012]. Pieejams: www.ljs.lv/upload/File/20.nod.pol2.doc

minēts, skar vairāk kā 1,2 miljonu jūrnieku intereses visā pasaulē. Vēl viens iemesls konvencijas izstrādei bija fakts, ka nelabvēlīgi, slikti darba apstākļi nesekmē kvalitatīvu kuģošanu. Jaunā konvencija skaidri definē jūrnieku tiesības. Tā arī sniedz iespēju valstīm brīvi izmantot šīs tiesības. Pēdējā iespēja izslēdz diskrimināciju starp dažādu nacionalitāšu pārstāvjiem. Tātad viens no konvencijas mērķiem ir padarīt visus pasaules jūrniekus vienlīdzīgus.³³

Konvencijas mērķis attiecība uz jūrnieku nodarbinātību un sociālām tiesībām ir tas, ka:

- katram jūrniekam ir tiesības uz drošu un aizsargātu darba vietu, kas atbilst drošības standartiem;
- katram jūrniekam ir tiesības uz godīgiem darba noteikumiem;
- katram jūrniekam ir tiesības uz pienācīgiem darba un dzīves apstākļiem uz kuģa;
- katram jūrniekam ir tiesības uz veselības aizsardzību, medicīnisko aprūpi, labklājības pasākumiem un cita veida sociālo aizsardzību.³⁴

ILO Konsolidētā jūras darbinieku konvencija nākotnē aizstāvēs pasaules jūrniekus līdzīgi tam, kā to dara arodbiedrības. Taču ITF biedru skaits tikai nedaudz pārsniedz 600 000, bet jūrnieku skaits pasaulē ir divas reizes lielāks. Un, protams, konvencijai stājoties spēkā, jūrniekiem atšķirībā no arodbiedrībām nebūs jāmaksā nekādas biedru naudas. Tas ir ļoti svarīgi, lai jūrniekam būtu kāda minimāla garantija un aizstāvība, bet, ja jūrnieks vēlas justies vēl drošāk, tad viņš var kļūt par arodbiedrības biedru.

Jūrnieku skaits pasaulē – 1 200 000

- Neaizsargāti jūrnieki – 600 000;
- ITF biedri – 600 000.

Latvijai šī konvencija nozīmē to, ka, pirmkārt, tās jūrnieki būs aizsargāti, atrodoties un strādājot uz kuģiem, kuru karoga valsts nespēj vai nevēlas nodrošināt pienācīgu kontroli, tiem būs nodrošināts apmierinošs darba un dzīves līmenis. Otrkārt, Latvijas jūrnieki būs pasargāti no kuģu īpašnieku vai personāla atlases uzņēmumu patvaļas, jo lielākoties jūrnieku darbs aizrit ārpus mājas valsts robežām, aiz kurām valsts nespēj pietiekami rūpēties par saviem pavalstniekiem.³⁵

2011. gada 1. februārī valdība atbalstīja Latvijas pievienošanos 2006. gada Konvencijai par darbu jūrniecībā, uz doto brīdi šī konvencija nav spēkā, tomēr Ārlietu ministrija informē,

³³ Latvijas jūrniecības savienība, Latvijas jūrniecības gadagrāmata, 2008, Rīga, 2009. - 472 lpp.

³⁴ Starptautisks dokuments. 2006. gada konvencija par darbu jūrniecībā (23.02.2006). - Latvijas Vēstnesis, 27.04.2011, Nr.65 [skatīts 07.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=229287>

³⁵ Latvijas jūrniecības savienība, Latvijas jūrniecības gadagrāmata, 2008, Rīga, 2009. - 472 lpp.

ka 2013.gada 20.augustā Latvijas Republikā tā stāties spēkā.³⁶ Tas ir liels solis jūrnieku sociālā nodrošinājuma struktūras sakārtošanā un pilnveidošanā.

Konvencija gan Latvijas, gan visas pasaules mērogā paredz tādu jūrnieku aizsardzības līmeni, par kādu jau ļoti sen cīnījušās Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF) un Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA). Taču ne visi Latvijas jūrnieki ir šīs arodbiedrības biedri.

Kas attiecas uz jūrnieku algām, visbiežāk tās tiek noteiktas saskaņā ar Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF – International Transport Workers' Federation) likmēm, bet vidējais algu līmenis ir atkarīgs no situācijas darba tirgū un darba apstākļiem.³⁷

Tā kā kuģniecības nozare ir pietiekami reglamentēta no valsts puses, diemžēl jūrnieku alga parasti ir atkarīga no darba līguma veida, ko jūrnieks ir parakstījis. Ir svarīgi, lai jūrnieks neparakstītu līgumu, kurā ir norādīta tāda darba alga, kāda viņu neapmierina. Parasti, ja nav citas tādas vienošana, kā piemēram ITF vienošanas, jūrnieka līgums būs juridiski saistošs.

Pastāv starptautiski atzīti algas minimumi uz kuriem orientējas daudzi kuģa īpašnieki. Ja kuģis, uz kura strādā jūrnieks, ir aptverts ar ITF līgumu, tad jūrniekam ir tiesības uz ITF algu noteiktam likmēm atbilstoši šim līgumam.

ITF uzskata, ka uz nacionāla karoga kuģiem neviens no jūrniekiem nedrīkst saņemt algu, mazāku, nekā tas ir uzstādīts ar ILO likmēm.³⁸ 2.2. tabulā ir attēlots 2012. gadā ILO algu minimālais līmenis tikai dažiem jūrnieku amatiem.

Saskaņā ar ITF noteikumiem jūrnieku normāla darba diena ir astoņas stundas dienā no pirmdienas līdz piektdienai. Visām pārējām nostrādātām stundām, kas ir pāri astoņām stundām, jābūt apmaksātam kā virsstundām. Virsstundu aprēķinam tiek izmantota pamatalgas stundas likme reizinot to ar koeficientu 1.25. Bet šie noteikumi ir attiecībā uz pārsniegto virsstundu skaitu, jo 103 stundas skaitās kā garantētas un to apmaksas lielums ir uzradīts ITF normās. Katram jūrniekam ir tiesības, par darba attiecību izbeigšanu kāda iemesla dēļ, saņemt septiņu dienu lielu atvaļinājuma kompensāciju par katru nostrādāto mēnesi, kā arī iztikas maksu 18 dolāru apmēra par 7 dienām.³⁹

³⁶ 02.10.2012. ĀM informācija. Par konvencijas spēkā stāšanos (02.10.2012). - Latvijas Vēstnesis, 09.10.2012, Nr. 159. [skatīts 07.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=251954>

³⁷ Latvijas jūrniecības savienība, Latvijas jūrniecības gadagrāmata, 2008, Rīga, 2009. - 472 lpp.

³⁸ Seafarers salary [tiešsaiste]. [skatīts 10.12.2012]. Pieejams: http://www.itfseafarers.org/what_wages.cfm/languageID/1

³⁹ ITF UNIFORM "TCC" COLLECTIVE AGREEMENT, For Crews on Flag of Convenience Ships, [skatīts 07.12.2012]. Pieejams: <http://www.itfglobal.org/files/extranet/-1/33560/ITF%20Uniform%20TCC%20CBA%202012%20-%202014.pdf>

Jūrnieku darba samaksa pēc ITF starptautiskām noteiktām normām, ASV dolāros, 2012.gadā ⁴⁰

| Amats | Pamatalga (40st./ nedēļā) | Garantētas virsstundas (103 st.) | Atvaļinājuma kompensācija (7 dienas) | Iztikas maksa (18 USD x 7 dienas) | Kopā |
|-----------------------------|---------------------------------|--|--|---|-------------|
| Kapteinis | 2699 | 2005 | 630 | 126 | 5460 |
| Vecākais mehāniķis | 2453 | 1822 | 572 | 126 | 4973 |
| Vecākais kapteiņa palīgs | 1742 | 1294 | 406 | 126 | 3568 |
| 1. mehāniķis | 1742 | 1294 | 406 | 126 | 3568 |
| 2. kapteiņa palīgs | 1395 | 1036 | 326 | 126 | 2883 |
| 2. mehāniķis | 1395 | 1036 | 326 | 126 | 2883 |
| Radio operators | 1395 | 1036 | 326 | 126 | 2883 |
| Elektromehāniķis | 1395 | 1036 | 326 | 126 | 2883 |
| 3.kapteiņa palīgs | 1345 | 999 | 314 | 126 | 2784 |
| 3. mehāniķis | 1345 | 999 | 314 | 126 | 2784 |
| Elektriķis | 1200 | 891 | 280 | 126 | 2497 |
| Bocmanis | 895 | 665 | 209 | 126 | 1895 |
| Galvenais pavārs | 895 | 665 | 209 | 126 | 1895 |
| AB matrozis | 801 | 595 | 187 | 126 | 1709 |
| Motorists | 801 | 595 | 187 | 126 | 1709 |
| Eļļotāji/ Smērētāji | 801 | 595 | 187 | 126 | 1709 |
| OS matrozis | 596 | 433 | 139 | 126 | 1304 |

Jūrnieku algu lielums ir dažāds, tas ir atkarīgs no ieņemama amata, reisa ilguma un kuģa tipa. Vērts atzīmēt, ka uz kuģiem, kuri pārvada bīstamas kravas, piemēram degvielu vai ķīmiskas vielas, algas apmērs ir ievērojami augstākas.

⁴⁰ ITF UNIFORM "TCC" COLLECTIVE AGREEMENT, For Crews on Flag of Convenience Ships, [skatīts 07.12.2012]. Peejams: <http://www.itfglobal.org/files/extranet/-1/33560/ITF%20Uniform%20TCC%20CBA%202012%20-%202014.pdf>

2.3. Jūrnieku valsts sociālās garantijas

Sociālā apdrošināšana ir pasākumu kopums, ko organizē valsts, lai apdrošinātu personas vai tās apgādībā esošo personu risku zaudēt darba ienākumu sakarā ar sociāli apdrošinātās personas slimību, invaliditāti, maternitāti, bezdarbu, vecumu, nelaimes gadījumu darbā vai saslimšanu ar arodslimību, bērna kopšanu, kā arī papildu izdevumiem sakarā ar sociāli apdrošinātās personas vai tās apgādībā esošās personas nāvi. Sociālā apdrošināšana ir valsts sociālās drošības sistēmas sastāvdaļa.

Sociālās apdrošināšanas pamatprincipi paredz:

- solidaritāti starp sociālās apdrošināšanas iemaksu veicējiem un sociālās apdrošināšanas pakalpojumu saņēmējiem;
- sociālās apdrošināšanas līdzekļu izmantošanu tikai sociālās apdrošināšanas pakalpojumiem saskaņā ar likumu.

Sociālās apdrošināšanas veidi ir šādi:

- valsts pensiju apdrošināšana;
- sociālā apdrošināšana bezdarba gadījumam;
- sociālā apdrošināšana pret nelaimes gadījumiem darbā un arodslimībām;
- invaliditātes apdrošināšana;
- maternitātes un slimības apdrošināšana;
- vecāku apdrošināšana.

Sociālajai apdrošināšanai obligāti ir pakļauti

- visi 15 gadu vecumu sasniegušie darba ņēmēji, kurus nodarbina darba devējs — iekšzemes nodokļu maksātājs, citas dalībvalsts nodokļu maksātājs vai citas dalībvalsts komersanta filiāle (pastāvīgā pārstāvniecība);
- personas, kuras kopj bērnu, kas nav sasniedzis pusotra gada vecumu, un saņem bērna kopšanas vai vecāku pabalstu;
- personas, kuras saņem bezdarbnieka pabalstu;
- invalīdi, kuri nav reģistrēti kā darba ņēmēji vai nav obligāti sociāli apdrošināti kā pašnodarbinātie;
- personas, kuras saņem bērna invalīda kopšanas pabalstu;
- personas, kuras saņem maternitātes, paternitātes vai slimības pabalstu;
- personas, kuras saņem atlīdzību par adoptējamā bērna aprūpi;
- personas, kuru laulātais (kam piešķirts diplomātiskais rangs saskaņā ar Diplomātiskā un konsulārā dienesta likumu) pilda diplomātisko un konsulāro dienestu ārvalstīs un

kuras uzturas attiecīgajā ārvalstī kā diplomātisko un konsulāro dienestu pildošas personas laulātais;

- personas, kuras atrodas attiecīgajā ārvalstī dienesta pienākumus pildoša karavīra laulātā statusā, izņemot gadījumu, kad karavīrs piedalās starptautiskajā operācijā, militārajās mācībās, manevros vai atrodas komandējumā;
- personas, kuras veic algotos pagaidu sabiedriskos darbus;
- pašnodarbinātie;
- visi 15 gadu vecumu sasniegušie iekšzemes darba ņēmēji pie darba devēja — ārvalstnieka un ārvalstu darba ņēmēji pie darba devēja — ārvalstnieka.

Sociālās garantijas ir pabalsti un kompensācijas, kā arī apdrošināšana. Vairākums Latvijā strādājošo iedzīvotāju zina, kādas sociālās garantijas viņiem pienākas, maksājot gan darba ņēmēja obligātos sociālos nodokļus, gan arī tos obligātos sociālos nodokļus, ko darba devējs iemaksā valsts budžetā par katru viņā uzņēmumā nodarbināto darba ņēmēju. Bet jūrnieku, kamēr viņi ir jūrā, tiesības nodrošina starptautiskā konvencija. Ja jūrnieks ir arodbiedrības biedrs, tad parakstot darba līgumu, stājās spēka darba koplīgums, trešā līgumslēdzēja puse (arodbiedrība) kontrolē atrunāto prasību izpildi. Latvijas jūrnieki var tikt par Latvijas Tirdzniecības flotes Jūrnieku arodbiedrības (LTFJA) biedru, kas tika dibināta 1991. gadā. LTFJA ir Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības (LBAS), Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF, London), Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETF, Brussels), kā arī Baltijas valstu pastāvīgi darbojošos komiteju locekle.

Pēc 2.3.tabulas informācijas var secināt, ka kopēja VSAOI likme palielinājās tikai 2011.gadā par 2% un 2012.gada paliek nemainīga.

2.3.tabula

VSAOI likmes vispārējā gadījumā Latvijā 2002.-2012.g. (%) ⁴¹

| Iemaksu veicējs/ Gads | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Darba ņēmējs likme | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 11 | 11 |
| Darba devēja likme | 24.09 | 24.09 | 24.09 | 24.09 | 24.09 | 24.09 | 24.09 | 24.09 | 24.09 | 24.09 | 24.09 |
| Kopējā likme | 33.09 | 33.09 | 33.09 | 33.09 | 33.09 | 33.09 | 33.09 | 33.09 | 33.09 | 35.09 | 35.09 |

Latvijas jūrnieki ir nodarbināti gan uz Latvijā reģistrētiem kuģiem, gan uz Eiropas Savienības reģistrētiem kuģiem, gan arī uz tā saucamajiem „ērtiem” karogiem. Tāpēc rodas trīs dažādas jūrnieku grupas, pēc to sociālas nodrošināšanas.

⁴¹ Autora izveidots

Pirmā no tam ir, kad jūrnieks ir nodarbināts uz kuģa, kas ir reģistrēts zem Latvijas karoga, tad uz viņu ir attiecināmas visas Latvijas valsts normas un sociālās garantijas.

Darba ņēmējs veic valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas (VSAOI) ar darba devēja starpniecību. Jūrniekiem ir noteikti atvieglojumi Darba devējs ietur obligātās iemaksas, kas jāveic darba ņēmējam (2012.g. to likme sastāda 11%) un kas jāveic darba devējam (2012.g. to likme sastāda 24.09%) no ienākumiem, par kuriem maksājams iedzīvotāju ienākuma nodoklis.⁴² Saskaņā ar LR likumu „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” 8.pantu 4. nodaļu ir noteikts, ka algas nodoklis tiek ieturēts no:

- virsniekiem — Ministru kabineta noteikto 2,5 mēneša minimālo darba algu apmērā;
- pārējam personālam — Ministru kabineta noteikto 1,5 mēneša minimālo darba algu apmērā.⁴³

Kā otru grupu var izdalīt, kad jūrnieks strādā uz Eiropas Savienības reģistrētiem kuģiem, tad viņam nav nodrošinātas Latvijas valsts sociālās garantijas. Latvija kopš iestāšanās ES sociālās drošības jomā ieviesa jaunu jēdzienu sociālās drošības shēmu koordinācija. To īsteno saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr.1408/71 par sociālās drošības shēmu piemērošanu darba ņēmējiem, kuri pārvietojas Eiropas Savienības ietvaros. Regulas Nr.1408/71 galvenais pamatprincips ir vienas dalībvalsts tiesību aktu piemērošana. Tas nozīmē, ka iemaksas par darba ņēmēju vienlaicīgi var veikt tikai vienā ES dalībvalstī. Jūrnieki ir sociāli apdrošināti saskaņā ar dalībvalsts tiesību aktiem, ar kuras karogu peld kuģis, uz kura jūrnieki strādā.⁴⁴

Izņemot situāciju, kad Latvijas jūrnieks ir nodarbināts uz Norvēģijas Starptautiskajā kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem. 2004.gada 18.novembrī spēkā stājās Pagaidu līgums starp Latvijas Republikas Labklājības ministriju un Norvēģijas Karalisko Darba un sociālo lietu ministriju atbilstoši Padomes 1971.gada 14.jūnija Regulas (EEK) Nr.1408/71 par sociālā nodrošinājuma shēmu piemērošanu nodarbinātām, kas pārvietojas Kopienas teritorijā, 17.pantam attiecībā uz Latvijas jūrniekiem, kuri nodarbināti uz Norvēģijas Starptautiskajā kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem. Pagaidu līgums sekmē to Latvijas jūrnieku sociālo drošību, kuri nodarbināti uz Norvēģijas Starptautiskajā kuģu reģistrā reģistrētu kuģu klāja. Šie jūrnieki tiek sociāli apdrošināti Latvijā. Sākotnēji līgums tika noslēgts uz 2 gadiem, bet 2006.gada martā līgums tika pagarināts uz nenoteiktu laiku. Šajā līgumā LR Labklājības ministrija un Norvēģijas Karaliskā Darba un sociālo lietu ministrija vienojas, ka uz jūrniekiem, kuri dzīvo Latvijā un ir nodarbināti uz Norvēģijas Starptautiskajā kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem,

⁴² LR likums. Par valsts sociālo apdrošināšanu (01.10.1997). - Latvijas Vēstnesis, 01.01.1998, Nr.274/276. [skatīts 03.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=45466>

⁴³ LR likums. Par iedzīvotāju ienākuma nodokli (11.05.1993). - Latvijas Vēstnesis, 01.01.1994, Nr.32. [skatīts 03.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=56880>

⁴⁴ Eiropas Kopienas normatīvā akta tulkojums. [skatīts 10.12.2012]. Pieejams: http://www.lm.gov.lv/upload/sociala_aizsardziba/apdrosinanas_tiesibu_akti/regula1408.pdf

attiecas Latvijas sociālās drošības normatīvie akti, vienlīdzīgi un atbilstoši tādiem pašiem noteikumiem un likmēm kā jūrniekiem, kuri nodarbināti uz Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem. Latvijas kompetentā institūcija (VSAA), saņemot iesnieguma veidlapu no Norvēģijas kuģu īpašnieka, viņa vietējā pārstāvja vai jūrnieka, nekavējoties un bez nepamatotas vilcināšanas izdod sertifikātu (veidlapu E 101), kas nosaka, ka uz attiecīgo personu turpina attiekties Latvijas sociālās drošības normatīvie akti, kā arī laika periodu, kurā minētie normatīvie akti tiks piemēroti. Viena šī sertifikāta kopija jānosūta darba ņēmējam, viena - darba devējam un viena kopija - Norvēģijas kompetentajai institūcijai.⁴⁵

Bet kā trešo grupu var izdalīt jūrniekus, kuri ir nodarbināti uz tā saucamajiem „ērtiem” karogiem, tad viņam Latvijā nav nekādu sociālo garantiju, kas saistītas ar sociālo apdrošināšanu. Šādos gadījumos Latvijas jūrnieks Latvijā nav obligāti sociāli apdrošināmā persona. Lai gan pamtasociālās garantijas, kā tiesības uz medicīnisko aprūpi, jūrniekiem, protams, ir nodrošinātas. Tomēr iestāties bezdarbniekos, saņemt slimības naudu un valsts pensiju viņš nevar.

Lai nodrošinātu sev sociālās garantijas jūrniekam ir pašam jāiet un brīvprātīgi jāpievienojas valsts sociālajai apdrošināšanai. Personu, kā brīvprātīgi apdrošināto personu, reģistrē ar dienu, kad tā iesniedz reģistrācijas lapu jebkurā VSAA nodaļā. VSAA nodaļa brīvprātīgi apdrošinātajai personai 10 darbdienu laikā pēc reģistrācijas izsniedz paziņojumu par brīvprātīgu pievienošanos valsts sociālajai apdrošināšanai un atver sociāli apdrošinātās personas kontu. Jūrnieks var izvēlēties, pievienoties tikai valsts pensiju apdrošināšanai vai pensiju apdrošināšanai, invaliditātes apdrošināšanai, maternitātes un slimības apdrošināšanai un vecāku apdrošināšanai. Otrais variants diemžēl ir pieejams tikai precētiem cilvēkiem. Brīvprātīgo iemaksu objekta minimālo apmēru kalendāra gadam nosaka divpadsmit kārtīgā Ministru kabineta noteiktās minimālās mēneša darba algas apmērā, 2012. gadā tas sastādīja 2400 latu gadā (12 x 200 lati).⁴⁶ Brīvprātīgo iemaksu objekta minimālo apmēru nosaka proporcionāli to mēnešu skaitam, kuros personai kalendāra gadā bijis brīvprātīgi apdrošinātās personas statuss.

Brīvprātīgi apdrošinātā persona brīvprātīgās iemaksas aprēķina šādi:

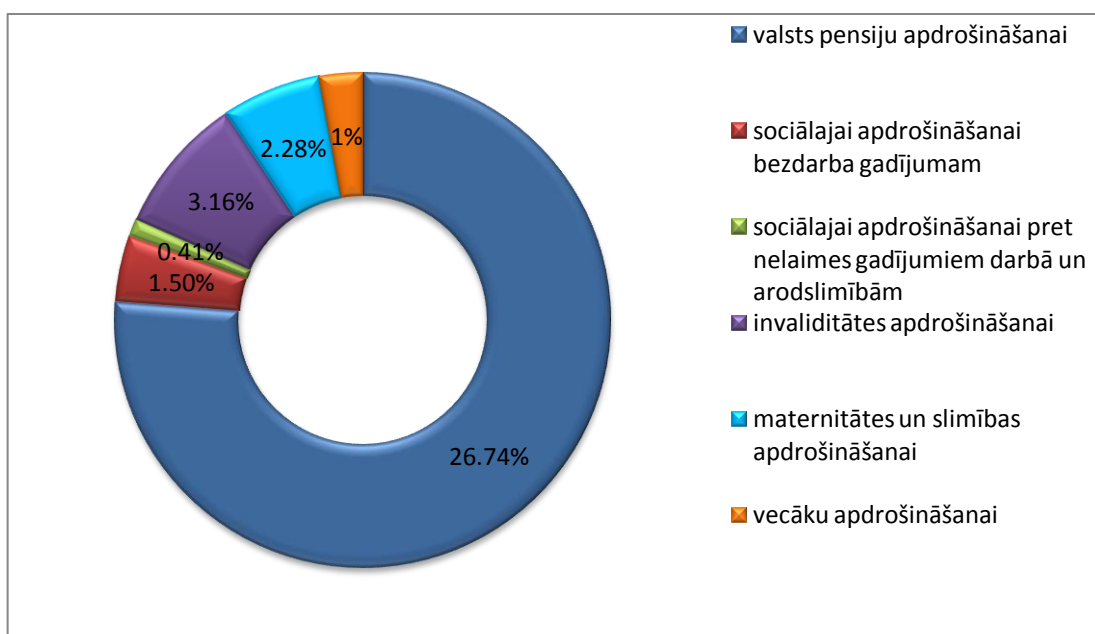
- persona, kura brīvprātīgi pievienojusies valsts pensiju apdrošināšanai, reizinot brīvprātīgo iemaksu objekta apmēru ar likmi, kas atbilst Ministru kabineta noteiktajai obligāto iemaksu likmei pensiju apdrošināšanai attiecīgajā gadā (neatkarīgi no brīvprātīgo iemaksu veikšanas laika);

⁴⁵ Latvijas jūrnieku, kuri nodarbināti uz Norvēģijas Starptautiskajā kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem, sociālās garantijas [tiešsaiste]. [skatīts 03.12.2012]. Pieejams: <http://www.lm.gov.lv/text/585>

⁴⁶ Iemaksu likmes apmērs un sadalījums pa apdrošināšanas veidiem [tiešsaiste]. [skatīts 03.12.2012]. Pieejams: <http://www.vsaa.lv/lv/pakalpojumi/stradajosajiem/iemaksas>

- persona, kura brīvprātīgi pievienojusies pensiju apdrošināšanai, invaliditātes apdrošināšanai, maternitātes un slimības apdrošināšanai un vecāku apdrošināšanai, reizinot brīvprātīgo iemaksu objekta apmēru ar likmi, kas atbilst Ministru kabineta noteiktajai obligāto iemaksu likmei pensiju apdrošināšanai, invaliditātes apdrošināšanai, maternitātes un slimības apdrošināšanai un vecāku apdrošināšanai attiecīgajā gadā (neatkarīgi no brīvprātīgo iemaksu veikšanas laika).⁴⁷

2012. gadā kopējā sociālā likme ir 35,09% (VSAOI, ko maksa darba ņēmējs 11%, un ko maksa darba devējs 24.09%). Tas sadalījums pa apdrošināšanas veidiem ir parādīts 2.2.attēlā.



2.2.att. Kopējas obligāto iemaksu likmes sadalījums pa sociālās apdrošināšanas veidiem, procentos, Latvijā, 2012. gadā ⁴⁸

Vislielākā daļa no kopēja sociālā nodokļa ir novirzīta uz pensiju apdrošināšanu, likme sastāda 26.74%, kas ir 76% no kopējas obligāto iemaksu likmes. Tālāk seko invaliditātes apdrošināšana – 3.16%, maternitātes un slimības apdrošināšana – 2.28 %, sociāla apdrošināšana bezdarba gadījumā – 1.50%, vecāku apdrošināšana – 1%; sociāla apdrošināšana pret nelaimes gadījumiem darba un arodslimībām - 0.41%.

Tātad, pirmās grupas brīvprātīgi apdrošinātām personām valsts budžetā ir jāiemaksā 26.74% no brīvprātīgo iemaksu objekta apmēra (2400 x 26.74%), kas ir 641.76 latu. Bet otrās

⁴⁷ MK noteikumi Nr.976. Noteikumi par brīvprātīgu pievienošanu valsts sociālajai apdrošināšanai (12.10.2010). - Latvijas Vēstnesis, 21.10.2010, Nr.166. [skatīts 06.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=219786>

⁴⁸ LR MK noteikumi Nr.1026. Noteikumi par valsts sociālās apdrošināšanas iemaksu likmes sadalījumu pa valsts sociālās apdrošināšanas veidiem 2012.gadā (27.12.2011). - Latvijas Vēstnesis, 01.01.2012, Nr. 205. [skatīts 07.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=242169>

grupas personām valsts budžetā ir jāiemaksā 33.18% no brīvprātīgo iemaksu objekta apmēra (2400 x 33.18%), kas ir 796.32 lati.

2.4. Iedzīvotāju ienākuma nodokļa piemērošana jūrnieku ienākumiem

Iedzīvotāju ienākuma nodoklis skar visplašāko sabiedrības daļu, jo to maksā ikviens, kas oficiāli strādā algotu darbu. Faktiski par nodokļos nomaksāto naudu iedzīvotāji saņem no valsts pakalpojumus – izglītību, policijas pakalpojumus, ceļu remontus utt. Tādēļ valsts pakalpojuma kvalitāte ir tiešā veidā atkarīga no tā, cik naudas ir valsts rīcībā, cik naudas nodokļos katrs iedzīvotājs ir nomaksājis.

LR likums „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” tika pieņemts 1993. gada 11. maijā un stājās spēkā 1994. gada 1. janvārī.

Iedzīvotāju ienākuma nodoklis ir nodoklis, ar ko apliek fiziskās personas gūtos ienākumus. Nodokļa maksātāji ir:

- fiziskās personas - iekšzemes nodokļu maksātāji jeb rezidenti
- fiziskās personas - ārvalsts nodokļu maksātāji jeb nerezidenti
- fiziskās personas - individuālo uzņēmumu, arī zemnieku un zvejnieku saimniecību īpašnieki par sava uzņēmumu (arī zemnieka vai zvejnieka saimniecības) ienākumiem, kuri nav aplikti ar uzņēmumu ienākuma nodokli.

Nodoklis tiek aprēķināts un iemaksāts budžetā divējādā kārtībā: avansā, arī algas nodokļa veidā, un rezumējošā kārtībā, sastādot gada ienākumu deklarāciju.⁴⁹

No sākuma, pieņemtais LR likums „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” nepiedāvāja nekādus atvieglojumus jūrniekiem. Pirmie grozījumi attiecībā uz jūrniekiem tika pieņemti 2001. gada 22. novembrī un stājās spēkā 2002. gada 1. janvārī. Izmaiņas tika veiktas 8. pantā, kur pēc grozījumu pieņemšana parādījās ceturrtā daļa. Tur bija norādīts: „šā panta otrās daļas noteikumi neattiecas uz ienākumiem, ko fiziskā persona gūst uz tādu darba attiecību pamata, kas paredz šo personu nodarbināt uz iekšzemes uzņēmuma īpašumā vai valdījumā esoša starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa, ja kuģis reģistrēts Latvijas Kuģu reģistrā. Minētās personas ienākumi, par kuriem maksājams algas nodoklis, ir uz darba attiecību pamata gūtā ienākuma daļa Ministru kabineta noteikto divu gada (mēneša) minimālo darba

⁴⁹ LR likums. Par iedzīvotāju ienākuma nodokli (11.05.1993). - Latvijas Vēstnesis, 01.01.1994, Nr.32. [skatīts 03.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=56880>

algu apmērā”.⁵⁰ Saskaņā ar pieņemtajiem grozījumiem, atvieglojumi tika piešķirti tikai tiem jūrniekiem, kas nodarbināti Latvijā. Jūrnieku iedzīvotāju ienākuma nodoklis par mēnesi tika aprēķināts pēc formulas 2.2.:

- (Min. mēneša darba alga x 2 – VSAOI, ko maksā darba ņēmējs – neapliekamais minimums – atvieglojumi) x IIN likme. [2.2.]

2.4. tabulā ir paradīti minimālā mēneša darba samaksas, VSAOI, neapliekamā minimuma, atvieglojumu un IIN likmes izmaiņas periodā no 2002. gada līdz 2008. gadam, kad tika pieņemti jaunie grozījumi.

2.4.tabula

Minimālā mēneša darba samaksas, VSAOI, neapliekamā minimuma, atvieglojumu un IIN likmes izmaiņas Latvijā, periodā no 2002. gada līdz 2008. gadam⁵¹

| Pozīcija/Gads | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|
| Minimāla mēneša darba alga, LVL | 60 | 70 | 80 | 80 | 90 | 120 | 160 |
| VSAOI, ko maksā darba ņēmējs, % | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| Neapliekamais minimums, LVL | 21 | 21 | 21 | 26 | 32 | 50 | 80 |
| Atvieglojumi par vienu apgādājamo, LVL | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 18 | 22 | 35 | 56 |
| Iedzīvotāju ienākuma nodokļa likme, % | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |

Pēc 2.3. tabulas datiem tiek aprēķināts iedzīvotāja ienākuma nodoklis par mēnesi:

- 2002.gads: (60.00 LVL x 2 – 9% – 21.00 LVL – 10.50 LVL) x 25% = 19.43 LVL
- 2003.gads: (70.00 LVL x 2 – 9% – 21.00 LVL – 10.50 LVL) x 25% = 23.98 LVL
- 2004.gads: (80.00 LVL x 2 – 9% – 21.00 LVL – 10.50 LVL) x 25% = 28.53 LVL
- 2005.gads: (80.00 LVL x 2 – 9% – 26.00 LVL – 18.00 LVL) x 25% = 25.40 LVL
- 2006.gads: (90.00 LVL x 2 – 9% – 32.00 LVL – 22.00 LVL) x 25% = 27.45 LVL
- 2007.gads: (120.00 LVL x 2 – 9% – 50.00 LVL – 35.00 LVL) x 25% = 33.35 LVL
- 2008.gads: (160.00 LVL x 2 – 9% – 80.00 LVL – 56.00 LVL) x 25% = 38.80 LVL

Tātad periodā no 2002. gada līdz 2008. gadam maksājama nodokļa apmērs ir pieaudzis gandrīz divās reizēs un pirms tika pieņemti jaunie grozījumi, tas sastādīja 38.80 LVL, ņemot vērā, ka jūrnieks strādāja ar nodokļa grāmatiņu un viņam bija viens apgādājamais.

⁵⁰ LR likums. Grozījumi likumā "Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" (22.11.2001). - Latvijas Vēstnesis, 01.01.2002, Nr.178. [skatīts 05.12.2012]. <http://www.likumi.lv/doc.php?id=56257>

⁵¹ Autora izveidots

Nākamie grozījumi LR likumā „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli”, kas skara jūrniekus stājās spēkā 2009. gada 1. janvārī. Laikrakstā „Latvijas Vēstnesis” publicētajos grozījumos likuma 8. panta ceturrtā daļa ir izteikta šādā redakcijā:

„4. Šā panta otrā daļa neattiecas uz ienākumiem, ko fiziskā persona gūst uz tādu darba attiecību pamata, kas paredz šo personu nodarbināt uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa. Par taksācijas gada mēnesi, kurā persona ir nodarbināta (darba attiecībās) uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa, minētās personas ienākumi, par kuriem maksājams algas nodoklis, ir uz darba attiecību pamata gūtā ienākumu daļa šādā apmērā:

1) virsniekiem – Ministru kabineta noteikto 2,5 mēneša minimālo darba algu apmērā;

2) pārējām personām – Ministru kabineta noteikto 1,5 mēnešu minimālo darba algu apmērā.”⁵²

Šī likuma norma ieviesta, lai veicinātu kuģošanas nozares attīstību Latvijā, kā arī vadoties no ES vadlīnijām, kas iesaka jūrnieku gūtajiem ienākumiem piemērot specifisku nodokļu režīmu. Uz Latvijas kuģiem nav iespējams nodrošināt pietiekamu darba vietu skaitu Latvijas jūrniekiem, kuru skaits vēsturiski ir liels un kuri vienmēr ir bijuši nodarbināti arī uz ārvalstīs reģistrētiem kuģiem. Līdz šim nodokļu atvieglojumi attiecās tikai uz tiem jūrniekiem, kas strādā uz Latvijas karoga kuģiem, – viņi nodokļus maksāja no divām valstī noteiktajām minimālajām algām. Visiem pārējiem jūrniekiem bija jāmaksā nodokļi pilnā apmērā kā jebkurai LR rezidentam – 25% no visiem gada ienākumiem. Kā arī tika izmainīta ar nodokli apliekamā summa, virsniekiem tā palielinājās līdz 2,5 mēneša minimālām darba algām, bet ierindas jūrniekiem tā samazinājās līdz 1,5 mēneša minimālām darba algām. Šobrīd paliek spēkā 2009.gada 1. janvārī pieņemti grozījumi.

Kā arī VID ir sācis pievērst uzmanību kruinga kompānijām un jūrniekiem nodokļu iekasēšanas jautājumos. VID nodokļu politika kļuva vēl stingrāka, lai jūrnieki nevarētu izvairīties no nodokļu maksāšanas, kā tas bija līdz šim. 2009. gada 1. janvārī spēkā stājošos grozījumos tika veikta arī LR likuma „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” 19. panta 12. daļas redakcija: „Licencēta sabiedrība, kas iepriekšējā kalendārajā gadā nodarbojusies ar personu iekārtošanu darbā uz kuģiem, vai šādu sabiedrību veidota apvienība Ministru kabineta noteiktajā kārtībā līdz pēctaksācijas gada 1.februārim elektroniski nosūta Valsts ieņēmumu dienestam informāciju par iepriekšējā kalendārajā gadā nodarbinātajiem jūrniekiem, kuri, iekārtojoties darbā, izmantojuši attiecīgās sabiedrības vai to veidotas asociācijas pakalpojumus”.⁵³ Saskaņā ar šo punktu, tagad Valsts ieņēmumu dienestā par katru jūrnieku,

⁵² LR likums. Grozījumi likumā "Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" (14.11.2008). - Latvijas Vēstnesis, 01.01.2009, Nr.187. [skatīts 05.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=184545>

⁵³ LR likums. Grozījumi likumā "Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" (14.11.2008). - Latvijas Vēstnesis, 01.01.2009, Nr.187. [skatīts 05.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=184545>

kurš ir izmantojis licencētu sabiedrību pakalpojumus iekārtošanai darbā uz kuģa, ir informācija par jūrnieka darba līguma ilgumu un gūtajiem ienākumiem šā līguma laikā.

Jūrnieku, kuri ir nodarbināti Latvijā, iedzīvotāju ienākuma nodoklis par mēnesi tika aprēķināts pēc formulām 2.3. un 2.4.:

- Virsniekiem: $(\text{Min. mēneša darba alga} \times 2.5 - \text{VSAOI, ko maksā darba ņēmējs} - \text{neapliekamais minimums} - \text{atvieglojumi}) \times \text{IIN likme}$ [2.3.]
- Ierindas jūrniekiem: $(\text{Min. mēneša darba alga} \times 1.5 - \text{VSAOI, ko maksā darba ņēmējs} - \text{neapliekamais minimums} - \text{atvieglojumi}) \times \text{IIN likme}$ [2.4.]

Un jūrnieku, kuri ir nodarbināti ārzemēs, iedzīvotāju ienākuma nodoklis par mēnesi tika aprēķināts pēc formulām 2.5. un 2.6.:

- Virsniekiem: $(\text{Min. mēneša darba alga} \times 2.5 - \text{neapliekamais minimums} - \text{atvieglojumi}) \times \text{IIN likme}$ [2.5.]
- Ierindas jūrniekiem: $(\text{Min. mēneša darba alga} \times 1.5 - \text{neapliekamais minimums} - \text{atvieglojumi}) \times \text{IIN likme}$ [2.6.]

2.5. tabulā ir parādīti minimālā mēneša darba samaksas, VSAOI, neapliekamā minimuma, atvieglojumu un IIN likmes izmaiņas periodā no 2009. gada līdz 2010. gadam.

2.5.tabula

Minimālā mēneša darba samaksas, VSAOI, neapliekamā minimuma, atvieglojumu un IIN likmes izmaiņas Latvijā, periodā no 2009. gada līdz 2010. gadam⁵⁴

| Pozīcija/Gads | 2009.g. līdz 30.06. | 2009.g. no 01.07. | 2010 |
|---------------------------------------|---------------------|-------------------|------|
| Minimāla mēneša darba alga, LVL | 180 | 180 | 180 |
| VSAOI, ko maksā darba ņēmējs, % | 9 | 9 | 9 |
| Neapliekamais minimums, LVL | 90 | 35 | 35 |
| Atvieglojumi par apgādājamiem, LVL | 63 | 63 | 63 |
| Iedzīvotāju ienākuma nodokļa likme, % | 23 | 23 | 26 |

Pēc 2.4. tabulas datiem tiek aprēķināts iedzīvotāja ienākuma nodoklis par mēnesi:

- Jūrniekiem, kas ir nodarbināti Latvijā

2009.g. (no janvāra līdz jūnijam)

- Virsniekiem: $(180.00 \text{ LVL} \times 2.5 - 9\% - 90.00 - 63.00) \times 23\% = 59.00 \text{ LVL}$
- Ierindas jūrniekiem: $(180.00 \text{ LVL} \times 1.5 - 9\% - 90.00 - 63.00) \times 23\% = 21.32 \text{ LVL}$

2009.g. (no jūlija līdz decembrim)

- Virsniekiem: $(180.00 \text{ LVL} \times 2.5 - 9\% - 35.00 - 63.00) \times 23\% = 71.64 \text{ LVL}$

⁵⁴ Autora izveidots

- Ierindas jūrniekiem: $(180.00 \text{ LVL} \times 1.5 - 9\% - 35.00 - 63.00) \times 23\% = 33.97 \text{ LVL}$

2010.g.

- Virsniekiem: $(180.00 \text{ LVL} \times 2.5 - 9\% - 35.00 - 63.00) \times 26\% = 80.99 \text{ LVL}$
- Ierindas jūrniekiem: $(180.00 \text{ LVL} \times 1.5 - 9\% - 35.00 - 63.00) \times 26\% = 38.40 \text{ LVL}$

- Jūrniekiem, kas ir nodarbināti ārzemēs

2009.g. (no janvāra līdz jūnijam)

- Virsniekiem: $(180.00 \text{ LVL} \times 2.5 - 90.00 - 63.00) \times 23\% = 68.31 \text{ LVL}$
- Ierindas jūrniekiem: $(180.00 \text{ LVL} \times 1.5 - 90.00 - 63.00) \times 23\% = 26.91 \text{ LVL}$

2009.g. (no jūlija līdz decembrim)

- Virsniekiem: $(180.00 \text{ LVL} \times 2.5 - 35.00 - 63.00) \times 23\% = 80.96 \text{ LVL}$
- Ierindas jūrniekiem: $(180.00 \text{ LVL} \times 1.5 - 35.00 - 63.00) \times 23\% = 39.56 \text{ LVL}$

2010.g.

- Virsniekiem: $(180.00 \text{ LVL} \times 2.5 - 35.00 - 63.00) \times 26\% = 91.52 \text{ LVL}$
- Ierindas jūrniekiem: $(180.00 \text{ LVL} \times 1.5 - 35.00 - 63.00) \times 26\% = 44.72 \text{ LVL}$

Trešie LR likuma „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” grozījumi attiecība uz jūrnieku ienākumiem tika pieņemti 20.12.2010 un stājas spēkā 01.01.2011. Izmaiņas tika veiktas 10., 12. un 13. pantos, saskaņā ar šīm izmaiņām jūrnieku ienākumu aplikšanā ar iedzīvotāju ienākuma nodokli vairs netika piemēroti attaisnotie izdevumi (medicīnas, izglītības u.c. izmaksas, neapliekamais minimums un atvieglojumi).⁵⁵

Jūrnieku, kuri ir nodarbināti Latvijā, iedzīvotāju ienākuma nodoklis par mēnesi tika aprēķināts pēc formulām 2.7. un 2.8.:

- Virsniekiem: $(\text{Min. mēneša darba alga} \times 2.5 - \text{VSAOI, ko maksa darba ņēmējs}) \times \text{IIN likme}$ [2.7.]
- Ierindas jūrniekiem: $(\text{Min. mēneša darba alga} \times 1.5 - \text{VSAOI, ko maksa darba ņēmējs}) \times \text{IIN likme}$ [2.8.]

Jūrnieku, kuri ir nodarbināti ārzemēs, iedzīvotāju ienākuma nodoklis par mēnesi tika aprēķināts pēc formulām 2.9. un 2.10.:

- Virsniekiem: $\text{Min. mēneša darba alga} \times 2.5 \times \text{IIN likme}$ [2.9.]
- Ierindas jūrniekiem: $\text{Min. mēneša darba alga} \times 1.5 \times \text{IIN likme}$ [2.10.]

⁵⁵ LR likums. "Grozījumi likumā "Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" (20.12.2010). – Latvijas Vēstnesis, 01.01.2011, Nr. 206 [skatīts 20.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=223559>

2.6. tabulā ir parādīti minimālā mēneša darba samaksa, VSAOI un IIN likme 2011.gadā.

2.6.tabula

Minimālā mēneša darba samaksas, VSAOI un IIN likmes izmaiņas Latvijā 2011.gadā⁵⁶

| Pozīcija/Gads | 2011 |
|---------------------------------------|------|
| Minimāla mēneša darba alga, LVL | 200 |
| VSAOI, ko maksā darba ņēmējs, % | 11 |
| Iedzīvotāju ienākuma nodokļa likme, % | 25 |

Pēc 2.6. tabulas datiem tiek aprēķināts iedzīvotāja ienākuma nodoklis par mēnesi:

- Jūrniekiem, kas ir nodarbināti Latvijā
 - Virsniekiem: $(200.00 \text{ LVL} \times 2.5 - 11\%) \times 25\% = 111.25 \text{ LVL}$
 - Ierindas jūrniekiem: $(200.00 \text{ LVL} \times 1.5 - 11\%) \times 25\% = 66.75 \text{ LVL}$
- Jūrniekiem, kas ir nodarbināti ārzemēs:
 - Virsniekiem: $200.00 \text{ LVL} \times 2.5 \times 25\% = 125.00 \text{ LVL}$
 - Ierindas jūrniekiem: $200.00 \text{ LVL} \times 1.5 \times 25\% = 75.00 \text{ LVL}$

Bet jau 2012.gada 17.martā stājās spēkā 2012.gada 8. martā pieņemti LR likuma „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” grozījumi attiecībā uz nodokļu ieturēšanu no jūrnieku ienākumiem. Tie atcēla iepriekšējos grozījumus un noteica, ka jūrnieku, kuri nodarbināti uz starptautiskos pārvadājumos izmantojamiem kuģiem, ienākumiem, kas gūti sākot ar 2011. gada 1.janvāri ir piemērojami:

- attaisnotie izdevumi,
- gada neapliekamais minimums,
- nodokļa atvieglojumi.⁵⁷

Tādēļ atstājot spēkā 2009.gada 1. janvārī pieņemtos grozījumus. Jūrniekiem, kuri ir nodarbināti Latvijā, tika veikts nodokļa pārrēķins, bet jūrnieki, kuri strādā ārzemēs, aizpildot ienākuma deklarāciju ievēroja jau pieņemtos grozījumus. Saskaņā ar veiktiem grozījumiem jūrnieku iedzīvotāju ienākuma nodokļa aprēķināšana tika veikta pēc sekojošām formulām:

- Jūrnieku, kuri ir nodarbināti Latvijā 2.3. un 2.4.
- Jūrnieku, kuri ir nodarbināti ārzemēs 2.5. un 2.6.

2.7. tabulā ir parādīti minimālā mēneša darba samaksas, VSAOI, neapliekamā minimuma, atvieglojumu un IIN likmes izmaiņas periodā no 2011. gada līdz 2012. gadam.

⁵⁶ Autora izveidots

⁵⁷ LR likums. Grozījumi likumā "Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" (08.03.2013). - Latvijas Vēstnesis, 17.03.2012, Nr.44. [skatīts 05.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=245385>

Minimālā mēneša darba samaksas, VSAOI, neapliekamā minimuma, atvieglojumu un IIN likmes izmaiņas Latvijā, periodā no 2011. gada līdz 2012. gadam⁵⁸

| Pozīcija/Gads | 2011 | 2012 |
|---------------------------------------|------|------|
| Minimālā mēneša darba alga, LVL | 200 | 200 |
| VSAOI, ko maksā darba ņēmējs, % | 11 | 11 |
| Neapliekamais minimums, LVL | 45 | 45 |
| Atvieglojumi par apgādājamiem, LVL | 70 | 70 |
| Iedzīvotāju ienākuma nodokļa likme, % | 25 | 25 |

Pēc 2.7. tabulas datiem tiek aprēķināts iedzīvotāja ienākuma nodoklis par mēnesi:

- Jūrniekiem, kas ir nodarbināti Latvijā
2011. un 2012.g.
 - Virsniekiem: $(200.00 \text{ LVL} \times 2.5 - 11\% - 45.00 - 70.00) \times 25\% = 82.50 \text{ LVL}$
 - Ierindas jūrniekiem: $(200.00 \text{ LVL} \times 1.5 - 11\% - 45.00 - 70.00) \times 25\% = 38.00 \text{ LVL}$
- Jūrniekiem, kas ir nodarbināti ārzemēs
2011. un 2012.g.
 - Virsniekiem: $(200.00 \text{ LVL} \times 2.5 - 45.00 - 70.00) \times 25\% = 96.25 \text{ LVL}$
 - Ierindas jūrniekiem: $(200.00 \text{ LVL} \times 1.5 - 45.00 - 70.00) \times 25\% = 46.25 \text{ LVL}$

2009.gada 1.janvārī pieņemti LR likuma „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” grozījumi vislabvēlīgāk ietekmēja uz nodokļa iekasēšanu, jo lielākā daļa jūrnieku, kuri bija nodarbināti ārzemēs, izvairījās no nodokļa maksāšanas. Bet kā tā VID līdz šim nesaņēma nekādus datus par ārzemēs nodarbinātiem jūrniekiem, tādēļ izvairīšanos no nodokļa maksāšanas nevarēja kontrolēt. Kā arī tie ietekmēja pozitīvi uz jūrniekiem, jo visiem Latvijas jūrniekiem tika piešķirti vienādi nodokļa atvieglojumi un visi kļuva par nodokļa maksātājiem.

Pēc veiktiem aprēķiniem var secināt, kā uz valsts budžetā iekasējamo nodokļa apmēru vislabāk ietekmētu 2010. gada 20.decembrī pieņemti LR likuma „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” grozījumi. Bet tie grozījumi tika atcelti, tā kā izraisīja daudz strīdu un neapmierinātību no jūrnieku un to arodbiedrības puses, jo saskaņā ar šim grozījumiem, rodas problēma, ja pieņem, ka ierindas jūrnieki saņem atalgojumu pēc minimālā tarifa. Šajā gadījumā tie jūrnieki, kuru gada vidējā mēnešalga nepārsniedz aptuveni 350 latus mēnesī, atrodas nelabvēlīgākā situācijā nekā maksātāji, kuriem piemēro vispārējo nodokļa režīmu, un šo jūrnieku neto ienākums gadā ir mazāks.

⁵⁸ Autora izveidots

Ja jūrnieku nodarbina un atlīdzību izmaksā darba devējs – Latvijas sabiedrība, nodokli ietur un budžetā iemaksā darba devējs, šajā situācijā viss ir skaidrs, jūrniekam nevajag neko pildīt un uztraukties par nodokļu maksāšanu valsts budžetā. Bet ja jūrnieks – Latvijas rezidents – ir nodarbināts ārvalstu sabiedrībā uz kuģa, kas reģistrēts Starptautiskajā kuģu reģistrā, iedzīvotāju ienākuma nodokli viņš maksā, iesniedzot VID gada ienākumu deklarāciju līdz nākamā gada 1.jūnijam. Iedzīvotāju ienākuma nodoklis budžetā jāiemaksā līdz 16.jūnijam. Ja aprēķinātā nodokļa summa pārsniedz 450 latus, to var iemaksāt budžetā trijās reizēs – līdz 16.jūnijam, 16.jūlijam un 16.augustam, iemaksājot katru reizi trešo daļu no šīs summas.

Nodokļa maksātājam (jūrniekam), kurš guvis ienākumus ārvalstīs un nav guvis citus ar nodokli apliekamus ienākumus Latvijā, ir jāaizpilda gada ienākumu deklarācijas D21 pielikums „Fizisko personu (jūrnieku), kas ir nodarbinātas (darba attiecībās) uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa, ārvalstīs gūtie ienākumi”.

Deklarācija, ja ienākumi ir gūti tikai ārvalstīs, ir aizpildāma šādi:

- Deklarācijas D21 pielikumā norāda:
 - 1.ailē „Personas (jūrnieka), kas ir nodarbināta (darba attiecībās) uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa, ienākumu gūšanas vieta” norāda valsti, kurā gūti ienākumi (tas ir, valsti, ar kuras karogu kuģis kuģo), kā arī informāciju (darba devēja juridisko nosaukumu un adresi) par ienākuma izmaksātāju;
 - 2.ailē „Bruto ieņēmumi” norāda naudas izteiksmē (pārrēķinātus latos) visus taksācijas gadā gūtos ienākumus, ko guvis nodokļa maksātājs, strādājot uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa;
 - 3.ailē „Ienākumu gūšanas periods” norāda mēnešus (arī nepilnos mēnešus), kuros persona ir bijusi nodarbināta uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa. Ja nodokļa maksātājs taksācijas gadā ir bijis nodarbināts vairākus periodus (ar pārtraukumiem), par katru nodarbinātības periodu aizpilda atsevišķu rindu;
 - 4.ailē „Mēneša minimālajai darba algai piemērojamais koeficients” norāda mēneša minimālajai darba algai piemērojamo koeficientu, kas atbilst likuma „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” 8.panta ceturtajā daļā noteiktajām normām: virsniekiem – 2,5, pārējam personālam – 1,5;
 - 5.ailē „Nodarbinātības periodā ar nodokli apliekamais ienākums” norāda nodokļa maksātāja konkrētajā nodarbinātības periodā gūto ienākuma daļu, kas atbilst likuma „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” 8.panta ceturtajā daļā

noteiktajām normām virsniekiem (Ls 500) vai pārējam personālam (Ls 300) (noteiktā norma reizināta ar nodarbinātības periodu, kas izteikts mēnešos un dienās). Ja nostrādāts nepilns mēnesis, tad vienas dienas normu aprēķina – mēneša normu dalot ar kalendāra dienu skaitu mēnesī;

- 6.ailē „Aprēķinātais nodoklis” norāda nodokli, kuru aprēķina, 5.ailē noteikto apliekamo ienākumu reizinot ar nodokļa likmi (2011.gadā – 25%);
- 7.aili „Ārvalstī samaksātais nodoklis” aizpilda, ja no darbinieka ienākuma ir ieturēts (samaksāts) nodoklis ārvalstī. Norāda ārvalstī samaksātā nodokļa daļu atbilstoši ienākumam, no kura tiek aprēķināts nodoklis Latvijā. Ja nodoklis ārvalstī nav ieturēts (samaksāts), 7.aili neaizpilda;
- 8.ailē „Maksājamais nodoklis” norāda iedzīvotāju ienākuma nodokļa summu, kas iemaksājama budžetā un kuru aprēķina, no aprēķinātā nodokļa (6.aile) atņemot ārvalstī samaksāto nodokli (7.aile). Ja aprēķina rezultāts ir negatīvs skaitlis, 8.ailē norāda "0".

Iesniedzot gada ienākumu deklarāciju par 2011.gadā gūtajiem ienākumiem 8.aili var neaizpildīt.

- Deklarācijā (D) norāda:
 - 2.rindā „Apliekamie ienākumi: ārvalstīs gūtie ienākumi” norāda deklarācijas D21 pielikuma 5.ailes „Nodarbinātības periodā ar nodokli apliekamais ienākums” rindā „Kopā” norādīto summu;
 - 20.rindā „Avansā samaksātais (ieturētais) nodoklis” norāda mazāko no deklarācijas D21 pielikuma katras rindas 6. vai 7.ailē uzrādītās summas.⁵⁹

Ja jūrniekam rodas jautājumi deklarācijas aizpildīšanas laikā, tad viņš var vērsties pie Valsts ieņēmumu dienesta konsultantiem, kā arī katru gadu VID izdod metodiskus norādījumus par gada ienākumu deklarācijas aizpildīšanas kārtību, kas ir viegli saprotami.

2.5.Latvijas jūrnieku darba samaksas un nodokļu ieturēšanas aprēķins uz kuģiem ar dažādu valstu karogiem

Ņemot vērā visus jūrnieka darba regulējošus dokumentus, kas tika jau iepriekš izpētīti darbā, apskatīsim divas situācijas. Pirmā, kad Latvijas jūrnieki ir nodarbināti uz Latvijā

⁵⁹ VID Metodiski norādījumi. Par 2011.gada ienākumu deklarācijas iesniegšanu fiziskajām personām (jūrniekiem), kuri 2011.gadā tika nodarbināti uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa. [skatīts 05.12.2012]. Pieejams: <http://www.vid.gov.lv/ObjektsPopup.aspx?oid=75194&hl=1&type=17>

reģistrēta kuģa un otrā, kad Latvijas jūrnieki ir nodarbināti uz tāda paša veida kuģa, tikai kuģis ir reģistrēts zem tā saucama "ērtā" karoga, piemēram Belīzes. Kā piemēru paņemsim sauskravas kuģi ar tonnāžu – 3913 un galvenā dzinēja jaudu 2785 Kw. Kuģa komanda sastāvēs no 12 jūrniekiem, 10 jūrnieki klājas komandas sastāva un 2 jūrnieki mašīntelpas komandas sastāva, saskaņā ar SOLAS un STCW konvencijām par minimālo kuģa komandas sastāvu. Pamatalgas līmenis abos gadījumos tiks ņemts no ITF rekomendētiem minimālam likmēm. Abos gadījumos aprēķini tiks veikti latu valūtā, lai dati būtu labāk uzskatāmi (summas konvertētas latos, pēc LB kursa uz izmaksāšanas dienu – 30.11.2012)

Vispirms apskatīsim situāciju, kad jūrnieki strādā uz Latvijā reģistrēta kuģa, pieņemsim, ka visiem komandas locekļiem darba līgums ir noslēgts uz vienādu laika periodu no 2012.gada 9.jūnija līdz 2012.gada 8.decembrim, visi jūrnieki strādā ar nodokļu grāmatiņām un katram no viņiem ir pa vienam apgādājamam. 2012.gada novembra algas aprēķins šīs grupas jūrniekiem ir attēlots 2.8. tabulā.

2.8. tabula

**Jūrnieku, kuri strādā uz Latvijā reģistrēta kuģa, darba samaksas aprēķins par
2012.gada novembri, LVL valūtā⁶⁰**

| Nr. | Amats | Periods | | Dienas | Pamatalga (8 st./ dienā) | Virsstundas | | Kopā: |
|-----|-------------------------------------|---------|------|--------|--------------------------------|-------------|-----------------|-----------------|
| | | no | līdz | | | Virsst.sk. | Summa | |
| 1 | Kapteinis (CPT) II/2 | 1 | 30 | 30 | 1465.56 | 111 | 1848.60 | 3314.16 |
| 2 | Vecākais kapteiņa palīgs (C/O) II/2 | 1 | 30 | 30 | 945.91 | 107 | 1150.14 | 2096.05 |
| 3 | 2. kapteiņa palīgs (2/O) II/1 | 1 | 30 | 30 | 757.49 | 106 | 912.43 | 1669.92 |
| 4 | 3. kapteiņa palīgs (2/O) II/1 | 1 | 30 | 30 | 730.34 | 110 | 912.92 | 1643.26 |
| 5 | Vecākais mehāniķis (C/E) III/2 | 1 | 30 | 30 | 1331.98 | 105 | 1589.29 | 2921.27 |
| 6 | 2. mehāniķis (2/E) III/1 | 1 | 30 | 30 | 757.49 | 108 | 929.64 | 1687.13 |
| 7 | Bocmanis (BSN) II/4 | 1 | 30 | 30 | 485.99 | 105 | 579.87 | 1065.86 |
| 8 | AB matrozis (A/B) II/4 | 1 | 30 | 30 | 434.94 | 105 | 518.97 | 953.91 |
| 9 | AB matrozis (A/B) II/4 | 1 | 30 | 30 | 434.94 | 106 | 523.91 | 958.85 |
| 10 | OS matrozis (O/S) II/4 | 1 | 30 | 30 | 323.63 | 107 | 393.50 | 717.13 |
| 11 | OS matrozis (O/S) II/4 | 1 | 30 | 30 | 323.63 | 105 | 386.15 | 709.78 |
| 12 | Pavārs (COOK) | 1 | 30 | 30 | 485.99 | 103 | 568.82 | 1054.81 |
| | | | | | 8477.86 | | 10314.24 | 18792.10 |

⁶⁰ Autora izveidots

Samaksa par virsstundu darbu tiek aprēķināta pēc formulas 2.11., saskaņā ar LR likumu "Darba likums", kas nosaka, ka par virsstundām darbiniekam ir jāsaņem piemaksu ne mazāk kā 100 procentu apmērā no viņam noteiktās stundas vai dienas algas likmes.

$$\text{Samaksa par virsstundu darbu} = \text{Mēneša darba alga} / \text{Nostrādāto darba dienu skaits} / 8 \text{ stundas} \times 2 \times \text{Virsstundu skaits} \quad [2.11.]$$

Kapteiņa samaksas par virsstundu darbu aprēķināšana:

$$- 1465.56 \text{ LVL} / 22 / 8 \times 2 \times 111 = 1848.60 \text{ LVL}$$

Pārējiem komandas locekļiem virsstundas tiek aprēķinātas tāda pat kārtībā.

Saskaņā ar LR likumdošanu šis grupas jūrniekiem no darba samaksas darba devējam ir jāietur VSAOI un iedzīvotāju ienākuma nodokli. 2.9. tabulā ir parādīts nodokļu aprēķins un izmaksājama summa jūrniekiem.

2.9. tabula

Jūrnieku, kuri strādā uz Latvijā reģistrēta kuģa, nodokļu un summas izmaksai aprēķins par 2012.gada novembri, LVL valūtā ⁶¹

| Nr. | Amats | Alga, kura tiek aplikta ar nodokļiem | VSAOI | VSAOI | Neapliek. min. | Atvieg. | IIN | Summa izmaksai |
|-----|-------------------------------------|--------------------------------------|---------------|----------------|----------------|---------------|---------------|-----------------|
| | | | 11% | 24.09% | | | 25% | |
| 1 | Kapteinis (CPT) II/2 | 500.00 | 55.00 | 120.45 | 45.00 | 70,00 | 82,50 | 3176,66 |
| 2 | Vecākais kapteiņa palīgs (C/O) II/2 | 500.00 | 55.00 | 120.45 | 45.00 | 70,00 | 82,50 | 1958,55 |
| 3 | 2. kapteiņa palīgs (2/O) II/1 | 500.00 | 55.00 | 120.45 | 45.00 | 70,00 | 82,50 | 1532,42 |
| 4 | 3. kapteiņa palīgs (2/O) II/1 | 500.00 | 55.00 | 120.45 | 45.00 | 70,00 | 82,50 | 1505,76 |
| 5 | Vecākais mehāniķis (C/E) III/2 | 500.00 | 55.00 | 120.45 | 45.00 | 70,00 | 82,50 | 2783,77 |
| 6 | 2. mehāniķis (2/E) III/1 | 500.00 | 55.00 | 120.45 | 45.00 | 70,00 | 82,50 | 1549,63 |
| 7 | Bocmanis (BSN) II/4 | 500.00 | 55.00 | 120.45 | 45.00 | 70,00 | 82,50 | 928,36 |
| 8 | AB matrozis (A/B) II/4 | 300.00 | 33.00 | 72.27 | 45.00 | 70,00 | 38,00 | 882,91 |
| 9 | AB matrozis (A/B) II/4 | 300.00 | 33.00 | 72.27 | 45.00 | 70,00 | 38,00 | 887,85 |
| 10 | OS matrozis (O/S) II/4 | 300.00 | 33.00 | 72.27 | 45.00 | 70,00 | 38,00 | 646,13 |
| 11 | OS matrozis (O/S) II/4 | 300.00 | 33.00 | 72.27 | 45.00 | 70,00 | 38,00 | 638,78 |
| 12 | Pavārs (COOK) | 300.00 | 33.00 | 72.27 | 45.00 | 70,00 | 38,00 | 983,81 |
| | | 5000.00 | 550.00 | 1204.50 | 540.00 | 840,00 | 767,50 | 17474,60 |

⁶¹ Autora izveidots

Ar nodokļiem apliekamā summa ir noteikta LR likumā „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli”, tas lielums ir atkarīgs no MK noteiktajām minimālo algu normām, reizinot to ar koeficientu virsniekiem – 2,5, pārējam personālam – 1,5;

VSAOI tiek rēķināts pēc sekojošām formulām 2.12. un 2.13.:

- Virsniekiem: Min. mēneša darba alga x 2.5 x Soc. nodokļa likme [2.12.]
- Ierindas jūrnikiem: Min. mēneša darba alga x 1.5 x Soc. nodokļa likme [2.13.]

VSAOI, ko maksā darba ņēmējs:

- Virsniekiem: 200.00 LVL x 2.5 x 11% = 55.00 LVL
- Ierindas jūrnikiem: 200.00 LVL x 1.5 x 11% = 33.00 LVL

VSAOI, ko maksā darba devējs:

- Virsniekiem: 200.00 LVL x 2.5 x 24.09% = 120.45 LVL
- Ierindas jūrnikiem: 200.00 LVL x 1.5 x 24.09% = 72.27 LVL

IIN tiek aprēķināts pēc formulām 2.3. un 2.4.

- Virsniekiem: (200.00 LVL x 2.5 – 11% – 45.00 – 70.00) x 25% = 82.50 LVL
- Ierindas jūrnikiem: (200.00 LVL x 1.5 – 11% – 45.00 – 70.00) x 25% = 38.00 LVL

Neto darba samaksa tiek aprēķinātā pēc formulas 2.14.:

- Bruto darba samaksa – VSAOI, ko maksā darba ņēmējs – IIN [2.14.]

Kapteiņa neto darba samaksa sastādīs:

- 3314.16 LVL – 55.00 LVL – 82.50 LVL = 3176.56 LVL,

Pārējiem komandas locekļiem neto darba samaksa tiek aprēķinātā tādā pat kārtībā.

Otrajā piemērā apskatīsim situāciju, kad jūrnieki ir nodarbināti uz Belīzē reģistrēta kuģa, pieņemsim, ka visi radītāji ir tādi paši kā pirmajā gadījumā, visiem komandas locekļiem darba līgums ir noslēgts uz vienādu laika periodu no 2012.gada 9.jūnija līdz 2012.gada 8.decembrim, visi jūrnieki strādā ar nodokļu grāmatiņām un katram ir pa vienam apgādājamam. 2012. gada novembra algas aprēķins šīs grupas jūrnikiem ir attēlots 2.10. tabulā.

**Jūrnieku, kuri strādā uz Belīzē reģistrēta kuģa, darba samaksas aprēķins par 2012.gada
novembri, LVL valūtā ⁶²**

| Nr. | Amats | Periods | | Dienu sk. | Pamatalga (8st./ dienā) | Garantētas virsstundas (103 st.) | Virsstundas (virs 103 st.) | | Summa izmaksai |
|-----|-------------------------------------|---------|------|--------------|-------------------------------|--|-------------------------------|---------------|-------------------|
| | | no | līdz | | | | Skaitis | Summa | |
| 1 | Kapteinis (CPT) II/2 | 1 | 30 | 30 | 1465.56 | 1088.72 | 8 | 83,27 | 2637,54 |
| 2 | Vecākais kapteiņa palīgs (C/O) II/2 | 1 | 30 | 30 | 945.91 | 702.64 | 4 | 26,87 | 1675,42 |
| 3 | 2. kapteiņa palīgs (2/O) II/1 | 1 | 30 | 30 | 757.49 | 562.55 | 3 | 16,14 | 1336,17 |
| 4 | 3. kapteiņa palīgs (2/O) II/1 | 1 | 30 | 30 | 730.34 | 542.46 | 7 | 36,31 | 1309,10 |
| 5 | Vecākais mehāniķis (C/E) III/2 | 1 | 30 | 30 | 1331.98 | 989.35 | 2 | 18,92 | 2340,25 |
| 6 | 2. mehāniķis (2/E) III/1 | 1 | 30 | 30 | 757.49 | 562.55 | 5 | 26,90 | 1346,93 |
| 7 | Bocmanis (BSN) II/4 | 1 | 30 | 30 | 485.99 | 485.99 | 2 | 6,90 | 978,87 |
| 8 | AB matrozis (A/B) II/4 | 1 | 30 | 30 | 434.94 | 323.09 | 2 | 6,18 | 764,21 |
| 9 | AB matrozis (A/B) II/4 | 1 | 30 | 30 | 434.94 | 323.09 | 3 | 9,27 | 767,30 |
| 10 | OS matrozis (O/S) II/4 | 1 | 30 | 30 | 323.63 | 235.12 | 4 | 9,19 | 567,94 |
| 11 | OS matrozis (O/S) II/4 | 1 | 30 | 30 | 323.63 | 235.12 | 2 | 4,60 | 563,35 |
| 12 | Pavārs (COOK) | 1 | 30 | 30 | 485.99 | 361.10 | 0 | 0,00 | 847,08 |
| | | | | | 8477.86 | 6411.74 | | 244,55 | 15134,15 |

Samaksa par virsstundu darbu tiek aprēķināta pēc formulas 2.15., saskaņā ar ITF noteiktām normām, kas nosaka, ka katram jūrniekam ir garantēts virsstundu skaits, par kuru ir noteikta konkrēta samaksa atbilstoši ieņemamam amatam, un ja to virsstundu apjoms ir pārsniegts, tad par katru nākamo virsstundu darbiniekam ir jāsaņem piemaksu ne mazāk kā 25 procentu apmērā no pamatalgas stundas likmes.

Samaksa par virsstundu darbu = Garantēto virsstundu samaksa (atbilstoši ieņemamam amatam) + Mēneša darba alga / Nostrādāto darba dienu skaits/ 8 stundas x 1.25 x Pārsniegtais virsstundu skaits [2.15.]

Kapteiņa samaksas par virsstundu darbu aprēķināšana:

$$1088.72 \text{ LVL} + 1465.56 \text{ LVL} / 22 / 8 \times 1.25 \times 8 = 1171.99 \text{ LVL}$$

Pārējiem komandas locekļiem virsstundas tiek aprēķinātas tāda pat kārtībā.

⁶² Autora izveidots

Šajā situācijā kopēja jūrnieku alga būs 15 134.15 LVL, kas ir mazāk par 3 657.95 LVL salīdzinot ar iepriekšējo piemēru, kur kopēja jūrnieku alga bija 18 792.10 LVL. Atšķirība ir radusies, virsstundu samaksas aprēķinā.

Latvijā šīs grupas jūrniekiem būs jāsamaksā iedzīvotāju ienākuma nodokli, aizpildot gada ienākumu deklarāciju, kuru aprēķins ir parādīts 2.11. tabulā. Aprēķins ir veikts par vienu mēnesi. Diemžēl, visi šie jūrnieki Latvijā nav sociāli apdrošināti, VSAOI tie nemaksā.

2.11. tabula

Jūrnieku, kuri strādā uz Belizē reģistrēta kuģa, iedzīvotāju ienākuma nodokļa aprēķins par 2012.gada novembri, LVL valūtā ⁶³

| Nr. | Amats | Ar nodokli apliekamais ienākums | Neapliek. min. | Atvieg. | IIN |
|-----|-------------------------------------|---------------------------------------|-------------------|---------------|---------------|
| | | | | | 25% |
| 1 | Kapteinis (CPT) II/2 | 500.00 | 45.00 | 70,00 | 96,25 |
| 2 | Vecākais kapteiņa palīgs (C/O) II/2 | 500.00 | 45.00 | 70,00 | 96,25 |
| 3 | 2. kapteiņa palīgs (2/O) II/1 | 500.00 | 45.00 | 70,00 | 96,25 |
| 4 | 3. kapteiņa palīgs (2/O) II/1 | 500.00 | 45.00 | 70,00 | 96,25 |
| 5 | Vecākais mehāniķis (C/E) III/2 | 500.00 | 45.00 | 70,00 | 96,25 |
| 6 | 2. mehāniķis (2/E) III/1 | 500.00 | 45.00 | 70,00 | 96,25 |
| 7 | Bocmanis (BSN) II/4 | 500.00 | 45.00 | 70,00 | 96,25 |
| 8 | AB matrozis (A/B) II/4 | 300.00 | 45.00 | 70,00 | 46,25 |
| 9 | AB matrozis (A/B) II/4 | 300.00 | 45.00 | 70,00 | 46,25 |
| 10 | OS matrozis (O/S) II/4 | 300.00 | 45.00 | 70,00 | 46,25 |
| 11 | OS matrozis (O/S) II/4 | 300.00 | 45.00 | 70,00 | 46,25 |
| 12 | Pavārs (COOK) | 300.00 | 45.00 | 70,00 | 46,25 |
| | | 5000.00 | 540.00 | 840,00 | 905,00 |

2.6. tabulā iedzīvotāju ienākuma nodokļa aprēķini ir veikti, pēc formulām 2.5. un 2.6. saskaņā ar LR likumu „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli”.

- Virsniekiem: $(200.00 \text{ LVL} \times 2.5 - 45.00 - 70.00) \times 25\% = 96.25 \text{ LVL}$
- Ierindas jūrniekiem: $(200.00 \text{ LVL} \times 1.5 - 45.00 - 70.00) \times 25\% = 46.25 \text{ LVL}$

Lai labāk izprastu algu un nodokļa izmēru atšķirības starp abām jūrnieku grupām, 2.12. tabulā ir parādīts kapteiņa darba samaksas aprēķina salīdzinājums.

⁶³ Autora izveidots

**Latvijas jūrnieku darba algas un nodokļu salīdzinoša analīze par 2012.gada novembri, LVL
valūtā ⁶⁴**

| Kuģa karogs | Jūrnieka amats | Pamatalga | Samaksa par virsstundām | Jūrnieka bruto ienākumi | Darba ņēmēja VSAOI | Darba devēja VSAOI | Iedzīvotāju ienākuma nodoklis | Jūrnieka neto ienākumi |
|-------------|----------------|-----------|-------------------------|-------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------|------------------------|
| Latvija | Kapteinis | 1465,56 | 1848,60 | 3314.16 | 55 | 120,45 | 82,50 | 3176,66 |
| Belīze | Kapteinis | 1465,56 | 1171,99 | 2639.55 | 0 | 0 | 96,25 | 2541,30 |

Pēc 2.12. tabulā apkopotas informācijas var secināt, ka kaut gan pamatalga abiem jūrniekiem ir noteiktā vienāda, toties jūrnieka bruto ienākumi, kurš strādā zem Belīzes karoga ir mazāki nekā jūrniekam, kurš strādā zem Latvijas valsts karoga.

Izanalizējot nodokļa aprēķinu, jāsecina, ka no jūrnieka, kurš ir nodarbināts Latvijas uzņēmumā, bruto ienākumiem darba devējs ietur 137.50 LVL, tajos iekļauts iedzīvotāju ienākuma nodoklis 82.50 LVL un VSAOI, ko maksā darba ņēmējs 55.00 LVL. Kā arī darba devējs papildus vēl maksā VSAOI, ko maksā darba devējs 120.45 LVL apmērā. No jūrnieka darba algas, kurš strādā zem Belīzes karoga darba devējs neietur nekādus nodokļus, tomēr viņam pašam ir jāmaksā 96.25 LVL lielo iedzīvotāju ienākuma nodokli Latvijā aizpildot gada ienākuma deklarāciju.. Latvijas uzņēmumā nodarbinātam jūrniekam nodokļa ieturējumi ir lielāki, nekā jūrniekam kurš strādā Belīzes kompānijā, bet viņam arī pienākas valsts sociālās garantijas. Bet Belīzes kompānijas jūrniekam, lai iegūtu valsts sociālās garantijas, pašam ir brīvprātīgi jāpievienojas sociālajai apdrošināšanai. Jūrniekam ir izdevīgāk būt nodarbinātam pie Latvijas darba devēja un būt sociāli aizsargātam.

⁶⁴ Autora izveidots

3. JŪRNIĒKU DARBA SPECIFIKA UN DARBA SAMAKSAS PILNVEIDOŠANA

3.1. Jūrnieku darba specifika

Neviena cita profesija neizraisa tik daudz strīdu, ka jūrnieku profesija. Daži cilvēki izsaka daudz iemeslu, kāpēc nevajadzētu iet jūrā, citi otrādāk, sapņo par tādu darbu. Kā saka: cik cilvēku, tik arī viedokļu. Bet izskatīsim gan pozitīvas, gan negatīvas šīs profesijas puses.

Pozitīvais jūrnieku darbā:

1. Augsta līmeņa algas. Protams, augstas klases speciālists arī uz sauszemes var nopelnīt pietiekami lielu naudu, toties, ja salīdzinātu vidējās algas jūrā un uz sauszemes, ir skaidrs, ka jūrnieku vidējā alga ir augstāka. Naftas jūras kravu pārvadājumu nozarē algas līmenis ir vēl augstāks.
2. Ātra karjeru izaugsme. Ja sākt jūrnieka karjeru pietiekami agri un pareizi to izplānot, tad jau 30 gadu vecumā var tikt par kapteini. Esot krastā ātri virzīties pa karjeram kāpnēm ir daudz grūtāk.
3. Pilns nodrošinājums darba laikā jūrā. Kad jūrnieks ir nodarbināts uz kuģa, kuģa īpašnieks pilnībā apmaksā viņam pārtiku, darba apģērbu, lidojumus (no mājām uz darbu un atpakaļ, maiņas laikā), viesnīcas u.c. Sanāk, ka jūrniekam nav parasto ikdienas izdevumu, kuri ir neizbēgami esot krastā. Tas ir īpaši ērti tiem, kas grib uzkrāt naudu.
4. Iespēja ieraudzīt pasauli un ceļot. Kaut gan pastāv tendence par laika samazinājumu, kad kuģis atrodas ostā, jūrniekiem vienai algai paliek iespēja nokļūt planētas visdažādākajās vietās, kas dažkārt nav pat iespējamas. Jūrnieks var mainīt savu dzīves vietu, viņš nav piesiets pie konkrētas darba vietas kādā valstī. Uz kuģi viņš var atbraukt no jebkuras vietas pasaulē.
5. Iespēja labāk uzzināt citu valstu kultūru, strādājot internacionālā kuģu komandā. Vairākums mūsdienu kuģu komandas sastāv no dažādu tautību jūrniekiem. Strādājot uz kuģa var labāk izprast citu tautību īpatnības un ieradumus un nogaršot dažādas nacionālo virtuvju ēdienus. Kā arī tā ir lieliska iespēja, kā uzlabot svešvalodu zināšanas.

6. Iespēja atrast augsti atalgoju darbu krastā. Daudz kompāniju, kuru uzņēmējdarbība ir saistīta ar jūras sfēru, pie pieņemšanas darbā augsti vērtē speciālistus, kuriem ir darba pieredze jūrā. Algu līmenis šādās kompānijās ir diezgan augsts. Kā piemēru var minēt tādas kompānijas, kā kuģu menedžmenta kompānijas, kuras piedāvā kuģa īpašniekiem dažādus pakalpojumus (kuģu tehniskais menedžments, fraktēšana un operēšana, kuģu apkalpju komplektēšana). Protams, ka tāda veida kompānijā nevar pieņemt darbā cilvēkus, kuriem nav pieredzes attiecīgajā jomā, jo jūras sfēra ir ļoti specifiska un tai ir daudz „zemūdens akmeņu”.

7. Pieprasījums. Lielākā daļa mūsdienu kravu pārvadājumu lielos attālumos tiek veikti pa jūru, tas ir ekonomiski izdevīgāk, nekā veikt tādu pašu attālumu pārvadājumus citos veidos, tādēļ pieprasījums pēc augsta līmeņa speciālistiem vienmēr ir liels.

Negatīvais jūrnieku darbā:

1. Smags fiziskais darbs. Darbs jūrā ir ļoti smags, bieži gadās ārkārtas situācijas, kuru novēršanai jūrniekam bieži vien neatliek laika atpūtai. Darba diena atsevišķos gadījumos var pārsniegt 12 stundas, nav arī brīvdienas. Fizisko nogurumu ietekmē arī pastāvīga laika zonu maiņa. Bieži vien ir jāstrādā lielā karstumā tropiskos vai otrādāk sala ziemeļu platumos. Nevar aizmirst arī par pastāvīgu šūpošanu, īpaši ziemas gadalaikā.
2. Bīstamība veselībai. Darbs jūrā ir diezgan traumatisks un pilns ar nopietnām sekām neievērojot drošības pasākumus. Daži kuģu tipi nodarbojas ar viegli uzliesmojošo un toksīna, skābju un citu veidu kravu pārvadājumiem, tas arī pieliek papildus risks jūrnieku profesijai. Tāpat uz vairākuma kuģu nav ārsta, tādēļ laikā saņemt kvalificētu medicīnisku palīdzību ne vienmēr ir iespējams.
3. Šķiršanās ar tuviniekiem. Kaut arī pēdējā laikā pastāv tendence ir kontrakta termiņa saīsinājuma, vidēji jūrnieks ir prom no mājam apmēram 6-8 mēnešus gadā. Tomēr mūsdienās šo problēmu ir iespējams nedaudz neitralizēt ar moderniem sakaru līdzekļiem un internetu.
4. Pirāti. Itin bieži kuģu iziet cauri bīstamām zonām un pastāv nopietns risks tikt pakļautam pirātu uzbrukumiem. Šaujamo ierociņu glabāšana un izmantošana uz tirdzniecības kuģiem ir aizliegta, tādēļ pie pirātu uzbrukuma jūrnieki faktiski ir neaizsargāti. Labākajā gadījumā kuģi tiek vienkārši pakļauti aplaupīšanai, sliktākajā gadījumā pirāti var turēt jūrniekus gūstā vairākus mēnešus, gaidot izpirkumu.
5. Atrašanas slēgtā telpa. Jūrnieka darbs un dzīve jūrā ir ierobežota ar kuģa izmēriem. Labi, ja kuģis ir projektēts pēc dzīves līmeņa augstiem standartiem ar lielām telpām un atpūtas vietām, jo vēl līdz šim laikam pastāv daudz kuģu ar mazām kajītēm, kopējām

tualetēm un dušas telpām, kur nav nekādu papildus ērtību. Jūrnieki ir spiesti ik dienu pavadīt dzīvojot un strādājot ar vieniem un tiem pašiem cilvēkiem, kas arī var būt psiholoģiski smagi. Taču darbā uz īsiem kontraktiem šī problēma nav aktuāla.

6. Nepieciešamība regulāri mainīt jūru sertifikātus. Jūrniekiem ir nepieciešami regulāri veikt klasifikācijas celšanas apmācības, atjaunot sertifikātus un apstiprināt darba diplomus. Tas ne tikai atņem brīvo laiku, bet arī par to visu ir jāmaksā nauda. Daži kuģniecības uzņēmumi bonusu veidā ir gatavi uzņemt izmaksas par apmācību.
7. Sociālo garantiju neesamība. Daudzās valstīs, jūrnieki neveic iemaksas pensiju fondā. Tāpēc arī viņiem nav tiesību uz vecuma pensiju, tā kā rūpes par dzīvošanu vecumdienās pilnībā ir atkarīga no paša jūrnieka.⁶⁵

Neskatoties uz visām pozitīvajām un negatīvajām pusēm darbam jūrā, jūrnieku skaits Latvijā neglābjami samazinās, un nav pat nekādu reālu iespēju, lai tas nenotiktu. Liela daļa Latvijas Jūrnieku reģistra jūrnieku jau ir solīdā vecumā, citi pamet darbu jūrā atrodot darbu kuģu kompānijās tuvāk mājām.

3.2. Jūrnieku darba samaksas pilnveidošana

Jūrnieku darba un to samaksas galvenās problēmas ir saistītas ar augstām izmaksām, kas attiecas uz augstākas izglītības iegūšanu, kā arī dažādu sertifikātu mainīšanu; lielākai Latvijas jūrnieku daļai sociālo garantiju neesamību; nespēju aizsargāt jūrniekus, kuri ir nodarbināti uz „ērtiem” karoga kuģiem.

Jūrnieku profesionālās pārkvalifikācijas jautājums pašlaik ir ļoti aktuāls lielākajā daļā Eiropas Savienības jūras valstu, jo trūkst kvalificētu jūras virsnieku, tajā pat laikā rodas ierindas jūrnieku „pārpalikums”.

Latvijā virsnieku un ierindas jūrnieku attiecība ir 46:54. Pēdējos gados šo proporciju izdevies pakāpeniski mainīt, 2005. gadā tā bija 40:60, taču šāds temps ir pārāk lēns. Ir pamats bažām, ka ierindas jūrnieki varētu sākt papildināt bezdarbnieku rindas, līdz ar to viņi neveiks nodokļa maksājumus valsts budžetā. Tanī pat laikā aktīvie jūrnieki dod būtisku „pienesumu” Latvijas ekonomikā – arī tad, ja tie strādā uz citu valstu karogu kuģiem, nopelnīto naudu viņi tērē Latvijā, kur dzīvo viņu ģimenes. Jūrnieki un viņu ģimenes patiesībā veido ļoti nozīmīgu iedzīvotāju vidusslāņa daļu.

⁶⁵ Работа в море - плюсы и минусы [tiešsaiste]. [skatīts 20.12.2012]. Pieejams: <http://maritime-zone.com/articles/rabota%20v%20more/>

Runājot par jūrnieku profesionālo pārkvalifikāciju, ka lielākā daļa ierindas jūrnieku nav gatavi pārtraukt darbu jūrā, lai vairākus gadus mācītos un tā iegūtu augstāko izglītību, kas dod tiesības ieņemt virsnieka amatu. Tādēļ ļoti svarīgi ir veidot sistēmu, kas ļauj jūrniekam iegūt vismaz pirmā līmeņa augstāko izglītību, nepārtraucot darbu jūrā. Latvijā šo problēmu risina jaunizveidotā jūrniecības koledža Novikontas un Liepājas jūrniecības koledža. Savukārt Latvijas Jūras akadēmijā klātienē mācās jaunieši, kuri, mācības beidzot, iegūst otrā līmeņa profesionālo izglītību. Akadēmijas neklātienē studējošo skaits ir salīdzinoši mazāks.⁶⁶

Lai jūrnieks saņemtu augstāko izglītību viņam pirmkārt ir jārēķinās ar lielām izmaksām un otrkārt viņam tam jāvelta laiks. Tas arī ir galvenie šķērslī, kāpēc jūrnieki neiet mācīties tālāk, lai iegūtu augstāko izglītību. Šīs problēmas var mēģināt risināt gan valsts, gan kuģu kompāniju īpašnieki, gan mācību iestādes.

Kuģu īpašnieki, lai noturētu pie sevis labu speciālistu, var viņam piedāvāt apmaksāt visas ar augstāko izglītības iegūšanas saistītos izdevumus, tas būs izdevīgi abām pusēm. Kuģa īpašnieks no tā var iegūt savā komandā labu darbinieku, kas būs pateicīgs un zinās, ka viņu vērtē. Kā arī viņš var sevi pasargāt no tā, ka jūrnieks pabeidzot mācības, varēs no šīs kompānijas aiziet, noslēdzot ar viņu līgumu, ka pēc mācību beigām, jūrniekam būs jānostrādā šajā kompānijā vairākus gadus. Jūrnieks varēs bezmaksas iegūt augstāko izglītību, kā arī viņam būs garantēta darba vieta.

Valsts arī ir ieinteresēta, lai ierindas jūrnieki ietu mācīties tālāk un iegūtu augstāko izglītību, jo tas paaugstinās viņu ienākumus un attiecīgi arī valsts nodokļa ienākumus. Lai atbalstīt jūrniekus un palīdzēt tiem, valsts varētu uz mācību laiku jūrniekiem piešķirt atvieglojumus nodokļu veidā. Piemēram, laika gaitā, kad ierindas jūrnieki mācās, IIN nodokļi viņiem būs jāmaksā nevis no 1.5 mēneša minimālām darba algām, bet gan no 0.5. Kā arī valsts varētu apmaksāt daļu no kopējam izmaksām.

Runājot par laika nepieciešamību, mācību iestādes varētu izveidot gan neklātienes grupas, gan arī mācību kursus tā, lai to lekcijas atkārtotos katru mēnesi vai ceturksni, lai jūrnieks varētu to nokārtot pārtraukumos starp kontraktiem. Tas prasīs papildu naudas ieguldījumu, tāpēc šeit būs nepieciešams valsts atbalsts.

Jūrnieku ienākumu nodokļa ieturēšanas jautājums vienmēr bija aktuāls, par to uzlabošanu cīnās arodbiedrības un panāk, lai to piemērošanas noteikumi būtu pēc iespējas izdevīgāk jūrniekiem, bet tas ir vairāk attiecināms uz iedzīvotāja ienākuma nodokli. Jūrnieku sociālās garantijas ir piešķirtas ne visiem Latvijas jūrniekiem, jo jūrnieki, kas ir nodarbināti uz ārzemju kompānijas kuģiem Latvijā nav sociāli nodrošināti.

⁶⁶ Jūrniekus pārkvalifikācija. [skatīts 20.12.2012]. Pieejams: http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=533&art_id=3073

Lai Latvijas jūrnieki būtu sociāli nodrošināti ne tikai strādājot Latvijā 2004.gadā tika noslēgts līgums ar Norvēģijas Karalisti „Par sociālo nodrošinājuma shēmu piemērošanu”. Kā rezultāts jūrniekiem, kuri strādā uz kuģiem, kas reģistrēti Norvēģijas Kuģu reģistrā, tiek nodrošinātas Latvijas valsts sociālās garantijas. Bet protams, nedrīkst būt tāda situācija, ka tikai neliela daļa no Latvijas jūrniekiem, kuri strādā zem Latvijas un Norvēģijas karoga, maksā likumā noteiktos nodokļus, bet pārējie, kas strādā uz citu valstu karogu kuģiem, tiek atstāti bez ievērības. Skatoties uz Latvijas un Norvēģijas valstu veiksmīgo sadarbību Latvijas valdībai jāpanāk līdzīgas vienošanās ar citām Eiropas Savienības valstīm, kas palīdzēs vēl lielākam jūrnieku skaitam būt apdrošinātiem Latvijā.

To, ka nodokļu maksāšanas lietas ir jāsakārto, atzīst ne tikai profesionālo jūrniecības organizāciju pārstāvji, par to aktīvu interesi izrāda arī paši jūrnieki, tiesa, ne visi. Daudzi pauž viedokli, ka viņi nekādus nodokļus nemaz nevēlas maksāt un ka tas, kā Latvijā tiek nodrošinātas viņu sociālās garantijas, viņiem nav svarīgi. Diemžēl daudzi jūrnieki vēl joprojām domā, ka sociālās garantijas ir mazsvarīgs jautājums, bet tas par pašu svarīgāko kļūst tad, kad cilvēks saslimst vai viņam tuvojas pensijas vecums. Tad daudzi saprot, ka kaut gan viņi visu mūžu ir strādājuši smagu darbu, viņiem nepienākas sociāla apdrošināšana. Jūrniekus vajadzētu vairāk izglītēt tieši sociālā nodrošinājuma jautājumos, to var īstenot, piemēram ieviešot mācību iestādēs speciālu priekšmetu, kurā topoši jūrnieki varētu iegūt priekšstatu un zināšanas par sociālo nodrošinājumu un ar to saistītajām problēmām, kas viņus sagaidīs nākotnē.

Vēl viens iemesls kāpēc jūrnieki nevēlas maksāt sociālo nodokļi ir tas, ka jūrnieks nostrādājot uz kuģa līgumā paredzēto laiku, kas ir aptuveni četri mēneši, pēc tam teorētiski vairākus mēnešus ir bezdarbnieks, bet saņemt bezdarbnieka pabalstu nevar, jo nav nostrādājis gadu bez pārtraukuma, lai pretendētu uz bezdarbnieka statusu. Bet tas ir saistīts ar jūrnieku darba specifiku, jūrnieks nevar strādāt bez pārtraukuma veselu gadu, tas ir smags darbs, tālu no mājam, tāpēc valstij attiecībā uz jūrniekiem ir jāveic likuma grozījumi, kas ļaus viņiem saņemt bezdarbnieka pabalstu.

Jūrniekiem arī ir iespēja brīvprātīgi pievienoties valsts sociālajai apdrošināšanai, neprecēti cilvēki var pievienoties tikai pensiju apdrošināšanai, bet precēti pensiju apdrošināšanai, invaliditātes apdrošināšanai, maternitātes un slimības apdrošināšanai un vecāku apdrošināšanai. Šajā situācijā sanāk, ka Latvijas jūrnieki, kas strādā ārzemes kompānijās, nevar pretendēt uz bezdarbnieka statusu, jo MK noteikumi „Noteikumi par brīvprātīgu pievienošanu valsts sociālajai apdrošināšanai” neparedz, ka jūrnieki var pievienoties arī sociālajai apdrošināšanai bezdarba gadījumā. 2012. gadā šis nodoklis sastāda 1.5%, kuru lielā jūrnieku grupa būtu gatava maksāt, lai būtu apdrošinātiem bezdarba

gadījumā, tāpēc valstij ir jāveic grozījumus, kas ļautu jūrniekiem izvēlēties arī šo apdrošināšanas veidu.

Kopumā valsts sociālās apdrošināšanas aģentūrai jūrā nodarbinātos vajadzētu vairāk informēt par iespēju brīvprātīgi pievienoties valsts sociālajai apdrošināšanai. To var īstenot, izvietojot informatīvos materiālus sabiedrībā, kuras nodarbojas ar personu iekārtošanu darbā uz kuģiem un Latvijas Jūras administrācijā.

Jūrniekiem, kuri ir nodarbināti uz “ērtiem” kuģu karogiem, bieži vien ir liegtas viņu cilvēka pamattiesības un arodbiedrības tiesības, jo “ērto” kuģi reģistri nepieprasa ieverot minimālus sociālus standartus. Valstis, kuru pilsoņi ir nodarbināti uz tādiem kuģiem, gandrīz nevar neko izdarīt, lai aizsargātu jūrniekus, jo noteikumi, kas attiecas uz situāciju uz kuģa ir tas valsts noteikumi, kur kuģi ir reģistrēti.

Rezultātā lielākā daļa jūrnieku, kuri ir nodarbināti uz “ērtiem” karoga kuģiem, nav arodbiedrību biedri. Bet tos, kas ir arodbiedrības biedri, arodbiedrība bieži vien vienkārši nespēj aizsargāt no situācijas uz kuģa. Jūrnieki ir nepieciešami mums. Viņi strādā pa visu pasauli un pārvada visu, kas cilvēkiem ir nepieciešams, sākot ar naftu, gāzi un būvniecības materiāliem un beidzot ar apģērbu, pārtiku u.c. Viņi arī ir neredzams darba spēks. Tas, kas notiek jūrā, vairākumā gadījumu nav redzams inspektoriem, un kuģu īpašnieki var nesodīti pārkāpt jūrnieku tiesības.

ITF katru dienu dzird par jūrnieku komandām, kurām kuģu īpašnieki nemaksā darba samaksu laikā un līdz ar to jau izveidojušies lieli parādi. Bez darba samaksas jūrnieki nevar visu pamest un aizbraukt mājās. Viens no visveiksmīgākajiem ITF inspektoru darba aspektiem ir jūrnieku darba samaksas parādu iekāsēšana no kuģu īpašniekiem.

ITF ir izveidojis inspektoru tīklu, kas pārbauda situāciju uz aizdomīgajiem kuģiem.

Viņu ziņojumi ietver sevī sarakstu ar ļaunprātīgu uzturēšanos pret jūrniekiem:

- pārāk zema darba samaksa
- slikti apstākļi uz kuģa
- nepilnvērtīgs uzturs un tīra dzeramā ūdens trūkums
- garas darba stundas bez pietiekamas atpūtas, kas rada stresu un nogurumu;

ITF kampaņa pret “ērtiem” karogiem, kas ilgst jau gandrīz 65 gadus, tā sastāv no divām daļām:

- Politiskas kampaņas, kas virzītas uz „ērto” karogu sistēmas likvidāciju, panākot reālo saikņu globālu atzīšanu starp karogu, zem kura iet kuģis, un to īpašnieku vai menedžeru;

- Nozares kampaņas, kuras mērķis ir nodrošināt, lai jūrnieki, kas ir nodarbināti uz „ērtiem” kuģu karogiem, neatkarīgi no pilsonības, būtu aizsargāti no ekspluatācijas uz kuģa.⁶⁷

ITF ieviesti standarti izveidoja pamatu ITF koplīgumam, kuri nosaka jūrnieku darba algu un darba apstākļus. Uz vairāk nekā 30% kuģu, kas iet zem „ērtiem” karogiem, tagad attiecas ITF līgumi, kuri nodrošina tiešu aizsardzību vairāk nekā 150 tūkst. jūrniekiem.

ITF kampaņas pret „ērtiem” karogiem mērķis ir:

- aizsargāt jūrnieku darba apstākļus;
- aizsargāt un veicināt ideju par reālas saiknes nepieciešamību starp kuģa īpašnieku un kuģa karogu;
- Cīnīties pret netaisnīgu sistēmu, kad kuģu īpašnieki ekspluatē jūrniekus, maksājot zemu darba samaksu.

Tā arī ir viena no iespējām, kā arodbiedrība var aizsargāt jūrnieku tiesības. Jūrniekiem tas ir ļoti svarīgi, jo atrodoties jūrā viņi nevar ietekmēt darba samaksas saņemšanu laikā, kā arī nevar vienkārši neiziet darbā. Otrā iespēja ir tā, ka jūrnieks pats var kļūt par ITF biedru, tas ir mazāk efektīvi, jo ja jūrnieks parakstīs līgumu par mazāku darba algu, nekā ITF standartos, tad ne viņš, ne ITF nevarēs piespiest kuģa īpašnieku maksāt vairāk. Toties ja nebūs ievēroti darba samaksas termiņi vai normāli darba apstākļi, tad gan ITF varēs iesaistīties šīs problēmas risināšanā.

⁶⁷ The FOC Campaign [tiešsaiste]. [skatīts 20.12.2012]. Pieejams: http://www.itfseafarers.org/FOC_campaign.cfm/languageID/1

SECINĀJUMI

1. Starptautiskie jūras pārvadājumi ir nozīmīga nozare globālā transporta sistēmā, ūdensceļi veido vislielāko transporta infrastruktūru un ir pamats vienam no vislētākajiem transporta veidiem, sevišķi masveida kravu pārvadājumos.
2. Stabilās jūras transporta pozīcijas pasaules tirgū norāda, ka tirdzniecības flote ir praktiski neaizvietoājama transporta nozare. Jūras transports ir visekonomiskākais un nereti vienīgais kravas piegādes veids.
3. Pateicoties ģeogrāfiskajam stāvoklim Latvija ir ideāla vieta tranzīta un loģistikas organizēšanai starp - Eiropas Savienības, NVS un Āzijas tirgiem.
4. Tranzīta un loģistikas sektors Latvijas tautsaimniecībā nodrošina pusi no pakalpojumu eksporta. Tādēļ tam tiek pievērsta īpaša uzmanība gan valsts, gan uzņēmumu līmenī un lielākās investīcijas transporta infrastruktūrā – ostās, dzelzceļā un autoceļos – vispirms tiek ieguldītas tieši tranzītam izmantojamajos virzienos.
5. Trīs galvenie kravu pārvadājumu veidi Latvijā ir jūras, dzelzceļa un sauszemes transports. Jūras kravu pārvadājumi sastāda 36.91% no kopējo pārvadājumu apjoma.
6. Latvijā ir trīs lielas ostas – Liepāja, Rīga un Ventspils, kā arī septiņas mazas ostas – Skulte, Mērsrags, Salacgrīva, Pāvilosta, Roja, Lielupe un Engure, kuras izvietotas gar visu Latvijas jūras robežu. Visas trīs ostas ietilpst TEN-T (Trans-European Network for Transport) tīkla un galvenokārt pārkrauj tranzīta kravas.
7. Kopējā kravu apjomā Latvijas ostās (gan iekrautās, gan izkrautās kravas) pēdējo četru gadu laikā nav bijušas īpašas izmaiņas. Tikai 2011.gada tika sasniegts daudzsološs pieaugums ostās pārkrauto kravu apjomos (12,53%), salīdzinot ar 2010. gadu.
8. Latvijas tirdzniecības flote pēdējos gados strauji samazinājusies. Neatrodot pietiekamas un piemērotas darba iespējas uz kuģiem ar Latvijas karogu, Latvijas jūrnieki meklē darba iespējas ārvalstīs. Ņemot vērā patreizējo situāciju Latvija var zaudēt lielu skaitu augsti kvalificētu speciālistu.
9. Eiropas, tai skaitā arī Latvijas kuģošanas uzņēmumi, izmantojot ārvalstu nodokļu politiku priekšrocības, pārvietojot savu, ar kuģošanu saistīto saimniecisko darbību uz ārzemēm ("ērto" kuģu reģistra zonām).
10. Jūrnieku algas visbiežāk tiek noteiktas saskaņā ar Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF – International Transport Workers' Federation) likmēm, bet vidējais alga līmenis ir atkarīgs no situācijas darba tirgū un darba apstākļiem.

11. ITF biedru skaits tikai nedaudz pārsniedz 600 000, bet jūrnieku skaits pasaulē ir divas reizes lielāks, tātad puse no kopēja jūrnieku skaita nav aizsargāta.
12. ILO (International Labour Organization) jeb SDO (Starptautiskā Darba Organizācija) ir organizācija, kas reglamentē būtiskus jautājumus (darba drošību, darba laiku, minimālo nodarbinātības vecumu, strādājošo sociālās garantijas u.tml.), kas skar strādājošos visā pasaulē. Šī konvencija nozīmē to, ka jūrnieki būs aizsargāti, atrodoties un strādājot uz kuģiem.
13. Latvijā jūrnieka darba tiesiskās attiecības regulē Darba likums, kura pielietojumu konkrētā uzņēmumā nosaka rakstveidā noslēgts darba līgums ar katru darbinieku. Starptautiskā kuģniecības nozarē darba samaksu reglamentē tās valsts tiesību akti, kuras jurisdikcijā ir reģistrēts kuģis un dažādas starptautiskās konvencijas.
14. Valsts sociālās garantijas ir piemērotas tikai tiem jūrniekiem, kuri ir nodarbināti uz Latvijas karoga reģistrētiem kuģiem vai Norvēģijas Starptautiskajā kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem.
15. Latvijas jūrnieki, kas ir nodarbināti uz citu valstu reģistrētiem kuģiem, kā arī uz kuģiem zem „ērtiem” karogiem, nav sociāli apdrošināti. Bet viņi var paši reģistrēties kā brīvprātīgo sociālo iemaksu veicēji. Tomēr brīvprātīga sociālā apdrošināšana paredz tikai daļēju apdrošināšanu, tajā neietilpst sociāla apdrošināšana bezdarba gadījumā un sociālā apdrošināšana pret nelaimes gadījumiem darbā un arodslimībām.
16. Galvenais iemesls, kāpēc jūrnieki nevēlas maksāt sociālo nodokļi ir tas, ka jūrnieks nostrādājot uz kuģa līgumā paredzēto laiku, kas ir aptuveni četri mēneši, pēc tam teorētiski vairākus mēnešus ir bezdarbnieks, bet saņemt bezdarbnieka pabalstu nevar, jo nav nostrādājis gadu bez pārtraukuma, lai pretendētu uz bezdarbnieka statusu.
17. Pirmie grozījumi LR likumā „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” attiecībā uz jūrniekiem tika pieņemti 2001. gada 22. novembrī un stājās spēkā 2002. gada 1. janvārī, tie attiecās uz jūrniekiem, kuri bija nodarbināti uz kuģa, kas reģistrēts Latvijas Kuģu reģistrā. Un tikai grozījumi, kas stājas spēkā 2009. gada 1. janvārī, noteica, ka atvieglojumi tiek piemēroti visiem Latvijas jūrniekiem.
18. 2009.gada 1.janvārī pieņemti LR likuma „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” grozījumi vislabvēlīgāk ietekmēja uz nodokļa iekasēšanu, jo lielākā daļa jūrnieku, kuri bija nodarbināti ārzemēs, izvairījās no nodokļa maksāšanas. Bet kā tā VID līdz šim nesaņēma nekādus datus par ārzemēs nodarbinātiem jūrniekiem, tādēļ izvairīšanos no nodokļa maksāšanas nevarēja kontrolēt.
19. Izpētot informāciju par iedzīvotāju ienākuma nodokļa grozījumiem var secināt, ka likumdošanas izmaiņas pārskata periodā no 2009. – 2012. gadam ir bijušas ļoti

- straujas. Nepārtraukto izmaiņu dēļ darbiniekiem grūti orientēties prasībās un dažreiz veidojas nesaprašanās ar maksājamo nodokli.
20. Ja jūrnieku nodarbina un atlīdzību izmaksā darba devējs – Latvijas sabiedrība, nodokli ietur un budžetā iemaksā darba devējs, šajā situācijā viss ir skaidrs, jūrniekam nevajag neko pildīt un uztraukties par nodokļu maksāšanu valsts budžetā.
 21. Ja jūrnieks – Latvijas rezidents – ir nodarbināts ārvalstu sabiedrībā uz kuģa, kas reģistrēts Starptautiskajā kuģu reģistrā, iedzīvotāju ienākuma nodokli viņš maksā, iesniedzot VID gada ienākumu deklarāciju līdz nākamā gada 1.jūnijam.
 22. Jūrnieku darba un to samaksas galvenās problēmas ir saistītas ar augstām izmaksām, kas saistītas ar augstākas izglītības iegūšanu, kā arī dažādu sertifikātu mainīšanu, lielākai Latvijas jūrnieku daļai sociālo garantiju neesamību un nespēju aizsargāt jūrniekus, kuri ir nodarbināti uz „ērtiem” karoga kuģiem.
 23. Latvijā virsnieku un ierindas jūrnieku attiecība ir 46:54. Jūrnieku profesionālās pārkvalifikācijas jautājums pašlaik ir ļoti aktuāls lielākajā daļā Eiropas Savienības jūras valstu, jo trūkst kvalificētu jūras virsnieku, tajā pat laikā rodas ierindas jūrnieku „pārpalikums”. Tāpēc ir ļoti aktuāls jautājums par jūrnieku profesionālu pārkvalifikāciju.

Balstoties uz secinājumiem tiek izvirzīti sekojoši priekšlikumi:

1. Lai Latvijas uzņēmēji reģistrētu kuģus zem Latvijas karoga, Latvijas valdībai tos jāmotivē ieviešot dažādus nodokļu atvieglojumus, kuģu nodarbināšanas un iegādes subsīdijas.
2. Lai jūrnieku tiesības būtu aizsargātas, viņiem ir jāklūst par savas valsts vai starptautiskās arodbiedrības biedriem, kas varēs aizsargāt viņu tiesības dažādos līmeņos, tajā skaitā veikt nepieciešamās darbības, lai darba devēji izpildītu savas saistības laikā, kā arī tādas darbības, kas veicinās likumdošanas uzlabošanu attiecībā uz jūrniekiem.
3. Lai sociāli apdrošināto jūrnieku skaits pieaugtu, Latvijas valdībai, skatoties uz Latvijas un Norvēģijas valstu veiksmīgo sadarbību, jāpanāk līdzīgas vienošanās ar citām Eiropas Savienības valstīm.
4. Lai ārzemēs nodarbinātie jūrnieki varētu pievienoties valsts brīvprātīgajai sociālajai apdrošināšanai, valsts sociālās apdrošināšanas aģentūrai jūrā nodarbinātos vajadzētu vairāk informēt par tādu iespēju, izvietojot informatīvos materiālus licencētas

sabiedrībās, kas nodarbojas ar personu iekārtošanu darbā uz kuģiem un Latvijas Jūras administrācijā.

5. Lai jūrnieki būtu sociāli apdrošināti bezdarba gadījumā, valdībai ir jāveic grozījumi likumdošanā, kas ļaus jūrniekiem saņemt pabalstu, neskatoties uz to, ka tie nav bijuši nodarbināti pilno gadu bez pārtraukumiem.
6. Lai jūrnieki varētu iegūt augstāko izglītību un no ierindas jūrniekiem pārkvalificēties par virsniekiem, valsts varētu uz mācību laiku jūrniekiem piešķirt atvieglojumus nodokļu veidā. Bet mācību iestādes savukārt varētu izveidot gan neklātienas grupas, gan arī mācību kursus tā, lai to lekcijas atkārtotos katru mēnesi vai ceturksni, lai jūrnieks varētu tos nokārtot pārtraukumos starp kontraktiem.

LITERATŪRAS UN AVOTU SARAKSTS

1. LR likums. Darba likums (20.03.2001). - Latvijas Vēstnesis, 01.06.2002, Nr.105. [skatīts 03.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=26019>
2. LR likums. Jūras kodekss (29.05.2003). - Latvijas Vēstnesis, 01.08.2003, Nr.91. [skatīts 03.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=76358>
3. LR likums. Par valsts sociālo apdrošināšanu (01.10.1997). - Latvijas Vēstnesis, 01.01.1998, Nr.274/276. [skatīts 03.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=45466>
4. LR likums. Par iedzīvotāju ienākuma nodokli (11.05.1993). - Latvijas Vēstnesis, 01.01.1994, Nr.32. [skatīts 03.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=56880>
5. LR likums. Grozījumi likumā "Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" (22.11.2001). - Latvijas Vēstnesis, 01.01.2002, Nr.178. [skatīts 05.12.2012]. <http://www.likumi.lv/doc.php?id=56257>
6. LR likums. Grozījumi likumā "Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" (14.11.2008). - Latvijas Vēstnesis, 01.01.2009, Nr.187. [skatīts 05.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=184545>
7. LR likums. "Grozījumi likumā "Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" (20.12.2010). - Latvijas Vēstnesis, 01.01.2011, Nr. 206 [skatīts 20.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=223559>
8. LR likums. Grozījumi likumā "Par iedzīvotāju ienākuma nodokli" (08.03.2013). - Latvijas Vēstnesis, 17.03.2012, Nr.44. [skatīts 05.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=245385>
9. MK noteikumi Nr.976. Noteikumi par brīvprātīgu pievienošanos valsts sociālajai apdrošināšanai (12.10.2010). - Latvijas Vēstnesis, 21.10.2010, Nr.166. [skatīts 06.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=219786>
10. LR MK noteikumi Nr.80. Noteikumi par kuģu apkalpes minimālo sastāvu (24.01.2006). - Latvijas Vēstnesis, 08.02.2006, Nr.22. [skatīts 06.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=127427>
11. MK noteikumi Nr.467. Noteikumi par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā (06.06.2006). - Latvijas Vēstnesis, 29.06.2006, Nr.99.[skatīts 06.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=138488>

12. LR MK noteikumi Nr.1026. Noteikumi par valsts sociālās apdrošināšanas iemaksu likmes sadalījumu pa valsts sociālās apdrošināšanas veidiem 2012.gadā (27.12.2011). - Latvijas Vēstnesis, 01.01.2012, Nr. 205. [skatīts 07.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=242169>
13. LR MK sēdes protokola Nr.6 izraksts. Konceptija nodokļu un valsts sociālās apdrošināšanas iemaksu atvieglojumu sistēmai kuģošanas sektorā (06.02.2001). - Latvijas Vēstnesis, 14.02.2001, Nr.25. [skatīts 07.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=3301>
14. Starptautisks dokuments. 2006. gada konvencija par darbu jūrniecībā (23.02.2006). - Latvijas Vēstnesis, 27.04.2011, Nr.65 [skatīts 07.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=229287>
15. ĀM informācija. Par konvencijas spēkā stāšanos (02.10.2012). - Latvijas Vēstnesis, 09.10.2012, Nr.159. [skatīts 07.12.2012]. Pieejams: <http://www.likumi.lv/doc.php?id=251954>
16. LR Centrālās statistikas pārvaldes dati – Latvijas ostās iekrautās un izkrautās kravas laika periodā 2007.g. - 2011.g. [tiešsaiste]. [skatīts 30.11.2012]. Pieejams: <http://data.csb.gov.lv/DATABASE/transp/Ikgadējie%20statistikas%20dati/Transports/Transports.asp>
17. LR Centrālās statistikas pārvaldes dati - Ar jūras transportu nosūtītas, saņemtas kravas Latvijas ostās 2011.g. [tiešsaiste]. [skatīts 30.11.2012]. Pieejams: <http://www.csb.gov.lv/statistikas-temas/transports-galvenie-raditaji-30098.html>
18. Latvijas kuģu reģistra dati. [tiešsaiste]. [skatīts 30.11.2012]. Pieejams: http://www.jurasadministracija.lv/userfiles/file/Par_mums/Statistika/KR_dati_1992-2010.pdf
19. Birzietis G. Pārvadājumi: Mācību līdzeklis – Jelgava: LLU, 2008. - 208 lpp.
20. Birzietis G. Transporta vadība un loģistika: Mācību līdzeklis – Jelgava: LLU, 2008 – 180 lpp.
21. Krutikova L., Zaiceva E., Pikule S., Zadorožnaja O. Darba algas uzskaitē, Rīga, 2005. - 176 lpp.
22. Latvijas jūrniecības savienība, Latvijas jūrniecības gadagrāmata, 2008, Rīga, 2009. - 472 lpp.
23. Latvijas jūrniecības savienība, Latvijas jūrniecības gadagrāmata, 2011, Rīga, 2012. - 504 lpp.
24. United Nations Publication, Review of Maritime Transport 2011, Switzerland, 2011. - 213 p.

25. VID Metodiski norādījumi. Par 2011.gada ienākumu deklarācijas iesniegšanu fiziskajām personām (jūrniekiem), kuri 2011.gadā tika nodarbināti uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa. [skatīts 05.12.2012]. Pieejams: <http://www.vid.gov.lv/ObjektsPopup.aspx?oid=75194&hl=1&type=17>
26. ITF UNIFORM "TCC" COLLECTIVE AGREEMENT, For Crews on Flag of Convenience Ships, [skatīts 07.12.2012]. Pieejams: <http://www.itfglobal.org/files/extranet/-1/33560/ITF%20Uniform%20TCC%20CBA%202012%20-%202014.pdf>
27. Beramkarvu kuģi [tiešsaiste]. [skatīts 15.11.2012]. Pieejams: <http://lv.wikipedia.org/wiki/Balkeris>
28. Eiropas Kopienu normatīvā akta tulkojums. [skatīts 10.12.2012]. Pieejams: http://www.lm.gov.lv/upload/sociala_aizsardziba/apdrosinasanas_tiesibu_akti/regula1408.pdf
29. Iemaksu likmes apmērs un sadalījums pa apdrošināšanas veidiem [tiešsaiste]. [skatīts 03.12.2012]. Pieejams: <http://www.vsaa.lv/lv/pakalpojumi/stradajosajiem/iemaksas>
30. Jūrniekus pārkvalifikācija. [skatīts 20.12.2012]. Pieejams: http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=533&art_id=3073
31. Kravu pārvadājumu nozare Latvijā. [skatīts 15.11.2012]. Pieejams: <http://www.kpmg.com/LV/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/LV%20Transportation%20Report%20LV%20WEB.pdf>
32. Kuģniecības pārvadājumu formas [tiešsaiste]. [skatīts 15.11.2012]. Pieejams: <http://www.osta.lv/index.php?p=2>
33. Latvijas Jūrniecības Savienība - Par jūrnieku nodokļu politiku. [skatīts 07.12.2012]. Pieejams: www.ljs.lv/upload/File/20.nod.pol2.doc
34. Latvijas jūrnieku, kuri nodarbināti uz Norvēģijas Starptautiskajā kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem, sociālās garantijas [tiešsaiste]. [skatīts 03.12.2012]. Pieejams: <http://www.lm.gov.lv/text/585>
35. Latvijā reģistrēti jūrnieki. [tiešsaiste]. [skatīts 07.12.2012]. Pieejams: <http://www.jurasadministracija.lv/index.php?id=230>
36. Nosacījumi kuģu reģistrēšanai. [tiešsaiste]. [skatīts 20.11.2012]. Pieejams: <http://www.jurasadministracija.lv/index.php?action=332>
37. Tankkuģis [tiešsaiste]. [skatīts 15.11.2012]. Pieejams: <http://lv.wikipedia.org/wiki/Tankkuģis>
38. Tranzīta jomas raksturojums Latvijā [tiešsaiste]. [skatīts 06.12.2012]. Pieejams: <http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=112%20>

39. The FOC Campaign [tiešsaiste]. [skatīts 20.12.2012]. Pieejams:
http://www.itfseafarers.org/FOC_campaign.cfm/languageID/1
40. Seafarers salary [tiešsaiste]. [skatīts 10.12.2012]. Pieejams:
http://www.itfseafarers.org/what_wages.cfm/languageID/1
41. Контейнеровоз [tiešsaiste]. [skatīts 15.11.2012]. Pieejams:
<http://ru.wikipedia.org/wiki/Контейнеровоз>
42. Морские перевозки [tiešsaiste]. [skatīts 15.11.2012]. Pieejams: <http://www.standard-shipping.ru/морские-перевозки>
43. Работа в море - плюсы и минусы [tiešsaiste]. [skatīts 20.12.2012]. Pieejams:
<http://maritime-zone.com/articles/rabota%20v%20more/>

PIELIKUMI

1. pielikums

/Jūrnieku darba līguma paraugs, saskaņā ar ITF normām/

Uniform TCC

Top Copy - Seafarer

Pink Copy - Ship's File

Green Copy - ITF London

Yellow Copy - Company File

SEAFARER'S EMPLOYMENT CONTRACT

Date **15.05.2012** and agreed to be effective from **09.06.2012**

This Employment Contract is entered into between the Seafarer and the Owner/Agent of the Owner of the Ship **KALLISTO SHIPPING COMPANY LIMITED** (hereinafter called the Company.)

THE SEAFARER

| | |
|--|--|
| Surname: Ozoliņš | Given Names: Andrejs |
| Full home address: Kr. Valdemara 103-23, Riga, Latvia | |
| Position: MASTER | Medical certificate issued on: 20.05.2012 |
| Estimated time of taking up position: 07.06.2012 | Port where position is taken up: Kherson |
| Nationality: Latvian | Passport no: LZ3585760 |
| Date of birth: 30.05.1971 | Seaman's book no: 0213141 |

THE EMPLOYER

| |
|---|
| Name: KALLISTO SHIPPING COMPANY LIMITED |
| Address: 60 Nevis Street, St.John's, Antigua and Barbuda |

THE SHIP

| | |
|-----------------------|--------------------------------------|
| Name: KALLISTO | IMO No: 8121381 |
| Flag: Belize | Port of registry: Belize City |

TERMS OF THE CONTRACT

| | | |
|--|--|--|
| Period of employment: 09.06.2012 - 08.12.2012 | Wages from and including: | Basic hours of work per week: |
| Basic monthly wage: 2'699.00 USD | Monthly overtime (103 hours guaranteed): 2'005.00 USD | Overtime rate for hours worked in excess of 103 hrs: |

| | | |
|---|--------------------------------------|--|
| | | 19.46 USD per hour |
| Leave: Number of days per month: 7 days | Monthly leave pay: 630.00 USD | Monthly subsistence allowance on leave: 126.00 USD |
| 1. The current ITF Collective shall be considered to be incorporated into and to form part of the contract | | |
| 2. The Ship's Articles shall be deemed for all purposes to include the terms of this Contract (including the applicable ITF Agreement) and it shall be the duty of the Company to ensure that the Ship's Articles reflect these terms. These terms shall take precedence over all other terms. | | |
| 3. The ITF may vary the terms and conditions of the applicable ITF Agreement from time to time. Terms and Conditions as so varied shall form part of this Contract with effect from the date of the Variation in place of the Terms and Conditions current immediately preceding the Variation. | | |

CONFIRMATION OF THE CONTRACT

| | |
|------------------------|------------------------|
| Signature of Employer: | Signature of Seafarer: |
|------------------------|------------------------|

1. pielikums
/Gada ienākuma deklarācija/

Pielikums
Ministru kabineta
2009.gada 17.februāra noteikumiem Nr.149

GADA IENĀKUMU DEKLARĀCIJA

D

| | | | | |
|-----------------|---|---|---|---|
| Taksācijas gads | 2 | 0 | 1 | 1 |
|-----------------|---|---|---|---|

| | |
|---------------------------------------|--|
| Piemērošu vidējo svērto nodokļa likmi | |
|---------------------------------------|--|

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
| Vārds, uzvārds | <i>Andrejs Ozoliņš</i> | | | | | | | | | | | | |
| Personas kods | 3 | 0 | 0 | 5 | 7 | 1 | - | 1 | 1 | 9 | 4 | 7 | |
| Dzīvesvietas adrese taksācijas gada sākumā, dzīvesvietas kods | <i>Kr. Valdemara 103-23, Rīga, Latvija</i> | | | | | | | | | | | | |
| | 0 | 1 | 0 | 0 | 9 | 1 | | | | | | | |
| Dzīvesvietas adrese taksācijas gada beigās, dzīvesvietas kods | <i>Kr. Valdemara 103-23, Rīga, Latvija</i> | | | | | | | | | | | | |
| | 0 | 1 | 0 | 0 | 9 | 1 | | | | | | | |
| Tālruņa numurs | 2 | 7 | 5 | 2 | 3 | 7 | 5 | 4 | | | | | |

| | | Nodokļa maksātāja deklarētie dati | VID dati |
|--|----|-----------------------------------|----------|
| APLIEKAMIE IENĀKUMI: | | | |
| Latvijas Republikā gūtie apliekamie ienākumi (D1 6.ailes summa + D3 15.rinda + 14.a rinda) + D3 ¹ 31.rinda) | 01 | | |
| ārvalstīs gūtie ienākumi (D2 5.aile) | 02 | 3500.00 | |
| KOPĀ (01. + 02.) | 03 | 3500.00 | |
| NEAPLIEKAMIE IENĀKUMI | | | |
| (D1 3.ailes kopsumma + D2 5.aile + D3 04. un 08.rindas summa) | 04 | | |
| ATTAISNOTIE IZDEVUMI: | | | |
| valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas (D1 4.a ailes summa + D3 14.a rinda vai par pašnodarbināto personu, kura aizpilda D3 ¹ pielikumu, veiktās iemaksas) | 05 | | |
| izglītības un specialitātes iegūšana, kvalifikācijas paaugstināšana un medicīnas un ārstnieciskie pakalpojumi (D4 6.ailes kopsumma) | 06 | | |
| ārstnieciskie pakalpojumi, kuri atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem ir ietverami attaisnotajos izdevumos pilnā apmērā (D4 5.ailes kopsumma) | 07 | | |
| ziedojumi un dāvinājumi | 08 | | |
| privātajos pensiju fondos izdarītās iemaksas, apdrošināšanas prēmiju maksājumi atbilstoši dzīvības apdrošināšanas līgumam (ar līdzekļu uzkrāšanu) un ieguldījumu fondu ieguldījumu apliecību iegādes izmaksas, ja šīs apliecības bijušas nodokļa maksātāja īpašumā vismaz 60 mēnešus (D1 4.b ailes summa + paša nodokļa maksātāja iemaksas, ieguldījumu fondu ieguldījumu apliecību iegādes izmaksas un dzīvības apdrošināšanas prēmiju maksājumi) | 09 | | |
| KOPĀ (05. + 06. + 07. + 08. + 09.) | 10 | | |
| GADA NEAPLIEKAMĀIS MINIMUMS | 11 | 540.00 | |

| | | | | | |
|---|-----------|----------------|----------|----------|--|
| GADA NEAPLIEKAMAIS MINIMUMS PENSIONĀRAM | 12 | | | | |
| ATVIEGLOJUMI: | | | | | |
| par apgādājamajiem | 13 | 840.00 | | | |
| par invaliditāti | 14 | | | | |
| politiski represētajām personām | 15 | | | | |
| nacionālās pretošanās kustības dalībniekiem | 16 | | | | |
| KOPĀ (13. + 14. + 15. + 16.) | 17 | 840.00 | | | |
| IENĀKUMI, NO KURIEM APREĶINĀMS NODOKLIS, KOPĀ | | | | | |
| (03. – 10. – 11. – 12. – 17.) | 18 | 2120.00 | | | |
| NODOKLIS | 19 | 530.00 | | | |
| AVANSĀ SAMAKSĀTAIS (IETURĒTAIS) NODOKLIS | | | | | |
| (D1 7.AILE + D2 8. VAI 10.AILE + D3 16.RINDA VAI D31 33.RINDA, VAI D5 03.RINDA) | 20 | | | | |
| PĀRRĒĶINA REZULTĀTS (19. – 20.) | | | | | |
| PIEMAKSA (JA 19. LIELĀKA NEKĀ 20.) | 21 | 530.00 | | | |
| PĀRMAKSA (JA 20. LIELĀKA NEKĀ 19.) | 22 | | | | |
| NODOKĻA SAMAKSAS TERMIŅŠ | 23 | | | | |
| NODOKĻA SUMMA | 24 | 5 | 3 | 0 | |

Lūdzu pārskaitīt pārmaksas summu uz kontu

Pārskaitāmā summa

Konta Nr. (IBAN 21 simbols)

25.03.2012

(datums)

(nodokļa maksātāja paraksts)

Ar parakstu apliecinu, ka gada ienākumu deklarācijā ir pilnīgi un pareizi uzrādīti visi ienākumi un izdevumi. Esmu informēts par atbildību, ja uzrādīti nepareizi dati.

Deklarācijai pievienoju dokumentus uz **1** lapām.

Deklarācijā ir aizpildīti pielikumi

D2¹

(pielikuma numurs)

Pievienotie (uzrādītie) dokumenti vai to noraksti par attaisnotajiem izdevumiem:

25.03.2012

(datums)

(nodokļa maksātāja paraksts)

Deklarācija saņemta _____ . gada _____ . un reģistrēta ar Nr. _____

Deklarācijas pielikumi:

- D1** – Taksācijas gadā Latvijas Republikā gūtie ienākumi
- D1¹** – Taksācijas gadā gūtie ienākumi, kuriem tiek piemērota samazināta nodokļa likme
- D2** – Fizisko personu (rezidentu) ārvalstīs gūtie ienākumi
- D2¹** – Fizisko personu (jūrnieku), kas ir nodarbinātas (darba attiecībās) uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa, ārvalstīs gūtie ienākumi
- D3** – Ienākumi no saimnieciskās darbības
- D3¹** – Ienākumi no saimnieciskās darbības, ja nodokļa maksātāji kārtu grāmatvedību divkāršā ieraksta sistēmā
- D4** – Attaisnotie izdevumi par izglītību un ārstnieciskajiem pakalpojumiem
- D5** – Saimnieciskās darbības ienākumu deklarācija nodokļa maksātājiem, kas maksā fiksēto ienākuma nodokli
- D7** – Gada kapitāla pieaugums
- D8** – Iedzīvotāju ienākuma nodokļa aprēķins, piemērojot vidējo svērto nodokļa likmi

| | | | | |
|-----------------|---|---|---|---|
| Taksācijas gads | 2 | 0 | 1 | 1 |
|-----------------|---|---|---|---|

D2¹

| | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Personas kods | 3 | 0 | 0 | 5 | 7 | 1 | - | 1 | 1 | 9 | 4 | 7 |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

**FIZISKO PERSONU (JŪRNIĒKU), KAS IR NODARBINĀTAS (DARBA ATTIECĪBĀS) UZ STARPTAUTISKOS PĀRVADĀJUMOS
IZMANTOJAMA KUĢA, ĀRVALSTĪS GŪTIE IENĀKUMI**

| Personas (jūrnieka), kas ir nodarbināta (darba attiecībās) uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa ienākumu gūšanas vieta | Bruto ieņēmumi | Ienākumu gūšanas periods (mēnešos) | | | | | Mēneša minimālajai darba algai piemērojamais koeficients (norādīt 1,5 vai 2,5) | Nodarbinātības periodā ar nodokli apliekamais ienākums | Aprēķinātais nodoklis | Ārvalstī samaksātais nodoklis | Maksājamais nodoklis |
|--|----------------|------------------------------------|------|---|---|---|--|--|-----------------------|-------------------------------|----------------------|
| | | no | līdz | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | | | | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Kuģa karogs – Belīze; Darba devēja nosaukums un adrese - Kallisto Shipping Company Limited, Nevis iela 60, Sentdžonsa, Antigva un Barbuda | 10'549.12 | 0 | 1 | - | 0 | 4 | 2.5 | 2000.00 | 500.00 | - | 500.00 |
| Kuģa karogs – Belīze; Darba devēja nosaukums un adrese - Kallisto Shipping Company Limited, Nevis iela 60, Sentdžonsa, Antigva un Barbuda | 7'911.84 | 0 | 7 | - | 0 | 9 | 2.5 | 1500.00 | 375.00 | - | 375.00 |
| Kopā | 18'460.96 | X | X | - | X | X | X | 3'500.00 | 875.00 | X | 875.00 |

_____ (datums)

_____ (nodokļa maksātāja paraksts)