



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender

2013/0390(COD)

19.12.2013

*****I**

UDKAST TIL BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om søfarende og om ændring af direktiv 2008/94/EF, 2009/38/EF, 2002/14/EF, 98/59/EF og 2001/23/EF
(COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender

Ordfører: Licia Ronzulli

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
- *** Godkendelsesprocedure
- ***I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- ***II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- ***III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduren afhænger af, hvilket retsgrundlag der er valgt i udkastet til retsakt)

Ændringsforslag til et udkast til retsakt

Ændringsforslag fra Parlamentet opstillet i to kolonner

Tekst, der udgår, er markeret med ***fede typer og kursiv*** i venstre kolonne.
Tekst, der udskiftes, er markeret med ***fede typer og kursiv*** i begge kolonner.
Ny tekst er markeret med ***fede typer og kursiv*** i højre kolonne.

Den første og den anden linje i informationsblokken til hvert ændringsforslag angiver den relevante passage i det pågældende udkast til retsakt. Hvis et ændringsforslag angår en eksisterende retsakt, som udkastet til retsakt har til formål at ændre, indeholder informationsblokken tillige en tredje og en fjerde linje, hvori det er anført, hvilken eksisterende retsakt og hvilken bestemmelse heri der er berørt.

Ændringsforslag fra Parlamentet i form af en konsolideret tekst

Ny tekst er markeret med ***fede typer og kursiv***. Tekst, som er bortfaldet, markeres med symbolet ¶ eller med overstregning. Ved udskiftninger markeres den nye tekst med ***fede typer og kursiv***, og den udskiftede tekst slettes eller overstreges.

Som en undtagelse bliver rent tekniske justeringer, der er foretaget af de berørte tjenestegrene med henblik på udarbejdelsen af den endelige tekst, ikke markeret.

INDHOLD

Side

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE	15

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om søfarende og om ændring af direktiv 2008/94/EF, 2009/38/EF, 2002/14/EF, 98/59/EF og 2001/23/EF (COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2013)0798),
 - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 153, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget (C7-0409/2013),
 - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg af ...¹,
 - der henviser til udtalelse fra Regionsudvalget af ...²,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 55,
 - der henviser til betænkning fra Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender (A7-0000/2014),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse, hvis Kommissionen agter at ændre sit forslag i væsentlig grad eller erstatte det med en anden tekst;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

Ændringsforslag 1

Forslag til direktiv

Titel

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Forslag til

Forslag til

¹ Endnu ikke offentliggjort i EUT.

² Endnu ikke offentliggjort i EUT.

EUROPA-PARLAMENTETS OG
RÅDETS DIREKTIV

om søfarende og om ændring af direktiv
2008/94/EF, 2009/38/EF, 2002/14/EF,
98/59/EF **og 2001/23/EF**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTETS OG
RÅDETS DIREKTIV

om søfarende og om ændring af direktiv
2008/94/EF, 2009/38/EF, 2002/14/EF **og**
98/59/EF

(EØS-relevant tekst)

Or. en

Begrundelse

Direktiv 2001/23/EF er yderst relevant for faste aktiver, men kan ikke uden videre anvendes på mobile aktiver. Inden for søfart er kollektive overenskomster ofte knyttet til en flagstats lovgivning. Hvis et skib sælges, og dette direktiv anvendes, kunne søfarende se sig beskæftiget på meget anderledes vilkår, hvilket måske ikke ville være til deres fordel. Kollektive overenskomster varierer fra flagstat til flagstat og tager på nationalt plan højde for muligheden for overførsler af søfartsaktiver.

Ændringsforslag 2

**Forslag til direktiv
Betragtning 2**

Kommissionens forslag

(2) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/94/EF af 22. oktober 2008 om beskyttelse af arbejdstagerne i tilfælde af arbejdsgiverens insolvens²², Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/38/EF af 6. maj om indførelse af europæiske samarbejdsudvalg eller en procedure i fællesskabsvirksomheder og fællesskabskoncerner med henblik på at informere og høre arbejdstagerne²³, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/14/EF af 11. marts 2002 om indførelse af en generel ramme for information og høring af arbejdstagerne i Det Europæiske Fællesskab²⁴, Rådets direktiv 98/59/EF af 20. juli 1998 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger vedrørende kollektive afskedigelser²⁵ **og Rådets direktiv 2001/23/EF af 12. marts 2001 om tilnærmelse af medlemsstaternes**

Ændringsforslag

(2) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/94/EF af 22. oktober 2008 om beskyttelse af arbejdstagerne i tilfælde af arbejdsgiverens insolvens²², Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/38/EF af 6. maj om indførelse af europæiske samarbejdsudvalg eller en procedure i fællesskabsvirksomheder og fællesskabskoncerner med henblik på at informere og høre arbejdstagerne²³, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/14/EF af 11. marts 2002 om indførelse af en generel ramme for information og høring af arbejdstagerne i Det Europæiske Fællesskab²⁴ **og** Rådets direktiv 98/59/EF af 20. juli 1998 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger vedrørende kollektive afskedigelser²⁵ er søfarende arbejdstagere enten udelukket fra direktivernes anvendelsesområde, eller medlemsstaterne

lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder eller bedrifter eller af dele af virksomheder eller bedrifter²⁶ er søfarende arbejdstagere enten udelukket fra direktivernes anvendelsesområde, eller medlemsstaterne gives mulighed for at udelukke dem.

gives mulighed for at udelukke dem.

²² EUT L 283 af 28.10.2008, s. 36.

²³ EUT L 122 af 16.5.2009, s. 28.

²⁴ EFT L 80 af 23.3.2002, s. 29.

²⁵ EFT L 225 af 12.8.1998, s. 16.

²⁶ **EFT L 82 af 22.3.2001, s. 16.**

²² EUT L 283 af 28.10.2008, s. 36.

²³ EUT L 122 af 16.5.2009, s. 28.

²⁴ EFT L 80 af 23.3.2002, s. 29.

²⁵ EFT L 225 af 12.8.1998, s. 16.

Or. en

Begrundelse

Direktiv 2001/23/EF er yderst relevant for faste aktiver, men kan ikke uden videre anvendes på mobile aktiver. Inden for søfart er kollektive overenskomster ofte knyttet til en flagstats lovgivning. Hvis et skib sælges, og dette direktiv anvendes, kunne søfarende se sig beskæftiget på meget anderledes vilkår, hvilket måske ikke ville være til deres fordel. Kollektive overenskomster varierer fra flagstat til flagstat og tager på nationalt plan højde for muligheden for overførsler af søfartsaktiver.

Ændringsforslag 3

Forslag til direktiv Betragtning 5

Kommissionens forslag

(5) Den nuværende juridiske situation **indebærer en ulige behandling af samme kategori af arbejdstagere i de forskellige medlemsstater, alt efter om disse anvender de fritagelser og undtagelser, der er tilladt i henhold til gældende lovgivning, eller ej. Et stort antal medlemsstater har kun i begrænset omfang gjort brug af udelukkelsesreglerne.**

Ændringsforslag

(5) Den nuværende juridiske situation i **medlemsstaterne er et resultat af søfarerhvervets særlige karakter. I mange medlemsstater er søfarere omfattet af kollektive overenskomster, som yder tilstrækkelig beskyttelse. Herudover sikrer ikrafttrædelsen i august 2013 af ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold lige vilkår på internationalt plan.**

Begrundelse

Den mest markante forskel mellem søfart og enhver form for landbaseret økonomisk aktivitet er det forhold, at et skib er et yderst mobilt aktiv. Skibe besejler almindeligvis internationale handelsruter og bevæger sig i den forbindelse gennem mange forskellige nationale jurisdiktioner. Forslaget bør tage sigte på at sikre lige vilkår på internationalt plan ved klart at henvise til ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold, som er blevet gennemført i EU-retten gennem en aftale mellem arbejdsmarkedsparterne ECSA (European Community Shipowners' Associations) og EFT (Det Europæiske Transportarbejderforbund), som vil blive håndhævet i henhold til EU's bestemmelser.

Ændringsforslag 4**Forslag til direktiv****Betragtning 7***Kommissionens forslag**Ændringsforslag*

(7) "Blåbogen"²⁸ understregede nødvendigheden af at øge antallet og kvaliteten af havrelaterede job for Europas borgere og betydningen af at forbedre arbejdsforholdene om bord.

udgår

²⁸ COM(2007) 575 endelig af 10. oktober 2007.

Begrundelse

Selv om Blåbogens konklusioner er nyttige, er det uklart, hvilken forbindelse den har til udelukkelsen af søfarere fra visse beskæftigelsesdirektiver. Faktisk er det sådan, at de tilladte undtagelser i henhold til de nugældende retlige bestemmelser indtil nu har garanteret europæisk søfarts internationale konkurrencedygtighed.

Ændringsforslag 5**Forslag til direktiv****Betragtning 10***Kommissionens forslag**Ændringsforslag*

(10) De søfarendes rettigheder, der er

(10) De søfarendes rettigheder, der er

omfattet af dette direktiv og omsat i medlemsstaternes nationale lovgivning til gennemførelse af direktiv 2008/94/EF, 2009/38/EF, 2002/14/EF, 98/59/EF **og/eller** 2001/23/EF, bør overholdes.

omfattet af dette direktiv og omsat i medlemsstaternes nationale lovgivning til gennemførelse af direktiv 2008/94/EF, 2009/38/EF, 2002/14/EF, 98/59/EF **og** 2001/23/EF, bør overholdes.

Or. en

Begrundelse

Direktiv 2001/23/EF er yderst relevant for faste aktiver, men kan ikke uden videre anvendes på mobile aktiver. Inden for søfart er kollektive overenskomster ofte knyttet til en flagstats lovgivning. Hvis et skib sælges, og dette direktiv anvendes, kunne søfarende se sig beskæftiget på meget anderledes vilkår, hvilket måske ikke ville være til deres fordel. Kollektive overenskomster varierer fra flagstat til flagstat og tager på nationalt plan højde for muligheden for overførsler af søfartsaktiver.

Ændringsforslag 6

Forslag til direktiv Betragtning 12

Kommissionens forslag

(12) **Direktiverne** om arbejdsret, der udelukker søfarende fra deres anvendelsesområde eller muliggør undtagelser, som ikke er begrundet i objektive forhold, bør derfor ændres.

Ændringsforslag

(12) **Adskillige direktiver** om arbejdsret, der udelukker søfarende fra deres anvendelsesområde eller muliggør undtagelser, som ikke er begrundet i objektive forhold, bør derfor ændres.

Or. en

Begrundelse

Direktiv 2001/23/EF er yderst relevant for faste aktiver, men kan ikke uden videre anvendes på mobile aktiver. Inden for søfart er kollektive overenskomster ofte knyttet til en flagstats lovgivning. Hvis et skib sælges, og dette direktiv anvendes, kunne søfarende se sig beskæftiget på meget anderledes vilkår, hvilket måske ikke ville være til deres fordel. Kollektive overenskomster varierer fra flagstat til flagstat og tager på nationalt plan højde for muligheden for overførsler af søfartsaktiver.

Ændringsforslag 7

Forslag til direktiv Artikel 2 – nr. 1

Kommissionens forslag

Artikel 1, stk. 7, **udgår.**

Ændringsforslag

Artikel 1, stk. 7, **affattes således:**

“7. Medlemsstaterne kan fravige dette direktiv i situationer, hvor et skib, om bord på hvilket en arbejdstagerrepræsentant eller dennes stedfortræder gør tjeneste, befinder sig på havet eller i en havn i en anden stat end flagstaten, eller hvor det ikke er muligt fysisk at deltage i et møde som omhandlet i dette direktiv.”

Or. en

Begrundelse

Som følge af søtransports særlige karakter og de afstande, der er kendetegnende for højsøejlads, vil fysisk deltagelse i samarbejdsudvalg sandsynligvis indvirke forstyrrende på søfarten. Skibe, der er aktive inden for international handel, tilbringer faktisk mere tid på havet end i havne, hvilket gør det umuligt at afholde møder med kort varsel. Derfor vil deltagelse ikke tjene noget formål, når den fysiske tilstedeværelse ikke kan garanteres, og mange skibe har i øjeblikket ikke det kommunikationsudstyr, der kunne benyttes som et alternativ.

Ændringsforslag 8

Forslag til direktiv

Artikel 3 – nr. 1

Direktiv 2002/14/EF

Artikel 3 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Medlemsstaterne kan fravige dette direktiv **ved at fastsætte særlige bestemmelser for besætningsmedlemmer om bord på havgående skibe, forudsat at sådanne særlige bestemmelser sikrer en tilsvarende grad af beskyttelse af retten til information og høring, og at de pågældende arbejdstagere effektivt kan udøve denne ret.**

Ændringsforslag

3. Medlemsstaterne kan fravige dette direktiv **i situationer, hvor et søgående fartøj, om bord på hvilket en arbejdstagerrepræsentant eller dennes stedfortræder fra den berørte virksomhed eller forretningssted gør tjeneste, befinder sig på havet eller i en havn i en anden stat end flagstaten, eller hvor det ikke er muligt at afholde et møde med arbejdsgiveren i overensstemmelse med**

praktisk tilrettelæggelse af information og høring.

Fraviges artikel 4, underrettes de berørte arbejdstagerrepræsentanter om mødet med arbejdsgiveren og om mødedagsordenen samt om årsagen til, at de ikke er indbudt til at deltage i mødet. De berørte arbejdstagerrepræsentanter gives mulighed for at forelægge ledelsen kommentarer vedrørende mødedagsordenen.

Arbejdstagerrepræsentanterne briefes efterfølgende om resultatet af mødet.

Hvis én eller flere arbejdstagerrepræsentanter fra den berørte virksomhed eller det berørte forretningssted ikke gør tjeneste om bord på et handelsfartøj, berøres disse arbejdstagerrepræsentanters informations- og høringsrettigheder ikke af de i dette stykke fastsatte undtagelser.

Or. en

Begrundelse

Som følge af søtransports særlige karakter vil fysisk deltagelse i informations- og høringsorganer sandsynligvis indvirke forstyrrende på søfarten.

Ændringsforslag 9

Forslag til direktiv

Artikel 4 – nr. 2

Direktiv 98/59/EF

Artikel 3 – stk. 1 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Når den planlagte kollektive afskedigelse vedrører medlemmer af besætningen på et søgående fartøj, skal meddelelsen indgives til den kompetente myndighed i den stat, hvis flag fartøjet fører.

Ændringsforslag

Når den planlagte kollektive afskedigelse vedrører medlemmer af besætningen på et søgående fartøj, skal meddelelsen indgives til den kompetente myndighed i den stat, hvis flag fartøjet fører, **samt til den kompetente offentlige myndighed i det land, hvori arbejdsgiveren har hjemsted.**

Begrundelse

Det er ikke nok kun at underrette flagstaten, da det ofte forholder sig sådan, at flagstaten ikke har nogen forbindelse til, eller jurisdiktion over, den stat, hvori arbejdsgiveren har hjemsted.

Ændringsforslag 10

Forslag til direktiv

Artikel 4 – nr. 3

Direktiv 98/59/EF

Artikel 4 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

1a. *Når* planlagte kollektive afskedigelser af besætningsmedlemmer gennemføres i forbindelse med eller som følge af en overførsel af et søgående fartøj, **kan medlemsstaterne efter høring af arbejdsmarkedets parter give den kompetente offentlige myndighed ret til helt eller delvist at fravige den periode, der er fastsat i stk. 1, under følgende omstændigheder:**

a) overførslen vedrører udelukkende et eller flere søgående fartøjer

b) arbejdsgiveren driver kun ét søgående fartøj.

Ændringsforslag

Planlagte kollektive afskedigelser af besætningsmedlemmer, **der** gennemføres i forbindelse med eller som følge af en overførsel af et søgående fartøj, **er ikke omfattet af anvendelsesområdet for dette direktiv.**

Hvis national lovgivning eller kollektive overenskomster allerede indeholder bestemmelser om kollektive afskedigelser af besætningsmedlemmer om bord på søgående fartøjer, berøres disse bestemmelser ikke af dette direktiv.

Begrundelse

De komplicerede ansættelsesstrukturer i søfartssektoren gør det ofte umuligt at anvende direktivet. Hvis Kommissionens direktiv anvendes, kunne dette meget vel være et incitament til udflgning. Mange medlemsstaters nationale bestemmelser om kollektive afskedigelser afspejler kendetegnene ved søfartssektoren. Det tilkommer fortsat medlemsstaterne at afgøre, hvorvidt der er behov for lovgivning eller andre foranstaltninger.

Ændringsforslag 11

Forslag til direktiv Artikel 5

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

Direktiv 2001/23/EF ændres således: **udgår**

I artikel 1 foretages følgende ændringer:

1) Stk. 2 affattes således:

"2. Dette direktiv finder anvendelse, uden at dette berører stk. 3, når og i det omfang den virksomhed eller bedrift eller den del af en virksomhed eller bedrift, som skal overføres, er beliggende inden for det område, hvor traktaten finder anvendelse."

2) Stk. 3 affattes således:

"3. Dette direktiv finder anvendelse på overførsel af et søgående fartøj, der er registreret i og/eller fører en medlemsstats flag, og som udgør en virksomhed eller bedrift eller den del af en virksomhed eller bedrift i dette direktiv, selv om den ikke er beliggende inden for det område, hvor traktaten finder anvendelse."

3) Følgende indsættes som stk. 4:

"4. Medlemsstaterne kan efter høring af arbejdsmarkedets parter bestemme, at kapitel II i dette direktiv ikke finder anvendelse under følgende omstændigheder:

a) overførslen vedrører udelukkende et eller flere søgående fartøjer

b) virksomheden eller bedriften, som skal overføres, driver kun ét søgående fartøj."

Or. en

Begrundelse

Skibe er mobile aktiver, der let kan overføres fra én stats jurisdiktion til en anden stats jurisdiktion ved at skifte flag eller registrering. Endvidere er det ikke muligt at overføre et fartøj til et andet flag og varetage arbejdstagernes rettigheder i henhold til en anden retlig

ordning. Det skal derfor være muligt at bringe ansættelseskontrakter til ophør. Det bør tages i betragtning, at en søfarendes grundlæggende ansættelsesvilkår er fastsat i flagstatens lovgivning.

Ændringsforslag 12

Forslag til direktiv Artikel 6 – stk. 1

Kommissionens forslag

Gennemførelsen af dette direktiv berettiger under ingen omstændigheder en forringelse af det eksisterende generelle beskyttelsesniveau i medlemsstaterne for personer, der er omfattet af nærværende direktiv, på de områder, der er omfattet af direktiv 2008/94/EF, 2009/38/EF, 2002/14/EF, 98/59/EF **og/eller** 2001/23/EF.

Ændringsforslag

Gennemførelsen af dette direktiv berettiger under ingen omstændigheder en forringelse af det eksisterende generelle beskyttelsesniveau i medlemsstaterne for personer, der er omfattet af nærværende direktiv, på de områder, der er omfattet af direktiv 2008/94/EF, 2009/38/EF, 2002/14/EF **og** 98/59/EF.

Or. en

Begrundelse

Direktiv 2001/23/EF er yderst relevant for faste aktiver, men kan ikke uden videre anvendes på mobile aktiver. Inden for søfart er kollektive overenskomster ofte knyttet til en flagstats lovgivning. Hvis et skib sælges, og dette direktiv anvendes, kunne søfarende se sig beskæftiget på meget anderledes vilkår, hvilket måske ikke ville være til deres fordel. Kollektive overenskomster varierer fra flagstat til flagstat og tager på nationalt plan højde for muligheden for overførsler af søfartsaktiver.

BEGRUNDELSE

Kommissionens mål er at forbedre rettighederne for søfarende om bord på fartøjer, der sejler under en af de 28 medlemsstaters flag, og den foreslår derfor en ændring af fem direktiver.

De berørte direktiver er direktiv 2008/94/EF om beskyttelse af arbejdstagerne i tilfælde af arbejdsgiverens insolvens, direktiv 2009/38/EF om indførelse af europæiske samarbejdsudvalg, direktiv 2002/14/EF om indførelse af en generel ramme for information og høring af arbejdstagerne, direktiv 98/59/EF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger vedrørende kollektive afskedigelser, direktiv 2001/23/EF om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder eller bedrifter og direktiv 96/71/EF om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser.

Først og fremmest er det nødvendigt at undersøge, hvilken indvirkning Kommissionens forslag kunne få.

Omkring 90 % af verdenshandlen afvikles ved hjælp af søtransportsektoren, uden hvilken det derfor ikke ville være muligt at importere og eksportere varer på verdensplan og at reagere positivt på den stigende efterspørgsel, fortrinsvis fra lande med den største og hurtigste økonomiske vækst.

På internationalt plan drives der ca. 50 000 handelsskibe. Skibene er registreret i over 150 nationer og beskæftiger over en million søfarende. Omkring 30 % af disse handelsskibe er registreret i en medlemsstat. Den Europæiske Union tegner sig for ca. 20 % af verdensflåden.

Det er desværre ikke muligt med sikkerhed at angive antallet af beskæftigede i handelsflådesektoren, eftersom statistikkerne ikke opdateres regelmæssigt og varierer alt efter kilde.

Dog fremgår det af rapporten om Kommissionens konsekvensanalyse, at antallet af søfarende i Europa er på 345 455, mens fiskerisektoren beskæftiger 157 561 ansatte.

Formålet med Kommissionens forslag er således at forbedre niveauet for beskyttelse af arbejdstagerne i søfartssektoren og samtidig hermed fremme oprettelsen af nye arbejdspladser i en sektor med central betydning for den europæiske økonomi.

Ordføreren støtter denne målsætning, men er ikke enig i en række af de grundlæggende elementer i det foreliggende forslag.

Hun ønsker for det første at understrege, at søfarende, selv om de ikke er omfattet af anvendelsesområdet for de her omhandlede direktiver, nyder godt af forskellige former for beskyttelse, som er fastlagt i de love, som medlemsstaterne har vedtaget for denne sektor. Vi kan derfor ikke tale om udelukkelse, men derimod om en anden lovgivning.

For det andet hævder Kommissionen, med henvisning til direktiv 2001/23/EF om overførsel af virksomheder, at *”flåden i nogle af de søfartsnationer, der ikke anvender udelukkelsesreglerne, [er] blevet større, mens flåden i medlemsstater, der har anvendt udelukkelsesreglerne, er blevet mindre”*.

Direktiv 2001/23/EF synes ikke at give medlemsstaterne mulighed for selv om vælge, om de vil anvende de heri fastsatte bestemmelser på søfartssektoren eller ej, eftersom det indeholder en klar og entydig bestemmelse om udelukkelse af søgående skibe. Dette direktiv kan derfor ikke have haft nogen indflydelse på forøgelsen af flåden i én medlemsstat i forhold til en anden.

Derimod fremhæver ordføreren behovet for at overveje, hvilke mulige indvirkninger en udvidelse af begrænsningerne for overførsel af virksomheder til også at omfatte skibe kunne få på EU-flåden.

I en stærkt internationaliseret sektor som søfartssektoren, hvor skibene desuden ofte skifter ejer, ville EU-rederierne, hvis de skulle overholde en strengere lovgivning om overførsel af skibe med komplekse bureaukratiske procedurer for selve overførslen og heraf følgende større udgifter, helt sikkert blive straffet i forhold til andre konkurrenter, hvilket næsten helt sikkert ville medføre tab af konkurrenceevne.

Med hensyn hertil skal det ikke undervurderes, at det forhold, at et skib er et registreret mobilt aktiv, letter dets overførsel fra ét register til et andet, hvilket ikke er tilfældet, når der er tale om en egentlig virksomhed.

Det er let at forestille sig de negative følger, som en indskrænkning i EU-flåderne til fordel for tredjelandes flåder ville få for såvel økonomien som beskæftigelsen.

En sådan indskrænkning ville svare til at lade hånt om de i direktivforslaget fastlagte mål, nemlig øget beskæftigelse i søfartssektoren og bedre beskyttelse af søfarende.

Besætninger på skibe, der sejler under medlemsstatsflag, nyder alle godt af en fælles lovgivning, der er gunstigere end lovgivningen i mange andre stater. Hvis EU-skibe skiftede til tredjestaters flag, ville der gå talrige arbejdspladser tabt, og for ikke at miste deres job ville mange EU-søfarende skulle arbejde uden den beskyttelse, som EU-paraplyen yder.

Desuden er det i forbindelse med vurderingen af, om bestemmelserne om overførsler af virksomheder skal udvides til også at omfatte søgående skibe, nødvendigt at tage en række af søfartssektorens særkender med i betragtning.

F.eks. beskæftiger et skib flere arbejdstagere, der skifter mellem perioder om bord (sædvanligvis 3-4 måneder) og perioder på land, idet det i de fleste tilfælde er sådan, at ansættelsesforholdet afbrydes i sidstnævnte perioder. Når den søfarende atter går om bord, sker dette næsten altid på et andet skib end det foregående, også selv om han stadig er ansat af samme rederi. Dette skyldes særkenderne ved arbejdet om bord på skibe, som gør, at det er nødvendigt hele tiden at skifte arbejdstagere, både som følge af arbejdstagernes behov for at veksle mellem perioder med arbejde om bord og perioder på land (dette behov varierer fra arbejdstager til arbejdstager) og som følge af virksomhedens operationelle behov.

I en sådan sammenhæng bliver det i tilfælde af overførsel af et skib vanskeligt at afgøre, for hvilke arbejdstagere ansættelsesforholdet skal opretholdes. I virkeligheden ville dette kun kunne ske for de arbejdstagere, der befinder sig om bord i salgsøjeblikket, med risiko for, at ansættelsesforholdet måske vil blive opretholdt for en arbejdstager, der først er gået om bord dagen før salget, og dermed for en særdeles uheldig forskelsbehandling af andre

arbejdstagere.

Det er ordførerens opfattelse, at direktiv 2001/23/EF om overførsel af virksomheder ikke bør ændres, således at det også kommer til at omfatte søfarende. Skibe er pr. definition mobile aktiver, og det er almindelig praksis, at de ofte købes og sælges og dermed hyppigt skifter flag og registreringsland. I lande, der gør brug af disse undtagelser, har de søfarende ret til i overensstemmelse med national ret at beslutte, om de ønsker at blive overført med skibet eller ej. Eftersom skibe, når de er solgt, driver virksomhed i andre dele af verden, beslutter de søfarende sig ofte for ikke at lade sig overføre, idet de foretrækker at blive hos det samme rederi og arbejde på et andet skib. At udvide anvendelsesområdet for direktiv 2001/23/EF ville skabe retlig usikkerhed for både rederiet og den søfarende set i forhold til den nuværende situation.

Desuden mener ordføreren, at Kommissionens forslag om at ændre direktiv 98/59/EF om kollektive afskedigelser ikke må lægge hindringer i vejen for køb og salg af skibe. Når der er planlagt kollektive afskedigelser, skal arbejdsgiverne underrette arbejdstagerrepræsentanterne herom og give de nationale kompetente myndigheder i skibets flagstat meddelelse om deres afgørelse. Imidlertid tager den i direktiv 98/59/EF fastsatte ”afkølingsperiode”, der følger efter meddelelsen til de offentlige myndigheder og forsinker processen med 30 dage, ikke hensyn til søtransportsektorens særkender.

Endvidere er det ordførerens opfattelse, at søfarende skal have mulighed for at deltage og stemme i europæiske samarbejdsudvalg. For det tilfælde, at de søfarende befinder sig langt fra virksomhedens hjemsted i meget lange perioder og dermed gør dette meget vanskeligt for ikke at sige umuligt, bør de gives mulighed for at vælge repræsentanter eller stedfortrædere.

På baggrund af ovenstående bemærkninger foreslår ordføreren, at nogle aspekter i Kommissionens forslag ændres, idet de efter hendes opfattelse ikke tager hensyn til visse realiteter i forbindelse med søfartserhvervet og søtransportsektorens funktionsmåde.

De nye elementer tager sigte på at skabe øget juridisk sikkerhed for samtlige aktører i sektoren.

Det fælles mål bør være at give europæiske søfarende den bedst mulige beskyttelse gennem vedtagelse af et forslag, der sikrer den rette balance mellem behovet for et passende niveau for beskyttelse af søfarende og bevarelsen af konkurrenceevnen i den sektor, der beskæftiger dem.