



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för sysselsättning och sociala frågor

2013/0390(COD)

19.12.2013

*****I**

FÖRSLAG TILL BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om sjöfolk och om ändring av direktiven 2008/94/EG, 2009/38/EG, 2002/14/EG, 98/59/EG och 2001/23/EG
(COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

Utskottet för sysselsättning och sociala frågor

Föredragande: Licia Ronzulli

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarande
- *** Godkännandeförfarande
- ***I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- ***II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- ***III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

Ändringsförslag till ett förslag till akt

När parlamentets ändringsförslag utformas i två spalter gäller följande:

Text som utgår markeras med *fetkursiv stil* i vänsterspalten. Text som ersätts markeras med *fetkursiv stil* i båda spalterna. Ny text markeras med *fetkursiv stil* i högerspalten.

De två första raderna i hänvisningen ovanför varje ändringsförslag anger vilket textavsnitt som avses i det förslag till akt som behandlas. Om ett ändringsförslag avser en befintlig akt som förslaget till akt är avsett att ändra innehåller hänvisningen även en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna akt som ändringsförslaget avser.

När parlamentets ändringsförslag utformas som en konsoliderad text gäller följande:

Nya textdelar markeras med *fetkursiv stil*. Textdelar som utgår markeras med symbolen ■ eller med genomstrykning. Textdelar som ersätts anges genom att ny text markeras med *fetkursiv stil* och text som utgår stryks eller markeras med genomstrykning.

Sådana ändringar som endast är tekniska och som gjorts av de berörda avdelningarna vid färdigställandet av den slutliga texten markeras däremot inte.

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	5
MOTIVERING	15

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om sjöfolk och om ändring av direktiven 2008/94/EG, 2009/38/EG, 2002/14/EG, 98/59/EG och 2001/23/EG (COM(2013)0798 – C7-0409/2013 – 2013/0390(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2013)0798),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 153.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C7-0409/2013),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ...¹,
 - med beaktande av Regionkommitténs yttrande ...²,
 - med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för sysselsättning och sociala frågor (A7-0000/2014).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om den har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

Ändringsförslag 1

Förslag till direktiv Avdelning 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH

¹ Ännu ej offentliggjort i EUT.

² Ännu ej offentliggjort i EUT.

RÅDETS DIREKTIV

om sjöfolk och om ändring av direktiven 2008/94/EG, 2009/38/EG, 2002/14/EG, 98/59/EG **och 2001/23/EG**

(Text av betydelse för EES)

RÅDETS DIREKTIV

om sjöfolk och om ändring av direktiven 2008/94/EG, 2009/38/EG, 2002/14/EG **och** 98/59/EG

(Text av betydelse för EES)

Or. en

Motivering

Direktiv 2001/23/EG är ytterst relevant för fasta anläggningstillgångar men är inte direkt överförbart på rörliga anläggningstillgångar. Inom sjöfarten är kollektivavtalen ofta knutna till en flaggstats lagstiftning. Om ett fartyg säljs och detta direktiv tillämpas kan sjöfolk plötsligt underställas helt nya anställningsvillkor som kanske inte är till deras fördel. Kollektivavtalen varierar mellan olika flaggstater och hanterar på nationell nivå möjligheten att överföra sjöfartstillgångar.

Ändringsförslag 2

Förslag till direktiv

Skäl 2

Kommissionens förslag

(2) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/94/EG av den 22 oktober 2008 om skydd för arbetstagare vid arbetsgivarens insolvens²², Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/38/EG av den 6 maj 2009 om inrättande av ett europeiskt företagsråd eller ett förfarande i gemenskapsföretag och grupper av gemenskapsföretag för information till och samråd med arbetstagare²³, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/14/EG av den 11 mars 2002 om inrättande av en allmän ram för information till och samråd med arbetstagare i Europeiska gemenskapen²⁴, rådets direktiv 98/59/EG av den 20 juli 1998 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om kollektiva uppsägningar²⁵ **och rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagaras**

Ändringsförslag

(2) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/94/EG av den 22 oktober 2008 om skydd för arbetstagare vid arbetsgivarens insolvens²², Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/38/EG av den 6 maj 2009 om inrättande av ett europeiskt företagsråd eller ett förfarande i gemenskapsföretag och grupper av gemenskapsföretag för information till och samråd med arbetstagare²³, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/14/EG av den 11 mars 2002 om inrättande av en allmän ram för information till och samråd med arbetstagare i Europeiska gemenskapen²⁴ **och** rådets direktiv 98/59/EG av den 20 juli 1998 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om kollektiva uppsägningar²⁵ är sjöfarande arbetstagare antingen undantagna från tillämpningsområdet eller så ges medlemsstaterna möjlighet att undanta

rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter²⁶ är sjöfarande arbetstagare antingen undantagna från tillämpningsområdet eller så ges medlemsstaterna möjlighet att undanta dem.

dem.

²² EUT L 283, 28.10.2008, s. 36.

²³ EUT L 122, 16.5.2009, s. 28.

²⁴ EUT L 80, 23.3.2002, s. 29.

²⁵ EGT L 225, 12.8.1998, s. 16.

²⁶ **EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.**

²² EUT L 283, 28.10.2008, s. 36.

²³ EUT L 122, 16.5.2009, s. 28.

²⁴ EUT L 80, 23.3.2002, s. 29.

²⁵ EGT L 225, 12.8.1998, s. 16.

Or. en

Motivering

Direktiv 2001/23/EG är ytterst relevant för fasta anläggningstillgångar men är inte direkt överförbart på rörliga anläggningstillgångar. Inom sjöfarten är kollektivavtalen ofta knutna till en flaggstats lagstiftning. Om ett fartyg säljs och detta direktiv tillämpas kan sjöfolk plötsligt underställas helt nya anställningsvillkor som kanske inte är till deras fördel. Kollektivavtalen varierar mellan olika flaggstater och hanterar på nationell nivå möjligheten att överföra sjöfartstillgångar.

Ändringsförslag 3

Förslag till direktiv Skäl 5

Kommissionens förslag

(5) Det rådande rättsläget **medför att samma kategori arbetstagare behandlas olika av olika medlemsstater, beroende på huruvida de tillämpar de undantag som den gällande lagstiftningen medger. Ett betydande antal medlemsstater har utnyttjat undantagen i begränsad mån.**

Ändringsförslag

(5) Det rådande rättsläget **i medlemsstaterna är ett resultat av sjöfolkens speciella yrkessituation. I många medlemsstater omfattas sjöfolk av kollektivavtal som ger en adekvat skyddsnivå. Dessutom säkerställs en rättvis konkurrens internationellt genom ikraftträdandet av ILO:s konvention om arbete till sjöss i augusti 2013.**

Or. en

Motivering

Den största skillnaden mellan sjöfart och annan, landbaserad ekonomisk verksamhet är att ett fartyg är en högst rörlig tillgång. Fartyg används oftast på internationella fraktrutter och passerar genom ett antal olika nationella rättssystem. Förslaget bör syfta till att trygga lika konkurrens internationellt genom att tydligt hänvisa till Internationella arbetsorganisationens konvention om arbete till sjöss som har införlivats i EU-rätten genom ett avtal mellan arbetsmarknadsparterna ESCA och ETF som kommer att verkställas genom EU-rätten.

Ändringsförslag 4

Förslag till direktiv

Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) I meddelandet²⁸ betonas att det krävs fler och bättre arbetstillfällen för EU-medborgare och att arbetsförhållandena ombord på fartyg måste förbättras.

Ändringsförslag

utgår

²⁸ COM (2007)0575.

Or. en

Motivering

Slutsatserna i meddelandet är visserligen användbara, men kopplingen till undantagen för sjöfolk från vissa direktiv om sysselsättning är oklar. De undantag som medges genom befintliga rättsliga ramar har hittills tryggt det europeiska sjötransportklustrets internationella konkurrenskraft.

Ändringsförslag 5

Förslag till direktiv

Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Sjöfolks rättigheter enligt det här direktivet, och som erkänns av medlemsstaterna i nationell lagstiftning om genomförande av direktiven 2008/94/EG, 2009/38/EG, 2002/14/EG, 98/59/EG **eller**

Ändringsförslag

(10) Sjöfolks rättigheter enligt det här direktivet, och som erkänns av medlemsstaterna i nationell lagstiftning om genomförande av direktiven 2008/94/EG, 2009/38/EG, 2002/14/EG **och** 98/59/EG,

2001/23/EG, bör respekteras.

bör respekteras.

Or. en

Motivering

Direktiv 2001/23/EG är ytterst relevant för fasta anläggningstillgångar men är inte direkt överförbart på rörliga anläggningstillgångar. Inom sjöfarten är kollektivavtalen ofta knutna till en flaggstats lagstiftning. Om ett fartyg säljs och detta direktiv tillämpas kan sjöfolk plötsligt underställas helt nya anställningsvillkor som kanske inte är till deras fördel. Kollektivavtalen varierar mellan olika flaggstater och hanterar på nationell nivå möjligheten att överföra sjöfartstillgångar.

Ändringsförslag 6

Förslag till direktiv Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) Därför bör man ändra **de** arbetsrättsliga direktiv från vilkas tillämpningsområde sjöfolk är undantagna eller får undantas, om detta inte är objektivt motiverat.

Ändringsförslag

(12) Därför bör man ändra **ett antal** arbetsrättsliga direktiv från vilkas tillämpningsområde sjöfolk är undantagna eller får undantas, om detta inte är objektivt motiverat.

Or. en

Motivering

Direktiv 2001/23/EG är ytterst relevant för fasta anläggningstillgångar men är inte direkt överförbart på rörliga anläggningstillgångar. Inom sjöfarten är kollektivavtalen ofta knutna till en flaggstats lagstiftning. Om ett fartyg säljs och detta direktiv tillämpas kan sjöfolk plötsligt underställas helt nya anställningsvillkor som kanske inte är till deras fördel. Kollektivavtalen varierar mellan olika flaggstater och hanterar på nationell nivå möjligheten att överföra sjöfartstillgångar.

Ändringsförslag 7

Förslag till direktiv Artikel 2 – led 1 Direktiv 2009/38/EG Artikel 1 – punkt 7

Kommissionens förslag

Artikel 1.7 ska **utgå**.

Ändringsförslag

Artikel 1.7 ska **ersättas med följande**:

”7. Medlemsstaterna får göra undantag från detta direktiv när ett fartyg, ombord på vilket en arbetstagarrepresentant eller dennes suppleant tjänstgör, befinner sig till havs eller i en hamn i en annan stat än flaggstaten eller när det inte är möjligt att fysiskt delta i ett möte i den mening som avses i detta direktiv.”

Or. en

Motivering

På grund av sjötransportens särdrag och de avstånd som oceangående sjöfart innebär skulle troligen fysiskt deltagande i samrådsmöten störa sjöfartsverksamheten. Handelsfartyg i utrikes fart befinner sig betydligt oftare till havs än i hamn, vilket gör det omöjligt att hålla möten med kort varsel. Följaktligen skulle deltagande bli meningslöst då man inte kan garantera fysisk närvaro och många fartyg för närvarande saknar den kommunikationsutrustning som skulle kunna användas som alternativ.

Ändringsförslag 8

Förslag till direktiv

Artikel 3 – led 1

Direktiv 2002/14/EG

Artikel 3 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Medlemsstaterna får göra undantag från detta direktiv **genom särskilda bestämmelser för besättningar på fartyg som trafikerar öppet hav, förutsatt att sådana särskilda bestämmelser garanterar en likvärdig skyddsnivå för rätten till information och samråd och det verkningfulla utövandet av denna rätt av de berörda arbetstagarerna.**

Ändringsförslag

3. Medlemsstaterna får göra undantag från detta direktiv **när ett sjögående fartyg, på vilket en arbetstagarrepresentant eller dennes suppleant i det berörda företaget eller driftstället tjänstgör, befinner sig till havs eller i en hamn i en annan stat än flaggstaten eller när det inte är möjligt att hålla ett möte med arbetsgivaren i enlighet med formerna för information och samråd.**

När undantag görs från artikel 4 ska de berörda arbetstagarrepresentanterna informeras om mötet med arbetsgivaren

och dess dagordning och om anledningen till att de inte kallats till mötet.

Arbetsstagarrepresentanterna ska få möjlighet att lämna kommentarer om mötets dagordning till den berörda ledningen. Arbetsstagarrepresentanterna ska i efterhand informeras om resultatet av mötet.

Om en eller flera arbetsstagarrepresentanter i det berörda företaget eller driftstället inte tjänstgör ombord på ett handelsfartyg ska deras rätt till information och samråd inte påverkas av de undantag som anges i detta stycke.

Or. en

Motivering

På grund av sjötransportverksamhetens särdrag är det troligt att fysiskt deltagande vid organen för information och samråd skulle medföra störningar i sjöfartsverksamheten.

Ändringsförslag 9

Förslag till direktiv

Artikel 4 – led 2

Direktiv 98/59/EG

Artikel 3 – punkt 1 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Om den planerade kollektiva uppsägningen rör medlemmar av besättningen på sjögående fartyg ska anmälan lämnas till den behöriga myndigheten i den stat vars flagga fartyget för.

Ändringsförslag

Om den planerade kollektiva uppsägningen rör medlemmar av besättningen på sjögående fartyg ska anmälan lämnas till den behöriga myndigheten i den stat vars flagga fartyget för **samt till den behöriga myndigheten i det land i vilket arbetsgivaren är baserad.**

Or. en

Motivering

Att endast informera flaggstaten är inte tillräckligt eftersom flaggstaten ofta inte har någon anknytning till eller jurisdiktion över den stat där arbetsgivaren är baserad.

Ändringsförslag 10

Förslag till direktiv

Artikel 4 – led 3

Direktiv 98/59/EG

Artikel 4 – stycke 1a

Kommissionens förslag

Om planerade kollektiva uppsägningar av besättningsmedlemmar genomförs i samband med eller beror på överlåtelse av ett sjögående fartyg, **får medlemsstaterna, efter samråd med arbetsmarknadens parter, ge den behöriga myndigheten rätt att helt eller delvis avvika från den period som avses i punkt 1 i följande fall:**

a) Om föremålet för överlåtelsen enbart utgörs av ett eller flera sjögående fartyg.

b) Om arbetsgivaren använder enbart ett sjögående fartyg.

Ändringsförslag

Planerade kollektiva uppsägningar av besättningsmedlemmar **som** genomförs i samband med eller beror på överlåtelse av ett sjögående fartyg **är undantagna från tillämpningsområdet för detta direktiv.**

Om det redan finns bestämmelser i nationell lagstiftning eller i kollektivavtal som reglerar kollektiva uppsägningar av besättningsmedlemmar på ett sjögående fartyg, ska de bestämmelserna inte påverkas av detta direktiv.

Or. en

Motivering

I direktivet fastställs förfarandena för att informera och samråda med arbetstagare. Den komplexa anställningsstrukturen inom sjöfarten gör ofta tillämpningen av dessa bestämmelser praktiskt ogenomförbar. Om direktivet tillämpas kan det bli en uppmuntran till utflaggning. Den nationella lagstiftning om kollektiva uppsägningar som finns i många medlemsstater återspeglar sjöfartsverksamhetens särdrag. Det är upp till varje medlemsstat att även i fortsättningen avgöra om lagstiftning eller andra åtgärder är nödvändiga.

Ändringsförslag 11

Förslag till direktiv

Artikel 5

Kommissionens förslag

Direktiv 2001/23/EG ska ändras på

Ändringsförslag

utgår

följande sätt:

Artikel 1 ska ändras på följande sätt:

1. Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Detta direktiv ska tillämpas, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3, om och i den mån företaget, verksamheten eller den del av företaget eller verksamheten som ska överlåtas ligger inom fördragets territoriella tillämpningsområde.”

2. Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. Detta direktiv ska tillämpas på överlåtelse av sjögående fartyg som är registrerat i en medlemsstat eller för den medlemsstatens flagga och utgör ett företag, en verksamhet eller en del av ett företag eller en verksamhet enligt detta direktiv, även om det inte är beläget inom fördragets territoriella tillämpningsområde.”

3. Följande punkt ska läggas till som punkt 4:

‘4. Medlemsstaterna får, efter samråd med arbetsmarknadens parter, föreskriva att kapitel II i detta direktiv inte ska tillämpas i följande fall:

- a) Om föremålet för överlåtelsen enbart utgörs av ett eller flera sjögående fartyg.*
- b) Om företaget eller verksamheten som ska överlåtas använder enbart ett sjögående fartyg.”*

Or. en

Motivering

Fartyg är rörliga anläggningstillgångar som enkelt kan föras över från en stats jurisdiktion till en annans genom att byta flagg och registrering. Det är dessutom inte möjligt att föra över ett fartyg till en annan flaggstat och samtidigt bevara arbetstagarens rättigheter under ett annat regelverk. Det måste därför finnas möjligheter att avsluta ett anställningskontrakt. Sjöfolks grundläggande anställningsvillkor bör anses finnas i flaggstatens lagstiftning.

Ändringsförslag 12

Förslag till direktiv Artikel 6 – stycke 1

Kommissionens förslag

Genomförandet av detta direktiv får under inga omständigheter föranleda någon minskning av den allmänna skyddsnivå för de personer som omfattas av det här direktivet och som de redan tillerkänts av medlemsstaterna på de områden som omfattas av direktiven 2008/94/EG, 2009/38/EG, 2002/14/EG, 98/59/EG **eller 2001/23/EG**.

Ändringsförslag

Genomförandet av detta direktiv får under inga omständigheter föranleda någon minskning av den allmänna skyddsnivå för de personer som omfattas av det här direktivet och som de redan tillerkänts av medlemsstaterna på de områden som omfattas av direktiven 2008/94/EG, 2009/38/EG, 2002/14/EG **och** 98/59/EG.

Or. en

Motivering

Direktiv 2001/23/EG är ytterst relevant för fasta anläggningstillgångar men är inte direkt överförbart på rörliga anläggningstillgångar. Inom sjöfarten är kollektivavtalen ofta knutna till en flaggstats lagstiftning. Om ett fartyg säljs och detta direktiv tillämpas kan sjöfolk plötsligt underställas helt nya anställningsvillkor som kanske inte är till deras fördel. Kollektivavtalen varierar mellan olika flaggstater och hanterar på nationell nivå möjligheten att överföra sjöfartstillgångar.

MOTIVERING

Europeiska kommissionen strävar efter att förbättra rättigheterna för sjöfolk som är anställda på fartyg som seglar under någon av de 28 medlemsstaternas flagga och föreslår därför att fem direktiv ska ses över.

Det gäller följande direktiv: direktiv 2008/94/EG om skydd för arbetstagare vid arbetsgivarens insolvens, direktiv 2009/38/EG om inrättande av ett europeiskt företagsråd eller ett förfarande i gemenskapsföretag och grupper av gemenskapsföretag för information till och samråd med arbetstagare, direktiv 2002/14/EG om inrättande av en allmän ram för information till och samråd med arbetstagare i Europeiska gemenskapen, direktiv 98/59/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om kollektiva uppsägningar, direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter och direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster.

Det är först och främst nödvändigt att analysera de effekter som kommissionens förslag skulle kunna få.

Omkring 90 procent av världshandeln sker genom sjötransportsektorn och utan dessa transporter skulle det inte vara möjligt att importera och exportera på global nivå och reagera positivt på den ökande efterfrågan som i huvudsak kommer från de länder som har den starkaste och snabbaste ekonomiska tillväxten.

På internationell nivå opererar omkring 50 000 handelsfartyg. Dessa är registrerade i mer än 150 länder som erbjuder sysselsättning åt över en miljon sjöfolk. Ungefär 30 procent av dessa handelsfartyg är registrerade i en medlemsstat. Europeiska unionen står för cirka 20 procent av världsfloattan.

Det är tyvärr inte möjligt att ge exakta uppgifter för sjöfartsnäringen eftersom statistiken inte uppdateras regelbundet och olika källor ger olika uppgifter.

Av kommissionens konsekvensbedömning framgår dock att antalet sjöfolk i Europa uppgår till 345 455 medan fiskerisektorn sysselsätter 157 561 anställda.

Kommissionens förslag syftar således till att förbättra skyddet för sjöfolket, samtidigt som man vill gynna skapandet av nya arbetstillfällen i en viktig sektor av EU-ekonomin.

Föredraganden stöder det målet, men instämmer inte i vissa huvudlinjer som ligger till grund för det nuvarande förslaget.

Föredraganden vill framför allt understryka att sjöfolk, även om de är undantagna från tillämpningen av ifrågavarande direktiv dock åtnjuter skydd som fastställts i den lagstiftning för sektorn som antagits i medlemsstaterna. Följaktligen bör vi inte tala om att de skulle vara undantagna från lagstiftningen, utan snarare om en annan lagstiftning.

För det andra hävdar kommissionen, med hänvisning till direktiv 2001/23/EG om överlåtelse av företag, att ”floattan i några av de sjöfartsländer som inte utnyttjar undantagen ökat, medan den minskat i de medlemsstater som faktiskt utnyttjat dem”.

Det förefaller som att direktiv 2001/23/EG inte ger medlemsstaterna möjligheten att välja om

de vill tillämpa direktivets bestämmelser på sjöfarten eller ej, då de ju tydligt och klart undantar fartyg från tillämpningen. Således kan detta direktiv inte ha påverkat ökningen av flottan i en medlemsstat i förhållande till en annan.

Föredraganden understryker i stället att det är nödvändigt att beakta de möjliga effekterna på unionsflottan om befintliga begränsningar i fråga om överlåtelse av företag skulle utsträckas till fartyg.

I en sektor som är så internationaliserad som sjöfarten och där fartyg ofta byter ägare skulle det otvivelaktigt innebära en nackdel jämfört med konkurrenterna om unionens rederier tvingades följa en mer tvingande lagstiftning för överlåtelser av fartyg, med invecklade byråkratiska förfaranden för överlåtelserna och därav följande högre kostnader. Detta skulle med största sannolikhet leda till förlorad konkurrenskraft.

I det sammanhanget bör man inte underskatta det faktum att ett fartyg är en lös egendom vilket gör det enklare att överföra från ett register till ett annat, till skillnad från vad som är fallet med en verklig anläggning.

Det är lätt att föreställa sig de negativa följderna, både ekonomiskt och för sysselsättningen, om unionens flottor skulle minska till fördel för flottor från länder utanför EU.

I så fall skulle syftet med det föreslagna direktivet undergrävas, både vad avser ökad sysselsättning inom sjöfarten och förbättrat skydd för sjöfolket.

Besättningarna på alla fartyg som seglar under unionsflagg omfattas av en unionslagstiftning som är mer fördelaktig än den i många andra stater. Om unionens fartyg skulle ta sin tillflykt till andra flaggor skulle många arbetstillfällen gå förlorade och en stor del av unionens sjöfolk skulle, för att inte förlora sitt arbete, tvingas arbeta utan det skydd som unionen erbjuder.

Dessutom bör man, när man bedömer det lämpliga i att utvidga reglerna om överlåtelser av företag till fartyg, beakta vissa särdrag för sjöfartssektorn.

På ett fartyg finns det till exempel många arbetstagare som växlar mellan perioder ombord (vanligtvis 3–4 månader) och perioder i land, under vilka anställningsförhållandet i flertalet fall avbryts. När den anställda mönstrar ombord på nytt sker detta nästan alltid på ett annat fartyg, även om han eller hon fortfarande är anställd av samma rederi. Det beror på sjömansarbetets särdrag där arbetstagare hela tiden löser av varandra, både på grund av nödvändigheten att växla mellan perioder av arbete ombord och perioder av ledighet i land (som alltid kan variera för varje arbetstagare) och på de krav som beror på företagets drift.

I ett sådant sammanhang skulle det vid överlåtelse av ett fartyg vara svårt att överhuvudtaget urskilja de arbetstagare för vilka man skulle garantera att anställningsförhållandet skulle fortsätta. Det skulle i själva verket bara vara möjligt för de som är påmönstrade i det ögonblick fartyget säljs med risk för att anställningsförhållandet kanske skulle garanteras för den som mönstrade på dagen före försäljningen, vilket i sin tur skulle innebära en allvarlig olikhet i behandlingen i förhållande till andra arbetstagare.

Föredraganden anser att direktiv 2001/23/EG om överlåtelse av företag inte bör ändras för att inkludera sjöfolk i dess tillämpningsområde. Ett fartyg är per definition en lös egendom och det är vanligt att fartyg ofta säljs och köps och ofta byter flagg och registerland. I de länder som använder sig av dessa fartyg har sjöfolket rätt att i enlighet med nationell rätt bestämma om de vill bli överlåtna tillsammans med fartyget eller inte. Eftersom fartygen då de väl har sålts kanske seglar i andra delar av världen beslutar de sig ofta för att inte följa med

överlåtelsen utan föredrar att stanna kvar med samma redare och arbeta på ett annat fartyg. En utvidgning av tillämpningsområdet för direktiv 2001/23/EG skulle därför skapa rättslig osäkerhet både för redarna och för sjöfolket jämfört med den nuvarande situationen.

Föredraganden anser dessutom att kommissionens förslag om ändring av direktiv 98/59/EG om kollektiva uppsägningar inte bör hindra köp och försäljning av fartyg. I händelse av kollektiva uppsägningar ska arbetsgivarna informera de anställdas företrädare och anmäla beslutet till den nationella behöriga myndigheten i fartygets flaggstat. Den ”betänketid” som föreskrivs i direktiv 98/59/EG och följer på anmälan till den offentliga myndigheten och dessutom försenar förfarandet med 30 dagar tar dock inte hänsyn till sjöfartssektorns särdrag.

Föredraganden anser vidare att sjöfolk bör ha möjlighet att delta och rösta i europeiska företagsråd. Men om arbetstagarna under långa perioder befinner sig på stort avstånd från företagets säte och detta därigenom blir svår genomförbart om inte omöjligt, måste det finnas en möjlighet att välja företrädare eller ersättare för de anställda.

Mot bakgrund av dessa anmärkningar förslår föredraganden att vissa aspekter av kommissionens förslag ska ändras, eftersom de enligt fördragandens uppfattning inte tar hänsyn till vissa sidor av arbetet till sjöss och hur sjöfarten fungerar.

De nya inslagen syftar till att garantera ökad rättssäkerhet för alla som är verksamma inom sektorn.

Det gemensamma syftet måste vara att ge alla anställda i den europeiska sjöfarten bästa möjliga skydd genom att anta ett förslag som kan skapa en rättvis balans mellan behovet av en tillräcklig skyddsnivå för sjöfolket och nödvändigheten att bevara konkurrenskraften i den sektor som sysselsätter dem.