

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ”Förslag 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) 798 final – 2013/0390 COD

(2014/C 226/06)

Föredragande: **Christos Polyzogopoulos**

Den 19 november 2013, den 21 november 2013 respektive den 29 november 2013 beslutade kommissionen, Europaparlamentet och rådet att i enlighet med artiklarna 153.2 och 304 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

”Förslag 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) 798 final – 2013/0390 (COD).

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 10 mars 2014.

Vid sin 497:e plenarsession den 25–26 mars 2014 (sammanträdet den 25 mars) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 136 röster för, inga röster emot och 4 nedlagda röster.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 EESK välkomnar förslaget till direktiv, som syftar till att förbättra skyddsnivån när det gäller de rättigheter som fastställs i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna och garantera konkurrens på lika villkor på EU-nivå.

1.2 EESK välkomnar förslaget på hur man ska hantera de undantag som kan begränsa sjöfolks möjligheter att åtnjuta samma rättigheter som arbetstagare inom landbaserade yrken har enligt den europeiska arbetsrätten.

1.3 EESK anser att förslaget till direktiv är ett steg i rätt riktning för att locka unga människor inom EU till arbete inom sjöfart och fiske, och för att skapa livskraftiga karriärer inom sjöfarten genom att göra dessa sektorer mer attraktiva och se till att samma yrkesvillkor gäller där som för arbete i land.

1.4 EESK noterar att kommissionen genom sitt flexibla angreppssätt tar hänsyn till särdragen och behoven inom en viktig sektor, eftersom man tar upp fyra policyalternativ och från fall till fall utvärderar om skillnaden i behandling objektivt sett motiveras av sektorns egenskaper. Därigenom undviker man lösningar av typen ”samma storlek för alla”.

1.5 Kommittén anser att förslaget till direktiv kan bidra till att främja sysselsättning inom sjöfart och fiske, förbättrade levnadsvillkor och arbetsförhållanden, socialt skydd och den sociala dialogen inom sjöfarts- och fiskesektorerna, dvs. de allmänna politiska mål som avses i artikel 151 fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

1.6 I enlighet med en förberedande studie som utförts inom ramen för arbetsgruppen för sysselsättning och konkurrenskraft inom sjöfarten kommer klyftan mellan tillgång och efterfrågan i OECD-länderna förmodligen att öka till 70 000 befäl och 221 000 manskap ⁽¹⁾. Om andelen europeiska sjöbefäl inom den globala arbetsstyrkan ska förbli likvärdig med 2010 måste den under de närmaste 10 åren öka med 10 % i de västra och 20 % i de östra EU-länderna ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Sulpice, Guy, 2011. *Study on Seafarers Employment: Final Report*. Europeiska kommissionen, GD Transport och rörlighet, Direktorat C – Maritim transport (MOVE/C1/2010/148/SI.2.588190), s. 34.

⁽²⁾ Se föregående fotnot, s. 35.

1.7 Kommittén anser också att förslaget till direktiv kan skapa mer likvärdiga konkurrensvillkor på den europeiska marknaden genom att åtgärda en situation där vissa företag är undantagna från krav, t.ex. om information och samråd, som är obligatoriska för konkurrerande företag baserade i andra medlemsstater. EESK framhåller att man måste säkerställa likvärdiga konkurrensvillkor både inom och utom unionen med tanke på sjöfartens internationella karaktär och konkurrens samt vikten av att på ett effektivt sätt förebygga social dumpning och snedvriden konkurrens. Många landbaserade verksamheter är dock utsatta för internationell konkurrens, och det faktum att detta även förekommer inom den maritima sektorn är inte en anledning att undanta sjöfolk från viktiga rättigheter när det gäller arbetsvillkor och social trygghet.

1.8 EESK understryker dock att förslaget till direktiv inte i sig kan öka attraktionskraften i arbete till sjöss och att det bör kombineras med andra åtgärder och initiativ, vilket EESK redan tidigare har föreslagit, t.ex. utbildning, forskning, stärkt hälsovård och säkerhet, samtidigt som man stimulerar entreprenörskap och innovation när det gäller att garantera säkra, stabila och konkurrenskraftiga tjänster av hög kvalitet.

1.9 Eftersom ett mycket omfattande antal samråd och konsekvensbedömningar om att ta bort undantagen genomfördes flera år före förslaget till direktiv rekommenderar EESK starkt att övergångsperioden på fem år innan direktivet ska träda ikraft (artikel 8 i förslaget till direktiv) minskas till tre år.

2. Inledning

2.1 Den europeiska sjöfarten är världsledande och sysselsätter 345 455 sjömän⁽³⁾. Cirka 30 % av handelsfartygen är registrerade i en EU-medlemsstat och uttryckt i tonnage (GT) svarar EU för 19,2 % av världens totala flotta⁽⁴⁾.

2.2 Fiske och beredning av fiskprodukter sysselsätter över 350 000 personer. Fem medlemsstater (Danmark, Spanien, Frankrike, Nederländerna och Storbritannien) står för 60 % av unionens produktion och EU:s fiskeindustri levererar cirka 6,4 miljoner ton fisk varje år⁽⁵⁾.

2.3 Globaliseringen innebär dock stora utmaningar för sysselsättningen och konkurrenskraften inom sjöfarten, särskilt under den rådande krisen, vilket oundvikligen har påverkat olika sektorer av sysselsättningen, både vad gäller kvalitet och kvantitet.

2.4 Den allmänna avreglering av sjöfartsarbetsmarknaden som skett successivt sedan början av 1980-talet⁽⁶⁾ har resulterat i ett minskat antal sjömän inom EU, brist på kvalificerad personal och rekrytering av sjöfolk från tredje land. Dessa trender leder bland annat till⁽⁷⁾ begränsade karriärmöjligheter, ensamhet och långa avstånd från familjen samt minskad yrkesmässig uppskattning i kombination med ett intryck av att det handlar om ett osäkert arbete under eftersatta förhållanden.

2.5 Orsakerna till denna utveckling ligger också i tillgången och efterfrågan samt i konkurrenstrycket på sjöfarten, vilket under de svåra omständigheterna p.g.a. globaliseringen och den strukturella krisen bland annat pressar ner lönerna.

3. Förslaget till direktiv

3.1 Genom förslaget ändras de gällande direktiv⁽⁸⁾ som utan någon tydlig motivering antingen undantar sjöfolk eller tillåter medlemsstaterna att utesluta sjöfolk och/eller fiskare från direktivets tillämpningsområde. Medlemsstaterna har valt olika alternativ vid användningen av undantagen.

⁽³⁾ SWD(2013) 461 final.

⁽⁴⁾ ECSA, årsrapport 2011–2012.

⁽⁵⁾ Eurostat, Fiskestatistik, september 2012.

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

⁽⁷⁾ COM(2006) 275 final, Del II, Bilaga, avsnitt 2.5.

⁽⁸⁾ 2008/94/EG om skydd för arbetstagare vid arbetsgivarens insolvens, 2009/38/EG om inrättande av ett europeiskt företagsråd, 2002/14/EG om inrättande av en allmän ram för information till och samråd med arbetstagare, 98/59/EG om kollektiva uppsägningar, 2001/23/EG om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster.

3.2 Framför allt erkänner man i förslaget till direktiv sjöfolks ovillkorliga rätt till information och samråd i alla de direktiv som tidigare innehållit undantag från denna rätt.

3.3 Det bästa tillvägagångssättet kan variera från ett direktiv till ett annat och genom att utvärdera inverkan, tillämpningsområdet och orsakerna till undantagen kan man välja mellan fyra alternativ till politik enligt följande:

- Alternativ 1: Ingen åtgärd (utstationeringsdirektivet).
- Alternativ 2: Undantag på villkor att likvärdig skyddsnivå garanteras (samrådsdirektivet).
- Alternativ 3: Undantagen utgår (direktivet om europeiska företagsråd och insolvensdirektivet).
- Alternativ 4: Reglerna anpassas (särskilda bestämmelser) till sektorns särdrag (direktivet om kollektiva uppsägningar och överlåtelsedirektivet).

4. Politisk ram

4.1 I grönboken "Unionens framtida havspolitik"⁽⁹⁾ tar man upp frågan om att många havsanknutna näringar inte omfattas av delar av den europeiska social- och arbetsmarknadslagstiftningen och den förnyade bedömning av dem som sker i nära samarbete med arbetsmarknadens parter. Dessutom framhålls den betydelse som sjöfartskunskaper har för konkurrenskraften och hållbar sysselsättning inom sjöfarten med tanke på det minskande antalet sjömän inom EU.

4.2 Kommissionen åtog sig i sitt meddelande av den 10 oktober 2007⁽¹⁰⁾ att förbättra den rättsliga ramen för sjöfartsyrken och underströk att det inte är berättigat att undanta arbetstagare från vissa direktivs tillämpningsområden om det inte är helt motiverat.

4.3 I blåboken om en integrerad havspolitik för EU upprepas kommissionens åtagande att i nära samarbete med arbetsmarknadens parter se över de delar av EU:s arbetsrätt som utesluter sjöfartsyrkena⁽¹¹⁾. Målet med den integrerade havspolitikerna är också att se till att det skapas fler och bättre arbetstillfällen och att yrkeskvalifikationerna ökar, med tanke på den oroande minskningen av sysselsättningen inom sjöfartsyrkena.

4.4 Europaparlamentet har i en resolution⁽¹²⁾ begärt att alla arbetstagare ska ha tillgång till samma skyddsnivå och att vissa grupper inte automatiskt ska kunna uteslutas från det gällande skydds nätet. Detta är ofta fallet med sjömän samt anställda på fartyg och/eller på flytande produktionsanläggningar. Man ska dessutom tillämpa en effektiv lagstiftning för alla, oavsett arbetsplats.

4.5 Kommissionen har nyligen upprepat sitt mål att skapa fler och bättre jobb inom sjöfartssektorn, både i meddelandet om blå tillväxt⁽¹³⁾ och i Limassoldeklarationen, som antagits av EU:s ministrar med ansvar för den integrerade havspolitikerna⁽¹⁴⁾.

5. Kommentarer

5.1 Förslaget till direktiv har föregåtts av långvariga specifika och allmänna samråd och är en direkt följd av ovannämnda politiska ram. Det har en logisk koppling till de deklarerade mål, åtaganden och problem som hör samman med sjömansyrkets framtid och syftar till att skapa ett effektivt regelverk som tar hänsyn till sjöfartens globala kontext.

⁽⁹⁾ COM(2006) 275, 7.6.2006, avsnitt 2.5.

⁽¹⁰⁾ COM(2007) 591 final, 10.10.2007.

⁽¹¹⁾ COM(2007) 575 final, 10.10.2007.

⁽¹²⁾ 2007/2023(INI), 11.7.2007.

⁽¹³⁾ COM(2012) 494 final, 13.9.2012.

⁽¹⁴⁾ Limassoldeklarationen, 7.10.2012.

5.2 EESK anser att förslaget till direktiv ligger i linje med andra horisontella strategier och mål, såsom Europa 2020-strategin (framför allt vad gäller sysselsättningen) och "En agenda för ny kompetens och arbetstillfällen"⁽¹⁵⁾, genom nyckelåtgärder för att uppnå en kvalitativ förbättring av arbetsvillkoren och i synnerhet en ny översyn av befintlig lagstiftning i syfte att skapa en mer ändamålsenlig rättslig ram för sysselsättningen samt hälsa och säkerhet i arbetet.

5.3 EESK har redan framhållit att fiskare och sjöfolk står utanför EU:s sociala lagstiftning och att man i förekommande fall måste stoppa denna diskriminering, oavsett de bakomliggande orsakerna. Kommittén uppmanar kommissionen att se över dessa undantag i nära samarbete med arbetsmarknadens parter⁽¹⁶⁾.

5.4 I tidigare yttranden⁽¹⁷⁾ har EESK också framfört viktiga påpekanden och rekommendationer om en rad frågor som rör europeisk havspolitik och i detalj kommenterat allmänna frågor om arbetsmarknads- och socialpolitik, som avser sjöfartsrelaterade yrken, i synnerhet frågor om utbildning och certifiering, rekrytering och sjösäkerhet. Detta visar på behovet av att locka ungdomar till en karriär inom sjöfarten och se till att de stannar där, samt av att säkerställa en hög nivå på sakkunskap och kompetens i de europeiska nätverken av aktörer inom sjöfarten (sjöfartskluster).

5.5 Vissa särskilt aktuella frågor kvarstår, bland annat EESK:s rekommendationer om mänskliga resurser, sjömanskap och sjöfartsexpertis i yttrandet om "Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018" samt kommitténs rekommendationer om kampen mot sjöröveri⁽¹⁸⁾, som i likhet med sjöfolks straffrättsliga ansvar fungerar avskräckande för sjöfartsyrken.

5.6 Av den stora mängden allmänna och särskilda samråd framgår det att åsikterna om huruvida undantagen är berättigade eller inte skiljer sig åt (och vilka undantag som i så fall är berättigade), och att man kan konstatera ett samförstånd vad gäller behovet av lika villkor och den roll som socialrätten kan spela. EESK beklagar dock att frågan – trots de skriftliga samråden – inte har tagits upp på dagordningen i kommittén för den sociala dialogen.

5.7 EESK betonar att arbetsgruppen för sysselsättning och konkurrenskraft inom sjöfarten⁽¹⁹⁾ har understrukt att utvecklingen inom kommunikationstekniken inte längre berättigar de undantag som tidigare har motiverats med att fartygen är i ständig rörelse och att det förekommer kommunikationssvårigheter med sjögående fartyg framför allt vad gäller information och samråd.

5.8 EESK understryker att IKT i allt högre grad används på fartygen, även om det i vissa fall kommer att ta tid innan det är fullständigt genomfört på grund av de tekniska svårigheterna, i synnerhet för små och medelstora företag. Kommittén föreslår att kommissionen ska utarbeta en ram för finansierings- och utbildningsstöd på detta område så att direktivet kan tillämpas på ett effektivt sätt.

5.9 EESK erinrar om att EU är en föregångare i frågor om arbetsrätt och uppmanar kommissionen att intensifiera sina insatser för att uppdatera internationella standarder i syfte att alla medlemsstater ska ratificera ILO-konventionen om arbete till sjöss från 2006. Kommissionen bör även verka för att säkerställa ett brett internationellt samarbete som syftar till ett effektivare tillämpningssystem, bevara de minimistandarder som fastställts av de länder som har ratificerat ILO-konventionen om arbete till sjöss samt se till att fler länder ratificerar konventionen. EESK stöder visserligen ILO-konventionen om arbete till sjöss från 2006, men anser samtidigt att denna inte ger samma rättigheter som de berörda direktiven.

⁽¹⁵⁾ COM(2010) 682 final, 23.11. 2010.

⁽¹⁶⁾ EUT C 168, 20.7.2007, s. 55–56.

⁽¹⁷⁾ EGT C 158, 26. 5.1997, s. 11, EGT C 14, 16.1.2001, s. 41, EGT C 80, 3.4.2002, s. 9–14, EUT C 133, 6.6.2003, s. 23–25, EUT C 157, 28.6.2005, s. 42–47, EUT C 157, 28.6.2005, s. 53–55, EUT C 318, 23.12.2006, s. 195–201, EUT C 97, 28.4.2007, s. 33–34, EUT C 168, 20.7.2007, s. 50–56, EUT C 211, 19.8.2008, s. 31–36, EUT C 151, 19.8.2008, s. 35, EUT C 255, 22.9.2010, s. 103–109, EUT C 107, 6.4.2011, s. 64–67, EUT C 248, 25.8.2011, s. 22–30, EUT C 24, 28.1.2012, s. 146–153, EUT C 76, 14.3.2013, s. 15–19, EUT C 161, 6.6.2013, s. 87–92, EUT C 43, 15.2.2012, s. 69–72, EUT C 299, 4.10.2012, s. 153–157 och TEN/533 av den 16 juni 2013, COM(2013) 510 final.

⁽¹⁸⁾ EUT C 255, 22.9.2010, s. 103–109 och EUT C 76, 14.3.2013, s. 15–19.

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

5.10 En förutsättning för att vända den nedåtgående trenden för sjöfolks sysselsättning är åtgärder som kompletterar de föreslagna institutionella ändringarna i syfte att skapa en väl utformad sjöfartsutbildning för kompetens av högsta kvalitet som garanterar omfattande sysselsättningsmöjligheter och främjar arbetstagarnas rörlighet mellan olika sektorer.

5.11 Det är också viktigt att ge stöd till de små och medelstora företagen, som utgör ryggraden i den europeiska sjöfarten och som har drabbats hårt av krisen, att främja partnerskap som kan bidra till innovation och utveckla nya operativa koncept, och mer allmänt att ge ett kontinuerligt stöd till särskilda entreprenörskap och institutionerna inom sjöfartssektorn i EU.

5.12 Att i utökad omfattning främja och utnyttja sjöfartskluster, som är så viktiga för EU:s ekonomiska och sociala intressen, kan bland annat bidra till att erbjuda alternativ sysselsättning till yrkesfiskare och kvinnor.

5.13 EESK betonar att det behövs en systematisk datainsamling och harmonisering av källor som rör sysselsättning inom sjöfarten eftersom siffrorna skiljer sig avsevärt beroende på källan. Detta skulle öka trovärdigheten i framtida studier.

5.14 EESK välkomnar att man avskaffar möjligheten att undanta fiskare som avlönas separat från insolvensdirektivet (artikel 1 i förslaget till direktiv).

5.15 När det gäller direktiv 2001/23/EG (överlåtelsedirektivet) noterar EESK de särskilda villkor som gäller vid överlåtelse av fartyg och byte av flagg, och understryker att det kan förväntas att sjömännen kommer att arbeta under olika eller sämre villkor på grund av de olika kollektivavtalen. Mot denna bakgrund framhåller kommittén att kommissionen måste fastställa nya bestämmelser som säkerställer att direktivet om överlåtelse av fartyg och byte av flagg tillämpas på ett sätt som inte leder till motsatt resultat, dvs. att sjömännens rättigheter urholkas. EESK uppmanar kommissionen att beakta ovanstående kommentarer.

5.16 EESK noterar att kommissionen försöker ta hänsyn till egenheterna i sjötransporter och arbete till sjöss i synnerhet vad gäller direktiv 1998/59/EG (kollektiva uppsägningar) och understryker behovet av rättssäkerhet när det gäller anställningsavtal och investeringssäkerhet samt för att förebygga social dumpning och snedvriden konkurrens.

5.17 EESK föreslår att artikel 1.2 i direktiv 2008/94/EG om skydd för arbetstagare vid arbetsgivarens insolvens ändras på följande sätt:

Med förbehåll för påföljande mening, får medlemsstaterna undantagsvis utesluta fordringar från vissa kategorier av arbetstagare från tillämpningsområdet för detta direktiv om det finns andra former av garantier som ger arbetstagarna ett skydd motsvarande det som följer av detta direktiv. Denna bestämmelse får under inga omständigheter innebära att man kan tillåta undantag för sjöfolk och fiskare.

5.18 EESK anser att översynsklausulen (artikel 7 i förslaget till direktiv) i syfte att övervaka genomförandet och tillämpningen av artiklarna 4 och 5 i direktivet i medlemsstaterna (särskilt vad beträffar två viktiga frågor: utflaggningen och sysselsättningen för sjöfolk från EU) säkerställer att de föreslagna bestämmelserna tillämpas på ett sätt som kommer att ta hänsyn till särdragen inom sektorn.

5.19 EESK understryker att arbetsgivare och arbetstagare spelar en avgörande roll i arbetsrättsfrågor. Kommittén är övertygad om att arbetsmarknadens parter kommer att bidra avsevärt till att utöka och sprida bästa praxis för att locka ungdomar till en karriär inom sjöfarten och öka möjligheterna till sysselsättning inom EU:s maritima sektor, samt för att använda den sociala dialogen för en korrekt och produktiv tillämpning av detta lagstiftningsförslag.

Bryssel den 25 mars 2014

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Henri MALOSSE