EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 15.7.2024
COM(2024) 291 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet och tillämpningen av artiklarna 4 och 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1794 av den 6 oktober 2015 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/94/EG, 2009/38/EG och 2002/14/EG samt rådets direktiv 98/59/EG och 2001/23/EG vad gäller sjöfolk

1. Inledning

Denna rapport handlar om genomförandet och tillämpningen av två särskilda bestämmelser i direktiv (EU) 2015/1794[1] (*direktivet*), som innebär att sjöfolk[2] börjar omfattas av direktiv 98/59/EG[3] om kollektiva uppsägningar (*direktivet om kollektiva uppsägningar*) och av direktiv 2001/23/EG[4] om överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter (*direktivet om överlåtelse av företag*).

Direktivet innebär att sjöfolk, som tidigare var undantagna, börjar omfattas av fem arbetsrättsliga direktiv[5]. Enligt artikel 7 i direktivet ska kommissionen, efter samråd med medlemsstaterna och arbetsmarknadens parter på EU-nivå, överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet och tillämpningen av artikel 4 (ändringar av direktivet om kollektiva uppsägningar) och artikel 5 (ändringar av direktivet om överlåtelse av företag).

Rapporten bygger huvudsakligen på information från medlemsstaterna och arbetsmarknadens parter från berörda sektorer på EU-nivå[6] i ett frågeformulär om direktivets genomförande och praktiska tillämpning. För att få en fullständig bild kompletteras denna information vid behov med information från expertanalyser av hur väl de nationella bestämmelserna överensstämmer med direktivet, och från kommissionens egna undersökningar.

1.1 Bakgrund

Genom åren har EU antagit ett stort antal direktiv på arbetsrättens område. Dessa syftar i huvudsak till att säkerställa att det inte leder till lägre arbetsnormer eller snedvridning av konkurrensen när den inre marknaden skapas och fullbordas, och till att förbättra levnads- och arbetsvillkoren i EU. De här direktiven är i allmänhet tillämpliga på alla verksamhetssektorer och alla kategorier av arbetstagare,

---

1 Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1794 av den 6 oktober 2015 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/94/EG, 2009/38/EG och 2002/14/EG samt rådets direktiv 98/59/EG och 2001/23/EG, vad gäller sjöfolk (EUT L 263, 8.10.2015, s. 1).

2 I denna rapport används begreppet ”sjöfolk” för att hänvisa till de tidigare undantagen från direktivens tillämpningsområde, det vill säga de som gällde ”besättningar på sjögående fartyg” från direktivet om kollektiva uppsägningar och ”sjögående fartyg” från direktivet om överlåtelse av företag. Det omfattar personal ombord på fartyg både i handelsflottan och inom fisket. När det är nödvändigt att skilja mellan dessa två sektorer hänvisas särskilt till den sektor det gäller.

3 Rådets direktiv 98/59/EG av den 20 juli 1998 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om kollektiva uppsägningar (EGT L 225, 12.8.1998, s. 16).

4 Rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter (EGT L 82, 22.3.2001, s. 16).

5 Utöver direktivet om kollektiva uppsägningar och direktivet om överlåtelse av företag:
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/94/EG av den 22 oktober 2008 om skydd för arbetstagare vid arbetsgivarens insolvens (EUT L 283, 28.10.2008, s. 36).
- 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 arbetstagare (omarbetning) (EUT L 122, 16.5.2009, s. 28).
- 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 gemenskapen (EGT L 80, 23.3.2002, s. 29).

6 Frågeformulär för företagsledningar, sänt till *European Community Shipowner's Association* (ECSA) och Europêche, och frågeformulär för arbetstagare sänt till Europeiska transportarbetarfederationen (ETF).

men medlemsstaterna undantog eller kunde undanta olika typer av sjöfolk[7] från flera av dem. Sjöfolk var också specifikt undantagna från de fem direktiv som nämns ovan. De beviljades därför inte samma skydd som landbaserade arbetstagare i samband med insolvens, kollektiva uppsägningar och överlåtelser av företag, och hade inte samma rätt att inrätta europeiska företagsråd eller samma rätt till information från och samråd med arbetsgivaren.

Direktiv 2015/1794 antogs den 6 oktober 2015. Dess syfte är att höja skyddsnivån för sjöfolk och harmonisera deras sociala rättigheter och arbetsvillkor för att på så sätt göra yrket mer attraktivt och säkerställa lika villkor inom sektorn. Genom direktivet stoppas de nämnda undantagen för sjöfolk. Direktivet syftar vidare till att i) säkerställa att den ekonomiska och administrativa bördan för fartygsoperatörerna står i proportion till förbättringarna av arbetstagarnas rättigheter, ii) slå vakt om målet att öka sysselsättningen för sjöfolk i EU, iii) minska risken för utflaggning (när fartyg överförs från det egna nationella registret till en annan stats för att undvika kostnader och restriktioner). Det tar hänsyn till sjöfolksyrkets särskilda karaktär och föreskriver förändringar av sektorns karaktärsdrag, såsom ofta förekommande försäljning av fartyg och försäljning av företag som bara driver ett fartyg.

2. Genomförande av artiklarna 4 och 5

Medlemsstaterna var tvungna att införliva direktivet senast den 10 oktober 2017[8], och samtliga medlemsstater rapporterade införlivandeåtgärder, även när det gällde artiklarna 4 och 5[9].

2.1. Innehåll och syfte med artikel 4

Genom artikel 4 i direktivet ändras direktivet om kollektiva uppsägningar. Det direktivet ska skydda arbetstagare i händelse av kollektiva uppsägningar, genom förfaranden för information, överläggningar och anmälan som en arbetsgivare måste följa. En arbetsgivare som överväger kollektiva uppsägningar måste informera och hålla överläggningar med arbetstagarrepresentanterna. Målet är att utforska sätt att undvika kollektiva uppsägningar eller minska antalet berörda arbetstagare och att minska konsekvenserna genom att genomföra åtföljande arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Dessa åtgärder kan innefatta att bistå med omplacering eller omskolning av dessa arbetstagare. Det föreskrivs även att planerade kollektiva uppsägningar måste anmälas till den behöriga myndigheten och att uppsägningarna inte får verkställas tidigare än 30 dagar efter en sådan anmälan.

Genom artikel 4.1 i direktivet stryks artikel 1.2 c i direktivet om kollektiva uppsägningar. Enligt den bestämmelsen skulle inte direktivet om kollektiva uppsägningar vara tillämpligt på besättningar på sjögående fartyg, även om medlemsstaterna enligt artikel 5 i samma direktiv får tillämpa eller anta regler som är förmånligare för anställda. Innan direktivet införlivades kunde medlemsstaterna därför besluta att undanta besättningar på sjögående fartyg från tillämpningsområdet för sin lagstiftning som införlivar direktivet om kollektiva uppsägningar.

Genom artikel 4.2 i direktivet införs dessutom ett nytt stycke i artikel 3.1 i direktivet om kollektiva uppsägningar, som handlar om anmälningsförfarandet och lyder på följande sätt:

---

7 Fiskare som avlönas separat var undantagna från direktivet om insolvens, besättningsmedlemmar i handelsflottan var det från direktivet om europeiska företagsråd, besättningar på fartyg som trafikerar öppet hav från direktivet om information och samråd, besättningar på sjögående fartyg från direktivet om kollektiva uppsägningar, samt sjögående fartyg från direktivet om överlåtelse av fartyg.

8 Artikel 8 1.

9 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/NIM/?uri=CELEX:32015L1794.

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

I allmänhet gör anmälningsförfarandet enligt artiklarna 3 och 4 i direktivet om kollektiva uppsägningar att den behöriga myndigheten kan söka lösningar på de problem som de planerade uppsägningarna kan ge upphov till, t.ex. genom att lindra massuppsägningars socioekonomiska konsekvenser på ett visst område eller i en viss sektor. Införandet genom artikel 4.2 i direktivet återspeglar också sjöfolksyrkets särskilda karaktär, genom att det fastställs att meddelandet bör riktas till den behöriga myndigheten i flaggstaten. Kommissionen ansåg i sitt förslag att detta var nödvändigt som ett förtydligande eftersom det kan förekomma flera olika anställningskontrakt samtidigt som regleras i olika länders lagstiftning[10].

2.2. Medlemsstaternas svar om genomförandet av artikel 4

2.2.1. Artikel 4.1: avskaffande av undantaget

Totalt 11 medlemsstater undantog tidigare besättningarna på sjögående fartyg från sin nationella lagstiftning om kollektiva uppsägningar (BE, DK, DE, IE, EL, EE, CY, LV, LU, MT, SK[11]). Samtliga dessa medlemsstater ändrade sin nationella lagstiftning så att undantaget avskaffades och besättningarna på sjögående fartyg kom att omfattas av systemet som styr kollektiva uppsägningar, enligt kravet i artikel 4.1 i direktivet.

Det fanns 16 medlemsstater som aldrig hade undantagit besättningarna på sjögående fartyg (BG, CZ, ES, FR, HR, IT, LT, HU, NL, AT, PL, PT, RO, SI, FI, SE) och därför inte behövde ändra sin nationella lagstiftning så att dessa besättningar skulle omfattas av direktivet.

2.2.2. Artikel 4.2: meddelande till den behöriga myndigheten i flaggstaten

Artikel 4.2 i direktivet, om att meddela planerade uppsägningar till myndigheten i den stat vars flagg fartyget för, har införlivats specifikt av 13 medlemsstater (BE, DE, IE, EE, EL, IT, CY, LU, HU, MT, PL, RO, SK). Av dessa var det tre som införlivade det ordagrant (CY, HU, SK) och angav att när planerade kollektiva uppsägningar gäller besättningar på sjögående fartyg, måste detta meddelas den behöriga myndigheten i den stat vars flagg fartyget för.

De andra tio medlemsstaterna fastställer vilken behörig myndighet som ska meddelas på ett antal olika sätt som beskrivs nedan.

- Fyra medlemsstater föreskriver att myndigheten i flaggstaten ska meddelas, men begränsar det till fartyg som för flaggen för i) en annan stat som är avtalsslutande part i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EE), ii) en annan EU-medlemsstat (DE), eller iii) sin egen medlemsstat (BE, PL).
- Grekland och Malta gör det obligatoriskt för arbetsgivarna att meddela sin egen medlemsstats behöriga myndighet om alla planerade kollektiva uppsägningar av besättning på sjögående fartyg.

---

10 COM(2013) 798 final, 18.11.2013, s. 10 (detaljerad förklaring av bestämmelserna i artikel 4).

11 Förkortningarna för medlemsstaterna i denna rapport är BE (Belgien), BG (Bulgarien), CZ (Tjeckien), DK (Danmark), DE (Tyskland), EE (Estland), IE (Irland), EL (Grekland), ES (Spanien), FR (Frankrike), HR (Kroatien), IT (Italien), CY (Cypern), LV (Lettland), LT (Litauen), LU (Luxemburg), HU (Ungern), MT (Malta), NL (Nederländerna), AT (Österrike), PL (Polen), PT (Portugal), RO (Rumänien), SI (Slovenien), SK (Slovakien), FI (Finland), SE (Sverige).

- Två medlemsstater (LU, RO) föreskriver ytterligare anmälningar när kollektiva uppsägningar berör besättningar på sjögående fartyg. I Luxemburg måste arbetsgivaren meddela myndigheterna i flaggstaten utöver den egna behöriga nationella myndigheten. I Rumänien måste anmälan också lämnas till den behöriga myndigheten i fartygets flaggstat när de kollektiva uppsägningarna gäller ett sjögående fartygs besättningsmedlemmar.
- Irland skiljer mellan att meddela ministern för sysselsättning och socialt skydd när fartyget för irländsk flagg, och den behöriga myndigheten i en annan stat när fartyget för denna andra stats flagg.
- I Italien måste arbetsgivaren på samma sätt meddela den italienska behöriga myndigheten när den planerade kollektiva uppsägningen gäller besättningsmedlemmar med italienskt medborgarskap eller vars anställningsförhållande regleras av italiensk lagstiftning och den utländska statens behöriga myndighet när de berörda besättningsmedlemmarna befinner sig på ett fartyg som för en annan flagg än italiensk.

De återstående 14 medlemsstaterna (BG, CZ, DK, ES, FR, HR, LT, LV, NL, AT, PT, SI, FI, SE) ändrade inte sin nationella lagstiftning på den här punkten och anger därför inte någon behörig myndighet som ska meddelas när planerade kollektiva uppsägningar gäller besättningarna på sjögående fartyg. Kommissionen är medveten om att de befintliga nationella bestämmelser som ålägger en arbetsgivare att underrätta den behöriga offentliga myndigheten om planerade kollektiva uppsägningar också gäller när dessa uppsägningar berör besättningar på sjögående fartyg. I dessa medlemsstater införlivas följaktligen artikel 4.2 i direktivet genom att det föreskrivs att en arbetsgivare måste meddela planerade kollektiva uppsägningar av sjögående fartygs besättningsmedlemmar till samma offentliga myndighet som de kollektiva uppsägningarna av alla andra arbetstagare måste anmälas till.

2.3. Kommentarer från arbetsmarknadens parter om genomförandet av artikel 4

För arbetsgivare inom sjöfarten anser *European Community Shipowners' Association* (ECSA) att samtliga medlemsstater har införlivat artikel 4 i direktivet på ett tillfredsställande sätt. Europêche, som företräder arbetsgivare inom fiskerisektorn, bidrog inte med någon synpunkt. Angående de av arbetsmarknadens parter som företräder arbetstagarna hade Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) ingen väsentlig information att ge om införlivandet i medlemsstaterna på grund av bristande information från sina medlemmar. ETF kritiserade emellertid införlivandet i Storbritannien[12], som just då var en medlemsstat[13].

2.4. Innehåll och syfte med artikel 5

Genom artikel 5 i direktivet ändras direktivet om kollektiva uppsägningar. I det direktivet fastställs arbetstagarnas rättigheter vid överlåtelse av ägarskapet till ett företag där de arbetar, och även vad säljaren (”överlåtaren”) och köparen (”förvärvaren”) har för skyldigheter. Där föreskrivs att en överlåtelse av ett företag inte i sig utgör skäl för uppsägning och att arbetstagarna behåller sina rättigheter och skyldigheter från ett befintligt anställningsavtal eller anställningsförhållande. För att nå en överenskommelse måste överlåtaren och förvärvaren dessutom informera och samråda med

12 Enligt vilket arbetsgivaren måste meddela ”den behöriga myndigheten i staten där fartyget är registrerat (i stället för till statssekreteraren)”.

13 ETF hänvisade till fallet med P&O Ferries. Företaget var etablerat i Storbritannien och anmälde till de cypriotiska myndigheterna att man utförde kollektiva uppsägningar av besättningen på sina cypriotiskflaggade passagerarfartyg. Enligt ETF:s uppfattning visade detta att anmälan till den behöriga myndigheten i fartygets flaggstat bör komma utöver, och inte i stället för, skyldigheten att rapportera uppsägningar till den behöriga myndigheten i den medlemsstat från vilken sjöfolket arbetar.

arbetstagarrepresentanterna i god tid innan förändringen av verksamheten genomförs och innan åtgärder vidtas som påverkar de anställda.

Tidigare föreskrevs i artikel 1.3 i direktivet om överlåtelse av företag att det inte skulle tillämpas på sjögående fartyg, även om medlemsstaterna enligt artikel 8 i samma direktiv är uttryckligen tillåtna att tillämpa eller anta regler som är gynnsammare för arbetstagarna. Innan direktivet införlivades kunde medlemsstaterna därför besluta att undanta sjögående fartyg från tillämpningsområdet för sin införlivande lagstiftning.

Enligt artikel 5 i direktivet ska artikel 1.3 i direktivet om överlåtelse av företag ersättas med följande:

> *Detta direktiv ska tillämpas på sådan överlåtelse av sjögående fartyg som är en del av en överlåtelse av ett företag, en verksamhet eller en del av ett företag eller en verksamhet i den mening som avses i punkterna 1 och 2, under förutsättning att förvärvaren befinner sig, eller det företag eller den verksamhet eller den del av företaget eller verksamheten som ska överlåtas förblir, inom fördragets territoriella tillämpningsområde.*
>
> *Detta direktiv ska inte tillämpas om föremålet för överlåtelsen enbart utgörs av ett eller flera sjögående fartyg.*

2.5. Medlemsstaternas svar om genomförandet av artikel 5

2.5.1. Artikel 5 om ersättning av artikel 1.3 i direktivet om överlåtelse av företag, första stycket: det slopade undantaget

Sammanlagt elva medlemsstater undantog sjögående fartyg från tillämpningsområdet för sina nationella bestämmelser om överlåtelse av företag innan artikel 5 i direktivet trädde i kraft (BE, DK, EE, IE, EL, CY, LU, MT, NL, RO, FI). Samtliga ändrade sin nationella lagstiftning så att sjögående fartyg kom att omfattas av den nationella lagstiftningen.

Emellertid hade 16 medlemsstater redan tillämpat sin lagstiftning om överlåtelse av företag på sjögående fartyg (BG, CZ, DE, ES, FR, HR, IT, LV, LT, HU, AT, PL, PT, SI, SK, SE). De behövde därför inte ändra sin nationella lagstiftning så att detta omfattades av den.

2.5.2. Artikel 5 om ersättning av artikel 1.3 i direktivet om överlåtelse av företag, första stycket: territoriellt tillämpningsområde

Artikel 5 tillåter också medlemsstaterna att begränsa reglernas territoriella tillämpningsområde till överlåtelser av sjögående fartyg om köparen befinner sig i EU eller om det överlåtna företaget förblir i fördragens territoriella tillämpningsområde.

Totalt 13 medlemsstater har införlivat denna bestämmelse, nio av dem ordagrant (BE, DK, IE, EL, EE, IT, LV, NL, RO). Av de övriga fyra medlemsstaterna slår Finland fast att rättigheterna och skyldigheterna från anställningsförhållandet och ersättningarna till anställda överlåts till företagets nya ägare såvida inte säljaren eller köparen är etablerad utanför EU eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Luxemburg och Malta begränsar det territoriella tillämpningsområdet genom att fastställa att köparen måste befinna sig i sin medlemsstat eller att företaget måste förbli i sin medlemsstat. Cypern begränsar tillämpningsområdet till cypriotiska sjögående fartyg.

De återstående 14 medlemsstaterna begränsade inte det territoriella tillämpningsområdet.

2.5.3. Artikel 5 om ersättning av artikel 1.3 i direktivet om överlåtelse av företag, andra stycket: undantaget för överlåtelser av enbart fartyg

I den andra meningen i artikel 5 i undantas överlåtelser som endast utgörs av ett eller flera sjögående fartyg.

Totalt 13 medlemsstater införlivade denna bestämmelse och undantar således överlåtelser enbart av fartyg (BE, DK, IE, EL, EE, IT, CY, LV, LU, MT, NL, PT, RO). Emellertid var det 14 medlemsstater (BG, CZ, DE, ES, FR, HR, LT, HU, AT, PL, SI, SK, SE, FI) som inte införlivade den och alltså inte undantar överlåtelser enbart av fartyg från sin lagstiftning som införlivar direktivet om överlåtelse av företag.

2.6. Kommentarer från arbetsmarknadens parter om genomförandet av artikel 5

För arbetsgivare inom sjöfarten anser ECSA att samtliga medlemsstater har införlivat artikel 5 i direktivet på ett tillfredsställande sätt. Europêche, som företräder arbetsgivare inom fiskerisektorn, bidrog inte med någon synpunkt. Angående de av arbetsmarknadens parter som företräder arbetstagarna hade ETF ingen väsentlig information att ge om införlivandet i medlemsstaterna på grund av bristande information från sina medlemmar.

3. Tillämpning av artiklarna 4 och 5

Utöver informationen om sina genomförandeåtgärder ombads medlemsstaterna och arbetsmarknadens parter att även lämna information om tillämpningen av sina nationella bestämmelser som införlivar artiklarna 4 och 5.

3.1. Medlemsstaternas svar

3.1.1. Anmälningar av planerade kollektiva uppsägningar

Endast fem medlemsstater rapporterade att deras behöriga myndigheter fick anmälningar om planerade kollektiva uppsägningar av sjögående fartygs besättningsmedlemmar (FR, CY, LV, NL, FI). De övriga medlemsstaterna kände inte till sådana fall (BE, BG, CZ, DK, DE, EE, IE, EL, ES, IT, LT, LU, HU, MT, AT, PL, PT, RO, SI, SK), kunde inte skilja mellan yrkena hos de arbetstagare vars planerade uppsägningar anmäldes (HR), eller lämnade ingen information (SE).

I Frankrike fick den behöriga nationella myndigheten anmälningar sex gånger mellan 2015 och 2020.

Cypern rapporterade att man kände till en anmälan om P&O Ferries, som är etablerat i Storbritannien. Företaget hade sagt upp omkring 800 sjöfolk, däribland på fyra passagerarfartyg som förde cypriotisk flagg.

Lettland rapporterade en anmälan 2022 som påverkade 125 arbetstagare.

Nederländerna svarade att en anmälan registrerades 2020 om en arbetsgivare som är baserad där och som berörde 63 sjöfolk. År 2021 var det en andra anmälan som gällde sjögående fartyg som förde nederländsk flagg, även om arbetsgivaren inte var baserad i Nederländerna, och som berörde 28 sjöfolk.

Finland känner till anmälningar som berör sjögående fartygs besättningsmedlemmar, men hade inte tillgång till exakta siffror eller annan information. Finland förklarade vidare att de nationella bestämmelserna om kollektiva uppsägningar redan gäller när arbetsgivaren planerar att säga upp en arbetstagare.

Ingen medlemsstat rapporterade något fall där deras behöriga myndighet fått anmälningar om planerade kollektiva uppsägningar som berörde besättningsmedlemmar på ett sjögående fartyg som förde en annan medlemsstats flagg.

3.1.2. Överlåtelser av företag som inbegriper sjögående fartyg

Endast två medlemsstater kände till överlåtelser av sjögående fartyg som ingick i överlåtelser enligt direktivet (BE, FI). Belgien uppgav att arbetsmarknadens parter kände till ett fall där flera fartyg från ett företag överläts till ett annat företag, medan Finland inte lämnade några ytterligare uppgifter. Två medlemsstater lämnade ingen information i frågan (FR, SE), Italien rapporterade att det inte hade skett någon sådan överlåtelse och de återstående medlemsstaterna kände inte till några fall.

3.1.3. Rättsliga förfaranden

Medlemsstaterna rapporterade inte några rättsliga förfaranden i sina nationella domstolar avseende sina nationella bestämmelser som införlivar artiklarna 4 och 5 i direktivet.

3.1.4. Direktivets inverkan

Kommissionens rapporteringsskyldighet enligt artikel 7 i direktivet infördes särskilt för att bedöma det nya direktivets inverkan på två frågor, nämligen i) utflaggning av fartyg till andra stater, ii) sysselsättningsnivån för sjöfolk i EU. Ändringar av flottan under en medlemsstats flagg kan ge en korrekt bild av ”utflaggningsfenomenet”. Sysselsättningsnivån i en viss sektor är svårare att bedöma, men trender i antalet personer som arbetar som sjöfolk gör det möjligt att dra vissa preliminära slutsatser i denna fråga.

3.1.4.1. Inverkan på antalet fartyg som för en medlemsstats flagg

På det hela taget visar inte medlemsstaternas svar att genomförandet av artiklarna 4 och 5 i direktivet inverkade negativt på antalet fartyg som för medlemsstaternas flagg. Detta tyder på att ikraftträdandet av dessa två artiklar och medlemsstaternas införlivande av dem inte ledde till utflaggning.

Av de medlemsstater som ändrade sin nationella lagstiftning så att besättningar på sjögående fartyg skulle omfattas av deras lagstiftning som införlivar direktivet om kollektiva uppsägningar, noterade endast fem en minskning av antalet sjögående fartyg som för deras flagg (BE, EE, EL, IT, PL). Utöver dessa fem medlemsstater rapporterade även Nederländerna en minskning efter att sjögående fartyg hade börjat omfattas av dess lagstiftning som införlivar direktivet om överlåtelse av företag.

Vissa medlemsstater lämnade mer detaljerad information om minskningen. Belgien rapporterade att antalet handelsfartyg som var registrerade där minskade mycket lätt från 238 till 237 under mer än fem år mellan 2016 och 2022, men att bruttotonnaget ökade från 7 750 000 till 9 780 000 bruttoton. Antalet fiskefartyg i landet minskade, men man angav inte med hur mycket. I Italien minskade antalet fartyg med över 100 i bruttotonnage i handelsflottan med 8 % mellan 2017 och 2020 (från 1 448 till 1 334). Polen rapporterade att antalet fartyg och bruttotonnaget minskade mellan 2015 och 2021 från 151 till 134 och från omkring 80 000 till 69 000 bruttoton. I Nederländerna minskade antalet fartyg från 1 233 till 1 212 mellan 2014 och 2021. Dessa medlemsstater utgår dock från att denna trend inte är kopplad till direktivets ikraftträdande, utan beror på i) att det är billigare att registrera fartyg under annan flagg (PL), ii) bättre villkor när man för en annan stats flagg (EE), iii) utflaggning (NL), iv) att många av de skydd som föreskrivs i direktivet redan var tillämpliga på sjögående fartygs besättningsmedlemmar före direktivet (IT).

Irland och Portugal observerade däremot en ökning av antalet sjögående fartyg som förde deras flagg. De lämnade inga detaljerade uppgifter, och Irland uppgav inga möjliga orsaker till ökningen. Portugal anser inte att denna ökning beror på direktivets ikraftträdande; landet antar att den är kopplad till 2015 års förenklingar i rättsordningen för det internationella sjöfartsregistret på Madeira, i kombination med befintliga skattesänkningar.

Sju medlemsstater som låtit besättningar på sjögående fartyg omfattas av sin lagstiftning som införlivar direktivet om kollektiva uppsägningar rapporterade inte någon förändring (DE, CY, MT, LV, LU, HU) eller någon betydande förändring (HR) av antalet fartyg som för deras flagg. Dessa medlemsstater, tillsammans med Litauen, angav ingen förändring kopplad till att de inkluderat sjögående fartyg i tillämpningsområdet för sin lagstiftning som inför direktivet om överlåtelse av företag.

Tre medlemsstater rapporterade att de inte hade några uppgifter kopplade till att reglerna för kollektiva uppsägningar utökades till besättningarna på sjögående fartyg (BG, DK, LT). Fyra medlemsstaterna rapporterade även att de inte hade några uppgifter angående att lagstiftningen om överlåtelse av företag utökades till sjögående fartyg (BG, DK, RO, SK). De som inte rapporterade någon inverkan var sju medlemsstater som inte tidigare hade undantagit sjöfolk från sin nationella lagstiftning som införlivade direktivet om kollektiva uppsägningar (ES, FR, NL, RO, SI, SE) och fem medlemsstater som inte tidigare hade undantagit sjögående fartyg från sin nationella lagstiftning som införlivade direktivet om överlåtelse av företag (ES, FR, SI, SE).

Finland rapporterade att det inte var några betydande förändringar, eftersom den nationella lagstiftningen om kollektiva uppsägningar gällde för sjöfolk redan tidigare och eftersom sjöfolk redan delvis hade rättigheter i samband med överlåtelse av företag. Två medlemsstater uppgav att de inte var flaggstater för fartyg som omfattas av artiklarna 4 och 5 i direktivet (CZ, AT). Slovakien rapporterade att landet inte var en flaggstat för fartyg som omfattas av artikel 4 i direktivet.

3.1.4.2. Inverkan på antalet sjöfolk

På det hela taget visar medlemsstaternas svar också att genomförandet av artiklarna 4 och 5 i direktivet inte inverkade negativt på antalet sjöfolk. Detta visar att ikraftträdandet av artiklarna 4 och 5 i direktivet och de tillhörande nationella bestämmelserna inte hade någon inverkan på sysselställningsnivån för sjöfolk på fartyg registrerade i medlemsstaterna.

Endast två medlemsstater noterade en minskning av antalet sjöfolk (EE, EL). Grekland rapporterade en minskning av antalet sjöfolk på fartyg som för grekisk flagg sedan man införlivade direktivet 2018, men landet lämnade inga specifika siffror. Estland rapporterade en minskning av antalet besättningsmedlemmar i handelsflottan och en lätt minskning av antalet fiskare, men angav inte heller några särskilda siffror. Inget av länderna kopplade minskningen till direktivets ikraftträdande. Estland förklarade att man utgår från att det finns andra skäl, såsom covid-19-pandemin och minskningen av antalet resor.

I Belgien visade socialförsäkringsuppgifterna att sysselsättningen inom handelsflottans sektor minskade något[14], medan antalet fiskare förblev stabilt. Lettland rapporterade, i samband med att man inkluderat sjöfolk i tillämpningsområdet för sin nationella lagstiftning som införlivar direktivet om kollektiva uppsägningar, att antalet sjöfolk med kvalifikationer för handelsflottan minskat och att antalet sjöfolk med kvalifikationer att ingå i besättningen på fiskefartyg ökat. Inget av länderna kunde koppla denna utveckling till direktivets ikraftträdande. Lettland antog att de viktigaste drivkrafterna var konkurrens med asiatiskt sjöfolk, möjligheter att omfördela i land och, särskilt för fiskare, ändringar av kvalifikationskraven för båtkaptener.

Två medlemsstater (IE, PT) noterade en ökning av antalet sjöfolk. De lämnade inga detaljerade uppgifter, men ingen av dem kopplar ökningen till direktivets ikraftträdande. För Irland är ökningen en följd av ökningen av antalet handelsfartyg. Portugal utgår från att ökningen av antalet sjöfolk, precis som ökningen av antalet fartyg, är kopplad till 2015 års förenklingar av rättsordningen för det internationella sjöfartsregistret på Madeira.

Tre medlemsstater noterade ingen betydande förändring av antalet sjöfolk (HR, IT, FI). I Italien förblev antalet sjöfolk i stort sett oförändrat mellan 2017 och 2020 (− 1,4 %, från 26 105 till 25 744): det minskade antalet lastfartyg hade delvis kompenserats med mer personalintensiva passagerarfartyg, och många av de skydd som föreskrivs i direktivet hade redan tillämpats på sjögående fartygs besättningsmedlemmar. Antalet sjöfolk i Finland förändrades inte markant från 2017 till 2019; en minskning av antalet sjöfolk 2020 ansågs vara kopplad till covid-19-pandemin.

Fyra medlemsstater rapporterade inte någon förändring av antalet sjöfolk (CZ, HU, MT, PL). Litauen rapporterade inte någon förändring kopplad till att man inkluderat sjögående fartyg i tillämpningsområdet för sin lagstiftning som inför direktivet om överlåtelse av företag. Tjeckien förklarade att eftersom det inte finns några kommersiella sjögående fartyg registrerade under tjeckisk flagg, gäller det oförändrade antalet sjöfolk med sjöfartsbok utfärdad av den tjeckiska sjöfartsmyndigheten som är anställda på sjögående fartyg verksamma under olika flagg från länder i och utanför EU. Tyskland uppgav att ikraftträdandet av artikel 4 i direktivet inte hade någon inverkan på antalet sjöfolk.

Sex medlemsstater kunde inte lämna uppgifter om direktivets inverkan på antalet sjöfolk i samband med att reglerna om kollektiva uppsägningar utvidgades till att omfatta besättningar på sjögående fartyg (BG, DK, CY, LT, LU, RO). Dessa medlemsstater rapporterade, tillsammans med Lettland och Slovakien, att de inte hade uppgifter om antalet sjöfolk kopplat till den utökade lagstiftningen om överlåtelse av företag. Inom samma område förklarade Nederländerna att landet, även om man hade uppgifter för 2021 om nederländskflaggade fartyg (4 600 nederländska arbetstagare, 16 000 utländska), hade man inga tillförlitliga tidigare uppgifter att jämföra med.

Fem medlemsstater (ES, FR, NL, SI, SE) hade inte tidigare undantagit sjöfolk från sina nationella lagar som införlivar direktivet om kollektiva uppsägningar, och rapporterade därför ingen inverkan på antalet sjöfolk. På samma sätt var det fyra medlemsstater (ES, FR, SI, SE), som inte tidigare hade undantagit sjöfolk från sina nationella lagar som införlivar direktivet om överlåtelse av företag, som inte rapporterade någon inverkan. Österrike uppgav att landet inte är en flaggstat för fartyg som

[14] Å andra sidan visade uppgifter från den gemensamma kommittén för handelsflottans sektor en kraftig ökning av sysselsättningen. Detta förklaras dock av att muddringssektorn och den havsbaserade sektorn nyligen inkluderades i handelsflottan.

omfattas av artiklarna 4 och 5 i direktivet, och Slovakien rapporterade att man inte är en flaggstat för fartyg som omfattas av artikel 4 i direktivet.

3.2. Kommentarer från arbetsmarknadens parter

Angående arbetsgivare inom sjöfarten ansåg ECSA att medlemsstaterna tillämpade och verkställde artiklarna 4 och 5 i direktivet tillfredsställande. Enligt ECSA är både antalet fartyg som för en medlemsstats flagg och antalet sjöfolk stabilt. Europêche, som företräder arbetsgivare inom fiskerisektorn, bidrog inte med någon synpunkt.

Angående de av arbetsmarknadens parter som företräder arbetstagarna kunde inte ETF ge någon väsentlig information om tillämpningen av artikel 5 i direktivet om överlåtelser av företag på grund av bristen på information från sina medlemmar. Om tillämpningen av artikel 4 i direktivet om kollektiva uppsägningar uppgav ETF att man inte fick information från alla sina medlemmar och att de medlemmar som faktiskt svarat inte registrerat någon förändring av antalet fartyg som för en medlemsstats flagg eller av antalet sjöfolk.

4. Slutsatser

Samtliga medlemsstater har rapporterat att de vidtagit åtgärder för att införliva de ändringar av direktivet om kollektiva uppsägningar som inkluderar besättningen på sjögående fartyg i dess tillämpningsområde, och de ändringar av direktivet om överlåtelse av företag som inkluderar sjögående fartyg i dess tillämpningsområde. Alla staterna hade inte godkänt nya lagar eller ändrat befintliga rättsakter, då detta inte behövdes i de medlemsstater som inte heller tidigare hade undantagit (besättningen på) sjögående fartyg från tillämpningsområdet för sina nationella bestämmelser. Detta har förbättrat rättigheterna för sjöfolk som tidigare saknade det skydd som dessa direktiv ger.

Artikel 4.2 i direktivet, som gör det obligatoriskt för arbetsgivare att anmäla planerade kollektiva uppsägningar till den behöriga myndigheten i fartygets flaggstat, har införlivats av de flesta medlemsstaterna som en anmälan till deras egen behöriga myndighet. Myndigheten blir därför densamma som den som kollektiva uppsägningar av alla andra arbetstagare måste anmälas till. Endast några medlemsstater införlivade punkten som en skyldighet att meddela flaggstaten.

Erfarenheten av att praktiskt tillämpa ändringarna av direktivet om kollektiva uppsägningar och direktivet om överlåtelse av företag är mycket begränsad. Det var bara fem medlemsstater som rapporterade mellan en och sex anmälningar om kollektiva uppsägningar som innefattade besättningen på ett sjögående fartyg, och två medlemsstater som rapporterade en eller två överlåtelser av sjögående fartyg. Ingen medlemsstat rapporterade rättsliga förfaranden.

Oro över att ändringsförslagen skulle skada sjöfartssektorn genom att orsaka utflaggning och förlorade arbetstillfällen har visat sig vara ogrundad. I samband med att besättningen på sjögående fartyg har börjat omfattas av direktivet om kollektiva uppsägningar, och sjögående fartyg av direktivet om överlåtelse av företag, har de flesta av medlemsstaterna och arbetsmarknadens parter som företräder företagsledningar och arbetstagare i sektorn inte rapporterat någon förändring av antalet fartyg som för en medlemsstats flagg eller av antalet sjöfolk. När medlemsstaterna rapporterade en minskning eller ökning av antalet sådana fartyg eller av antalet sjöfolk uppgav de att denna utveckling inte var kopplad till att (besättningen på) sjögående fartyg inkluderades i tillämpningsområdet för dessa två direktiv.