

DIREKTIVER

RÅDETS DIREKTIV (EU) 2018/131

af 23. januar 2018

om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) til ændring af direktiv 2009/13/EF i overensstemmelse med ændringerne fra 2014 til konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 som godkendt af Den Internationale Arbejdskonference den 11. juni 2014

(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 155, stk. 2, sammenholdt med artikel 153, stk. 1, litra a), b) og c),

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 155, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde kan arbejdsgivere og arbejdstagere («arbejdsmarkedets parter») i fællesskab anmode om, at aftaler, der indgås på EU-plan, bliver iværksat ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen.
- (2) Ved Rådets direktiv 2009/13/EF⁽¹⁾ blev den aftale, der den 19. maj 2008 blev indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) om indarbejdelse af de ufravigelige bestemmelser i Den Internationale Arbejdsorganisations (ILO's) konvention om søfarendes arbejdsforhold af 2006 (MLC) i EU-retten, iværksat med det formål at ajourføre EU-lovgivningen med de MLC-normer, der var gunstigere for søfarende. Det havde til formål at forbedre arbejdsforholdene for søfarende, navnlig for så vidt angår ansættelsesaftaler, arbejdstid, hjemsendelse, karriere- og færdighedsudvikling, opholdsrum og fritidsfaciliteter, fødevarer og forplejning, beskyttelse af sundhed og sikkerhed, lægebehandling og klageprocedurer.
- (3) På baggrund af en række internationale ekspertmøder påbegyndte ILO processen med at ændre MLC for at imødegå problematiske aspekter vedrørende på den ene side efterladte søfarende og finansiell sikkerhed og på den anden side erstatningskrav vedrørende søfarendes død eller langsigtede invaliditet. Det særlige trepartsudvalg under MLC vedtog to ændringer vedrørende disse aspekter på sit møde den 7.-11. april 2014. Nogle af de bestemmelser, som ændringerne vedrørte, henhørte under Unionens kompetence og vedrørte spørgsmål, om hvilke Unionen havde vedtaget regler, navnlig på områderne arbejdsmarkedsforhold og transport. Den 26. maj 2014 vedtog Rådet derfor afgørelse 2014/346/EU⁽²⁾, som fastlægger den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på Den Internationale Arbejdskonferences (ILC's) 103. møde. Unionens holdning var at støtte godkendelsen af ændringerne af kodeksen i MLC («ændringerne fra 2014 til MLC»).
- (4) Ændringerne fra 2014 til MLC blev godkendt af ILC på dennes 103. møde i Genève den 11. juni 2014 og trådte i kraft den 18. januar 2017. De vedrører indførelse af et effektivt finansielt sikkerhedssystem, der skal beskytte søfarendes rettigheder, hvis de efterlades, og sikre kompensation for kontraktlige krav i tilfælde af søfarendes død eller langvarige invaliditet som følge af en arbejdsrelateret skade, sygdom eller fare. De forbedrer og optimerer det eksisterende system til beskyttelse af søfarende, herunder forpligtelsen for skibe til at medbringe dokumentation for det finansielle sikkerhedssystem om bord og til at udvide systemet til at omfatte to nye situationer, hvor

⁽¹⁾ Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, og om ændring af direktiv 1999/63/EF (EUT L 124 af 20.5.2009, s. 30).

⁽²⁾ Rådets afgørelse 2014/346/EU af 26. maj 2014 om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på Den Internationale Arbejdskonferences 103. møde til ændringer af kodeksen i konventionen om søfarendes arbejdsforhold (EUT L 172 af 12.6.2014, s. 28).

søfarende efterlades. Disse situationer vedrører tilfælde, hvor søfarende er blevet efterladt uden det fornødne til støtte og underhold, eller tilfælde, hvor rederen ensidigt har afbrudt forbindelsen med den søfarende, herunder har undladt at udbetale løn ifølge kontrakten i mindst to måneder.

- (5) Den 5. december 2016 indgik arbejdsmarkedets parter i søfartssektoren — ECSA og ETF — en aftale («arbejdsmarkedsparternes aftale») om at ændre direktiv 2009/13/EF i overensstemmelse med ændringerne fra 2014 til MLC. Den 12. december 2016 anmodede de Kommissionen om at fremsætte et forslag til et rådsdirektiv i henhold til artikel 155, stk. 2, i TEUF med henblik på at iværksætte aftalen.
- (6) Arbejdsmarkedsparternes aftale gentager indholdet af de ufravigelige bestemmelser i ændringerne fra 2014 til MLC. Den første ændring, der angår det finansielle sikkerhedssystem, hvis en søfarende bliver efterladt, vedrører både sundhed og sikkerhed og arbejdsforhold og er dermed omfattet af artikel 153, stk. 1, litra a) og b), i TEUF. Den anden ændring, der angår kravene til det finansielle sikkerhedssystem, der skal sikre kompensation i tilfælde af søfarendes død eller langvarige invaliditet som følge af en arbejdsrelateret skade, sygdom eller fare, er omfattet af artikel 153, stk. 1, litra c), i TEUF om arbejdstagernes sociale sikring og sociale beskyttelse. Arbejdsmarkedsparternes aftale vedrører således spørgsmål, der er omfattet af artikel 153 i TEUF, og den kan i henhold til artikel 155, stk. 2, i TEUF iværksættes ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen. Iværksættelsen af arbejdsmarkedsparternes aftale sker mest hensigtsmæssigt ved et direktiv i henhold til artikel 288 i TEUF.
- (7) I overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 20. maj 1998 om tilpasning og fremme af den sociale dialog på fællesskabsplan har Kommissionen vurderet de underskrivende parters repræsentative status samt lovligheden af hver enkelt bestemmelse i arbejdsmarkedsparternes aftale.
- (8) Arbejdsmarkedsparternes aftale ændrer den aftale, som ECSA og ETF indgik den 19. maj 2008 om MLC, og som er knyttet som bilag til direktiv 2009/13/EF og indarbejder ændringerne fra 2014 til MLC i nævnte direktiv for at give søfarende om bord på skibe, der fører en medlemsstats flag, bedre arbejdsforhold, sundhed og sikkerhed og social beskyttelse.
- (9) Den aftale, som arbejdsmarkedets parter indgik om ændring af direktiv 2009/13/EF, vil sikre, at de ufravigelige bestemmelser i ændringer fra 2014 til MLC omfattes af anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU⁽¹⁾ om flagstatens ansvar og af EU-rettens tilsyns- og kontrolsystem, herunder EU-Domstolens jurisdiktion, ud over af kontrolsystemet i henhold til MLC. Dette bør resultere i, at medlemsstaterne og rederne i højere grad overholder bestemmelserne.
- (10) Uden at det berører bestemmelserne om opfølgning og revision i arbejdsmarkedsparternes aftale overvåger Kommissionen gennemførelsen af dette direktiv til iværksættelse af arbejdsmarkedsparternes aftale.
- (11) Medlemsstaterne har mulighed for efter fælles anmodning herom fra arbejdsmarkedets parter at overlade det til disse at gennemføre dette direktiv, forudsat at medlemsstaterne træffer alle de foranstaltninger, der er nødvendige for, at de til enhver tid kan garantere de resultater, der tilstræbes med dette direktiv.
- (12) Kommissionen har, jf. artikel 155, stk. 2, i TEUF, underrettet Europa-Parlamentet ved at sende det teksten til sit forslag til dette direktiv.
- (13) Dette direktiv respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, som er anerkendt i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, navnlig artikel 31.
- (14) Målene for dette direktiv, nemlig at sikre bedre arbejdsforhold, sundhed og sikkerhed og social beskyttelse for arbejdstagere i søtransportsektoren, der er en tværnational sektor, som arbejder under forskellige medlemsstaters flag, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 (EUT L 329 af 10.12.2013, s. 1).

(15) Direktiv 2009/13/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ved dette direktiv iværksættes den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) den 5. december 2016 med henblik på ændring af direktiv 2009/13/EF i overensstemmelse med ændringerne fra 2014 til MLC.

Artikel 2

I overensstemmelse med arbejdsmarkedsparternes aftale ændres aftalen indgået mellem ECSA og ETF om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, jf. bilaget til direktiv 2009/13/EF, i overensstemmelse med bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 3

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 16. februar 2020. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

3. Medlemsstaterne kan efter fælles anmodning herom fra arbejdsmarkedets parter overlade det til disse at gennemføre dette direktiv, forudsat at medlemsstaterne træffer alle de foranstaltninger, der er nødvendige for, at de til enhver tid kan garantere de resultater, der tilstræbes med dette direktiv.

Artikel 4

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 23. januar 2018.

På Rådets vegne
V. GORANOV
Formand

BILAG

I bilaget til direktiv 2009/13/EF, aftalen indgået mellem ECSA og EFT om konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006, foretages følgende ændringer:

1) I overskriften »Norm A2.5 — Hjemsendelse« erstattes »A2.5« af »A2.5.1«.

2) Følgende norm indsættes:

»Norm A2.5.2 — Finansiell sikkerhed

1. Med denne norm til gennemførelse af forskrift 2.5, stk. 2, stilles der krav om at sikre tilvejebringelse af et hurtigt og effektivt finansielt sikkerhedssystem til at bistå søfarende, der efterlades.
2. Med henblik på denne norm anses en søfarende for at være efterladt, hvis rederen i strid med kravene i denne aftale eller vilkårene i den søfarendes ansættelsesaftale:
 - a) undlader at dække omkostningerne ved den søfarendes hjemsendelse eller
 - b) har efterladt den søfarende uden det fornødne til støtte og underhold eller
 - c) på anden vis ensidigt har afbrudt forbindelsen med den søfarende, herunder har undladt at udbetale løn ifølge kontrakten i mindst to måneder.
3. Hver medlemsstat sikrer, at der for skibe, som fører dets flag, findes et finansielt sikkerhedssystem, der opfylder kravene i denne norm. Det finansielle sikkerhedssystem kan være i form af en social sikringsordning, en forsikring, en national fond eller andre lignende ordninger. Formen fastlægges af medlemsstaten efter samråd med de berørte rederes og søfarendes organisationer.
4. Det finansielle sikkerhedssystem skal give direkte adgang, tilstrækkelig dækning og hurtig finansiell bistand i overensstemmelse med denne norm til enhver efterladt søfarende på et skib, der fører en medlemsstats flag.
5. Med henblik på denne norms stk. 2, litra b), omfatter det fornødne til støtte og underhold af søfarende: tilstrækkelig mad, overnatning, drikkevandsforsyninger, fornødent brændstof til at overleve om bord på skibet og nødvendig lægebehandling.
6. Hver medlemsstat kræver, at skibe, som fører dens flag, og som efter national ret er forpligtet til at medbringe et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsforhold, eller som gør det efter anmodning fra rederen, om bord medfører et certifikat eller anden dokumentation for finansiell sikkerhed udstedt af leverandøren af denne finansielle sikkerhed. Et eksemplar skal slås op på et iøjnefaldende sted om bord, hvor det er tilgængeligt for de søfarende. Når mere end én leverandør af finansiell sikkerhed yder dækning, skal hver leverandørs dokumentation herfor medføres om bord.
7. Certifikatet eller den anden dokumentation for finansiell sikkerhed skal være affattet på engelsk eller ledsages af en oversættelse til engelsk og indeholde følgende oplysninger:
 - a) skibets navn
 - b) skibets registreringshavn
 - c) skibets kaldesignal
 - d) skibets IMO-nummer
 - e) navn og adresse på leverandøren eller leverandørerne af den finansielle sikkerhed
 - f) kontaktoplysninger om de personer eller enheder, der er ansvarlige for håndtering af de søfarendes anmodning om hjælp
 - g) rederens navn
 - h) den finansielle sikkerheds gyldighedsperiode og
 - i) en attestering fra leverandøren af den finansielle sikkerhed af, at den finansielle sikkerhed opfylder kravene i norm A2.5.2.
8. Bistand fra det finansielle sikkerhedssystem ydes straks på anmodning fra den søfarende eller den søfarendes udpegede repræsentant og understøttet af det nødvendige bevis for retten hertil i overensstemmelse med denne norms stk. 2.

9. Under hensyntagen til forskrift 2.5 skal bistand, der ydes via det finansielle sikkerhedssystem, være tilstrækkelig til at dække følgende:
 - a) udestående lønninger og andre rettigheder, som rederen skylder den søfarende i henhold til deres ansættelsesaftale, relevante kollektive overenskomster eller flagstatens nationale lovgivning, begrænset til fire måneders sådan udestående løn og fire måneders sådanne udestående rettigheder
 - b) alle udgifter, som den søfarende med rimelighed har haft, herunder den i denne norms stk. 10 nævnte udgift til hjemsendelse og
 - c) den søfarendes grundlæggende behov, herunder tilstrækkelig mad, tøj, om fornødent, overnatning, drikkevandsforsyninger, fornødent brændstof til at overleve om bord på skibet, nødvendig lægebehandling samt andre rimelige omkostninger eller udgifter fra tidspunktet for den handling eller undladelse, hvorved den søfarende blev efterladt, og indtil den søfarende er kommet hjem.
 10. Hjemsendelsesomkostninger dækker rejse med passende og hurtige transportmidler, normalt fly, og inkluderer mad og overnatning til den søfarende, fra denne forlader skibet, og indtil vedkommende er kommet hjem, nødvendig lægebehandling, passage og transport af personlige ejendele og alle andre rimelige omkostninger eller udgifter som følge af, at den pågældende er blevet efterladt.
 11. Den finansielle sikkerhed ophører ikke før udløbet af perioden for den finansielle sikkerheds gyldighed, medmindre leverandøren af den finansielle sikkerhed med mindst 30 dages varsel har givet forudgående underretning herom til flagstatens kompetente myndighed.
 12. Hvis leverandøren af forsikring eller anden finansiel sikkerhed har foretaget betaling til en søfarende i overensstemmelse med denne norm, indtræder leverandøren ved subrogation, overdragelse eller på anden vis i den søfarendes rettigheder op til det beløb, leverandøren har betalt, og i overensstemmelse med den relevante lovgivning.
 13. Intet i denne norm indskrænker forsikringselskabets eller leverandøren af den finansielle sikkerheds eventuelle regresret over for tredjeparter.
 14. Denne norms bestemmelser er ikke udtømmende og indskrænker ikke andre rettigheder, krav eller retsmidler, som ligeledes måtte være til rådighed for søfarende, der er blevet efterladt. Det kan i nationale love og forskrifter fastsættes, at summer, der kan betales i henhold til denne norm, kan modregnes i beløb modtaget fra andre kilder som følge af rettigheder, krav eller retsmidler, som kan være genstand for kompensation i henhold til denne norm.«
- 3) »Norm A4.2 — Redernes ansvar« ændres således:
- a) I overskriften erstattes »A4.2« med »A4.2.1«.
 - b) Følgende stykker tilføjes:
 - »8. Det skal i nationale love og forskrifter fastsættes, at det finansielle sikkerhedssystem til sikring af kompensation som foreskrevet i denne norms stk. 1, litra b), vedrørende kontraktlige krav som defineret i norm A.4.2.2 opfylder følgende minimumskrav:
 - a) kontraktlig kompensation betales, hvis den er fastlagt i den søfarendes ansættelsesaftale, og uden at det berører litra c), fuldt ud og uden forsinkelse
 - b) der må ikke lægges pres på nogen om at acceptere en lavere betaling end det i kontrakten fastsatte
 - c) hvis arten af en søfarendes langvarige invaliditet gør det vanskeligt at vurdere den fulde kompensation, som vedkommende er berettiget til, foretages en eller flere foreløbige betalinger til den søfarende for at undgå unødige trængsler
 - d) i overensstemmelse med forskrift 4.2, stk. 2, modtager den søfarende betaling, uden at det berører andre rettigheder, men sådan betaling kan af rederen modregnes i erstatninger, der hidrører fra ethvert andet krav, som den søfarende har rejst mod rederen som følge af samme hændelse og
 - e) kravet om kontraktlig kompensation kan rejses direkte af den berørte søfarende eller dennes slægtning eller en repræsentant for den søfarende eller en udpeget begunstiget.

9. Nationale love og forskrifter skal sikre, at de søfarende underrettes på forhånd, hvis rederens finansielle sikkerhed skal afmeldes eller bringes til ophør.
 10. Nationale love og forskrifter skal sikre, at flagstatens kompetente myndighed underrettes af leverandøren af den finansielle sikkerhed, hvis en reders finansielle sikkerhed afmeldes eller bringes til ophør.
 11. Hver medlemsstat kræver, at skibe, som fører dets flag, om bord medfører et certifikat eller anden dokumentation for finansiell sikkerhed udstedt af leverandøren af denne finansielle sikkerhed. Et eksemplar skal slås op på et iøjnefaldende sted om bord, hvor det er tilgængeligt for de søfarende. Når mere end én leverandør af finansiell sikkerhed yder dækning, skal hver leverandørs dokumentation herfor medføres om bord.
 12. Den finansielle sikkerhed ophører ikke før udløbet af perioden for den finansielle sikkerheds gyldighed, medmindre leverandøren af den finansielle sikkerhed med mindst 30 dages varsel har givet forudgående underretning herom til flagstatens kompetente myndighed.
 13. Den finansielle sikkerhed sikrer betaling af alle kontraktlige krav, som den dækker, og som opstår i den periode, hvor dokumentet er gyldigt.
 14. Certifikatet eller den anden dokumentation for finansiell sikkerhed skal være affattet på engelsk eller ledsages af en oversættelse til engelsk og indeholde følgende oplysninger:
 - a) skibets navn
 - b) skibets registreringshavn
 - c) skibets kaldesignal
 - d) skibets IMO-nummer
 - e) navn og adresse på leverandøren eller leverandørerne af den finansielle sikkerhed
 - f) kontaktoplysninger om de personer eller enheder, der er ansvarlige for håndtering af de søfarendes kontraktlige krav
 - g) rederens navn
 - h) den finansielle sikkerheds gyldighedsperiode og
 - i) en attestering fra leverandøren af den finansielle sikkerhed af, at den finansielle sikkerhed opfylder kravene i norm A4.2.1.«
- 4) Følgende norm indsættes:

»Norm A4.2.2 — Behandling af kontraktlige krav

1. Med henblik på norm A4.2.1, stk. 8, og nærværende norm forstås ved »kontraktligt krav« ethvert krav vedrørende søfarendes død eller langvarige invaliditet som følge af en arbejdsrelateret skade, sygdom eller fare som fastsat i national lovgivning, de søfarendes ansættelsesaftale eller kollektive overenskomst.
 2. Det finansielle sikkerhedssystem, jf. norm A4.2.1, stk. 1, litra b), kan være i form af en social sikringsordning, en forsikring, en fond eller andre lignende ordninger. Formen fastlægges af medlemsstaten efter samråd med de berørte rederes og søfarendes organisationer.
 3. Nationale love og forskrifter skal sikre, at der findes effektive ordninger for modtagelse, behandling og upartisk afgørelse af kontraktlige krav vedrørende erstatning som omhandlet i norm A4.2.1, stk. 8, gennem hurtige og retfærdige procedurer.«
-