

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN (EU) 2018/131 VAN DE RAAD

van 23 januari 2018

tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) tot wijziging van Richtlijn 2009/13/EG overeenkomstig de door de Internationale Arbeidsconferentie op 11 juni 2014 goedgekeurde wijzigingen van 2014 aan het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006

(Voor de EER relevante tekst)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 155, lid 2, in samenhang met artikel 153, lid 1, onder a), b) en c),

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig artikel 155, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), kunnen werkgevers en werknemers („de sociale partners”) gezamenlijk verzoeken dat door hen op het niveau van de Unie gesloten overeenkomsten ten uitvoer worden gelegd door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie.
- (2) Bij Richtlijn 2009/13/EG van de Raad ⁽¹⁾ is de overeenkomst ten uitvoer gelegd die door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) op 19 mei 2008 was gesloten om de bindende bepalingen van het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 („het MAV”) van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) in het Unierecht op te nemen met het doel de geldende wetgeving van de Unie in overeenstemming te brengen met de normen van het MAV die gunstiger waren voor zeevarenden. De richtlijn had als doel de arbeidsvoorwaarden van zeevarenden te verbeteren, met name op het gebied van arbeidsovereenkomsten, arbeidstijden, repatriëring, loopbaan — en competentieontwikkeling, huisvesting en recreatievoorzieningen, voeding en catering, bescherming van de gezondheid en de veiligheid, medische zorg en klachtenprocedures.
- (3) Na vergaderingen van internationale deskundigen heeft de IAO een procedure opgestart om het MAV te wijzigen en om enerzijds zorgwekkende kwesties aan te pakken in verband met de achterlating van zeevarenden en de financiële zekerheid, en anderzijds vorderingen in verband met overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden. Tijdens zijn vergadering van 7 tot en met 11 april 2014 heeft het Bijzonder Tripartiet Comité, dat is ingesteld in het kader van het MAV, twee wijzigingen in verband met die kwesties aangenomen. Delen van de in de wijzigingen vervatte regels vallen binnen de bevoegdheid van de Unie en betreffen aangelegenheden waarvoor de Unie regels had vastgesteld, met name op het gebied van sociaal beleid en vervoer. De Raad is op 26 mei 2014 daarom overgegaan tot de vaststelling van Besluit 2014/346/EU ⁽²⁾ betreffende het namens de Europese Unie op de 103e zitting van de Internationale Arbeidsconferentie in te nemen standpunt. Het standpunt van de Unie bestond erin de wijzigingen van de Code van het MAV („de wijzigingen van 2014 in het MAV”) goed te keuren.
- (4) De wijzigingen van 2014 in het MAV zijn op 11 juni 2014 door de Internationale Arbeidsconferentie tijdens de 103e zitting in Genève goedgekeurd en zijn op 18 januari 2017 in werking getreden. Zij hebben betrekking op het instellen van een effectief stelsel van financiële zekerheid om de rechten van zeevarenden te beschermen wanneer zij worden achtergelaten en schadeloosstelling te garanderen bij contractuele vorderingen naar aanleiding van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of beroepsrisico. Zij verbeteren en optimaliseren het bestaande stelsel voor de bescherming van zeevarenden, met inbegrip van de verplichting voor schepen om bewijsstukken van het stelsel van financiële zekerheid aan boord te hebben en het stelsel uit te breiden met twee nieuwe situaties van achterlating. Die situaties hebben betrekking op gevallen waarin zeevarenden zijn achtergelaten zonder de noodzakelijke

⁽¹⁾ Richtlijn 2009/13/EG van de Raad van 16 februari 2009 tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG (PB L 124 van 20.5.2009, blz. 30).

⁽²⁾ Besluit 2014/346/EU van de Raad van 26 mei 2014 betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie op de 103e zitting van de Internationale Arbeidsconferentie zal worden ingenomen in verband met de wijzigingen van de Code van het Verdrag betreffende maritieme arbeid (PB L 172 van 12.6.2014, blz. 28).

verzorging en de noodzakelijke ondersteuning, en op gevallen waarin de reder zijn banden met de zeevarende eenzijdig heeft verbroken, met inbegrip van het nalaten contractuele lonen door te betalen gedurende ten minste twee maanden.

- (5) Op 5 december 2016 hebben de sociale partners in de zeevervoersector — de ECSA en de ETF — een overeenkomst („de overeenkomst van de sociale partners”) gesloten tot wijziging van Richtlijn 2009/13/EG overeenkomstig de wijzigingen van 2014 in het MAV. Op 12 december 2016 hebben zij de Commissie verzocht om uit hoofde van artikel 155, lid 2, VWEU een voorstel in te dienen voor een richtlijn van de Raad met het oog op de tenuitvoerlegging van die overeenkomst.
- (6) In de overeenkomst van de sociale partners zijn de bindende bepalingen van de wijzigingen van 2014 in het MAV weergegeven. De eerste wijziging, in verband met het stelsel van financiële zekerheid in het geval van achterlating van de zeevarende, heeft zowel betrekking op de gezondheid en de veiligheid als op de arbeidsvoorwaarden, en valt bijgevolg onder artikel 153, lid 1, onder a) en b), van het VWEU. De tweede wijziging, in verband met de vereisten dat het stelsel van financiële zekerheid schadeloosstelling moet waarborgen in het geval van overlijden of langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of beroepsrisico, valt onder artikel 153, lid 1, onder c), van het VWEU, over sociale zekerheid en sociale bescherming van de werknemers. De overeenkomst van de sociale partners houdt bijgevolg verband met de aangelegenheden waarop artikel 153 VWEU betrekking heeft en kan overeenkomstig artikel 155, lid 2, van het VWEU, ten uitvoer worden gelegd door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie. Wat betreft de toepassing van artikel 288 van het VWEU is een richtlijn het passende instrument voor de tenuitvoerlegging van de overeenkomst van de sociale partners.
- (7) Overeenkomstig de mededeling van de Commissie van 20 mei 1998 over de aanpassing en bevordering van de sociale dialoog op communautair niveau heeft de Commissie de representatieve status van de overeenkomstsluitende partijen en de wettigheid van elke clausule in de overeenkomst van de sociale partners beoordeeld.
- (8) De overeenkomst van de sociale partners behelst een wijziging van de als bijlage bij Richtlijn 2009/13/EG opgenomen overeenkomst die de ECSA en de ETF op 19 mei 2008 hebben gesloten, en neemt de wijzigingen van 2014 in het MAV op in die richtlijn met als doel het verbeteren van de arbeidsvoorwaarden, de gezondheid en de veiligheid, en de sociale bescherming van zeevarenden aan boord van schepen die de vlag van een lidstaat voeren.
- (9) Doordat de overeenkomst van de sociale partners een wijziging van Richtlijn 2009/13/EG behelst, zullen de bindende bepalingen van de wijzigingen van 2014 in het MAV, die reeds onder het toezichtstelsel van het MAV vallen, ressorteren onder Richtlijn 2013/54/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ en onder het toezicht- en monitoringsstelsel van het Unierecht, met inbegrip van de jurisdictie van het Hof van Justitie van de Europese Unie. Dat leidt waarschijnlijk tot een betere naleving door de lidstaten en de reders.
- (10) Onverminderd de bepalingen van de overeenkomst van de sociale partners wat betreft follow-up en evaluatie door de sociale partners op Unieniveau, zal de Commissie toezien op de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en van de overeenkomst van de sociale partners.
- (11) De lidstaten kunnen de sociale partners, indien deze daarom gezamenlijk verzoeken, belasten met de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, op voorwaarde dat de lidstaten alle nodige maatregelen treffen om de in het kader van deze richtlijn beoogde resultaten te allen tijde te kunnen waarborgen.
- (12) Overeenkomstig artikel 155, lid 2, VWEU, heeft de Commissie het Europees Parlement in kennis gesteld door toezending van de tekst van haar voorstel voor deze richtlijn.
- (13) In deze richtlijn worden de grondrechten en beginselen geëerbiedigd die worden erkend in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, en met name in artikel 31.
- (14) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn, met name het verbeteren van de arbeidsvoorwaarden, van de gezondheid en de veiligheid en van de sociale bescherming van werknemers in de zeevervoerssector — een grensoverschrijdende sector waarin de vlaggen van verschillende lidstaten worden gevoerd —, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt maar beter op het niveau van de Unie kunnen worden bereikt, kan de Europese Unie, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel dat is neergelegd in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie, maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

⁽¹⁾ Richtlijn 2013/54/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2013 betreffende bepaalde verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat met betrekking tot de naleving en de handhaving van het Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (PB L 329 van 10.12.2013, blz. 1).

(15) Richtlijn 2009/13/EG dient bijgevolg dienovereenkomstig te worden gewijzigd.

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Met deze richtlijn wordt uitvoering gegeven aan de overeenkomst die de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) op 5 december 2016 hebben gesloten door Richtlijn 2009/13/EG te wijzigen in overeenstemming met de wijzigingen van 2014 van het Verdrag betreffende maritieme arbeid (MAV) van 2006.

Artikel 2

Overeenkomstig de overeenkomst van de sociale partners, wordt de overeenkomst die door de ECSA en de ETF inzake het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 is gesloten, als vervat in de bijlage bij Richtlijn 2009/13/EG gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 3

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 16 februari 2020 van deze richtlijn aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten die maatregelen vaststellen, wordt in de maatregelen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst mede van de belangrijkste maatregelen van intern recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

3. De lidstaten kunnen de sociale partners, indien deze daarom gezamenlijk verzoeken, belasten met de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, op voorwaarde dat de lidstaten alle nodige maatregelen treffen om de in het kader van deze richtlijn beoogde resultaten te allen tijde te kunnen waarborgen.

Artikel 4

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 23 januari 2018.

Voor de Raad

De voorzitter

V. GORANOV

BIJLAGE

In de bijlage bij Richtlijn 2009/13/EG wordt de overeenkomst tussen de ECSA en de ETF inzake het verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006, als volgt gewijzigd:

- 1) In de titel „Norm A2.5 — Repatriëring” wordt „A2.5” vervangen door „A2.5.1”.
- 2) De volgende Norm wordt ingevoegd:

„Norm A2.5.2 — Financiële zekerheid

1. Ten behoeve van de uitvoering van lid 2 van voorschrift 2.5 worden bij deze norm de vereisten vastgesteld ter waarborging van een snel en doeltreffend stelsel van financiële zekerheid om zeevarenden bij te staan in het geval zij worden achtergelaten.
2. Voor de toepassing van deze norm wordt een zeevarende geacht te zijn achtergelaten wanneer de reder, in strijd met de vereisten van deze overeenkomst of de voorwaarden in de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden:
 - a) nalaat de kosten van repatriëring van de zeevarende te dekken, of
 - b) de zeevarende heeft achtergelaten zonder te voorzien in de noodzakelijke verzorging en ondersteuning, of
 - c) anderszins eenzijdig de banden met de zeevarende heeft verbroken, met inbegrip van het niet doorbetalen van het contractueel vastgestelde loon gedurende een periode van ten minste twee maanden.
3. Elke lidstaat waarborgt dat er voor schepen die zijn vlag voeren een stelsel van financiële zekerheid is ingevoerd dat aan de vereisten van deze norm voldoet. Het stelsel van financiële zekerheid kan een socialezekerheidsregeling, een verzekering of een nationaal fonds, of soortgelijke regeling betreffen. De vorm ervan wordt door de lidstaat bepaald na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden.
4. Het stelsel van financiële zekerheid biedt achtergelaten zeevarenden op een schip dat de vlag van een lidstaat voert, rechtstreekse toegang, voldoende dekking en onverwijld financiële bijstand overeenkomstig deze norm.
5. Voor de toepassing van het tweede lid, onderdeel b), van deze norm wordt onder de noodzakelijke verzorging en ondersteuning van zeevarenden verstaan: adequate voeding, huisvesting, drinkwatervoorraden, essentiële brandstof om aan boord van het schip te kunnen overleven en noodzakelijke medische zorg.
6. Elke lidstaat vereist dat schepen die zijn vlag voeren en overeenkomstig de nationale wetgeving een maritiem-arbeidscertificaat aan boord moeten hebben of dat op verzoek van de reder aan boord hebben, een certificaat of ander bewijsstuk van financiële zekerheid aan boord hebben dat is afgegeven door de aanbieder van de financiële zekerheid. Een kopie wordt op een duidelijk zichtbare en voor de zeevarenden toegankelijke plaats aan boord opgehangen. Wanneer er meer dan één aanbieder van financiële zekerheid dekking biedt, wordt het document van elke aanbieder meegenomen aan boord.
7. Het certificaat of ander bewijsstuk van financiële zekerheid wordt in het Engels opgesteld of gaat vergezeld van een vertaling in het Engels, en bevat de volgende informatie:
 - a) naam van het schip;
 - b) thuishaven;
 - c) roepnaam van het schip;
 - d) IMO-nummer van het schip;
 - e) naam en adres van de aanbieder of aanbieders van de financiële zekerheid;
 - f) contactgegevens van de personen of entiteit die verantwoordelijk zijn voor de behandeling van verzoeken om steun van zeevarenden;
 - g) naam van de reder;
 - h) geldigheidsduur van de financiële zekerheid, en
 - i) een verklaring van de aanbieder van de financiële zekerheid dat de financiële zekerheid voldoet aan de vereisten van norm A2.5.2.
8. De uit hoofde van het stelsel van financiële zekerheid voorziene bijstand wordt onverwijld verleend op verzoek van de zeevarende of de door hem aangewezen vertegenwoordiger met de noodzakelijke onderbouwing van de aanspraak overeenkomstig het bepaalde in lid 2 van deze norm.

9. Gelet op voorschrift 2.5 dient de uit hoofde van het stelsel van financiële zekerheid geboden bijstand toereikend te zijn om de volgende uitgaven te dekken:
 - a) achterstallig loon en andere aanspraken die door de reder aan de zeevarende verschuldigd zijn uit hoofde van hun arbeidsovereenkomst, de toepasselijke collectieve arbeidsovereenkomst of het nationale recht van de vlaggenstaat, beperkt tot vier maanden achterstallig loon en vier maanden uitstaande overige aanspraken;
 - b) alle kosten die in redelijkheid zijn gemaakt door de zeevarende, met inbegrip van de kosten van repatriëring als bedoeld in lid 10 van deze norm, en
 - c) de essentiële behoeften van de zeevarende zoals adequate voeding, kleding indien nodig, huisvesting, drinkwatervoorraden, essentiële brandstof om aan boord van het schip te kunnen overleven, noodzakelijke medische zorg en alle overige redelijke kosten of lasten vanaf het tijdstip van het handelen of nalaten dat tot de achterlating leidde, tot de aankomst thuis van de zeevarende.
 10. De kosten van repatriëring omvatten het vervoer met passende en snelle vervoermiddelen, normaliter per vliegtuig, voeding en huisvesting van de zeevarende vanaf het tijdstip waarop hij het schip verlaat tot de aankomst thuis van de zeevarende, evenals de noodzakelijke medische zorg, de reis en het vervoer van persoonlijke bezittingen en alle andere redelijke kosten of lasten die voortvloeien uit de achterlating.
 11. De financiële zekerheid wordt niet vóór het einde van de geldigheidsduur van de financiële zekerheid beëindigd, tenzij de aanbieder van de financiële zekerheid de bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat daarvan ten minste 30 dagen voor de beëindiging in kennis heeft gesteld.
 12. Indien de aanbieder van de verzekering of van een andere vorm van financiële zekerheid in overeenstemming met deze norm een betaling aan een zeevarende doet, treedt hij, tot de hoogte van het betaalde bedrag en overeenkomstig de toepasselijke wetgeving, door subrogatie, overdracht of anderszins, in de rechten die de zeevarende zou hebben genoten.
 13. Niets in deze norm doet afbreuk aan enig recht op verhaal van de verzekeraar of de aanbieder van financiële zekerheid jegens derden.
 14. De bepalingen in deze norm zijn niet bedoeld als exclusieve bepalingen; andere rechten, vorderingen of rechtsmiddelen ter compensatie die achtergelaten zeevarenden ter beschikking staan, blijven onverlet. In de nationale wet- en regelgeving kan worden bepaald dat de ingevolge deze norm te betalen bedragen kunnen worden verrekend met bedragen die uit andere bronnen worden ontvangen op grond van rechten, vorderingen of rechtsmiddelen die aanleiding kunnen geven tot compensatie ingevolge deze norm.”
- 3) „Norm A4.2 — Aansprakelijkheid van de reder” wordt als volgt gewijzigd:
- a) in het kopje wordt „A4.2” vervangen door „A4.2.1”;
 - b) de volgende leden worden toegevoegd:
 - „8. In de nationale wet- en regelgeving wordt bepaald dat het stelsel van financiële zekerheid ter waarborging van compensatie als voorzien in lid 1, onder b), van deze norm, voor contractuele vorderingen als omschreven in norm A4.2.2, aan de volgende minimumvereisten voldoet:
 - a) de contractuele compensatie wordt, voor zover vervat in de arbeidsovereenkomst van de zeevarende en onverminderd het bepaalde onder c), volledig en onverwijld betaald;
 - b) er wordt geen druk uitgeoefend om een betaling lager dan het contractuele bedrag te aanvaarden;
 - c) indien de aard van de langdurige arbeidsongeschiktheid van een zeevarende vaststelling van de hoogte van de volledige vergoeding waarop de zeevarende recht zou hebben bemoeilijkt, worden een of meer tussentijdse betalingen aan de zeevarende gedaan om onbillijke gevolgen te voorkomen;
 - d) overeenkomstig lid 2 van voorschrift 4.2 ontvangt de zeevarende de betaling onverminderd andere wettelijke rechten, maar deze betaling kan door de reder worden verrekend met schadevergoedingen uit een eventuele andere vordering van de zeevarende jegens de reder die voortvloeit uit hetzelfde incident, en
 - e) de vordering voor contractuele compensatie kan rechtstreeks worden ingesteld door de betrokken zeevarende, zijn naaste familie, een vertegenwoordiger van de zeevarende of een aangewezen begunstigde.

9. In de nationale wet- en regelgeving wordt gewaarborgd dat zeevarenden vooraf in kennis worden gesteld indien de financiële zekerheid van een reder wordt geannuleerd of beëindigd.
 10. In de nationale wet- en regelgeving wordt gewaarborgd dat de bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat door de aanbieder van de financiële zekerheid in kennis wordt gesteld indien de financiële zekerheid van een reder wordt geannuleerd of beëindigd.
 11. Elke lidstaat verlangt dat schepen die zijn vlag voeren een certificaat of ander bewijsstuk van financiële zekerheid aan boord hebben dat is afgegeven door de aanbieder van de financiële zekerheid. Een kopie wordt op een duidelijk zichtbare en voor de zeevarenden toegankelijke plaats aan boord opgehangen. Wanneer er meer dan één aanbieder van financiële zekerheid dekking biedt, wordt het document van elke aanbieder meegenomen aan boord.
 12. De financiële zekerheid wordt niet vóór het einde van de geldigheidsduur van de financiële zekerheid beëindigd, tenzij de aanbieder van de financiële zekerheid de bevoegde autoriteit van de vlaggenstaat daarvan ten minste 30 dagen voor de beëindiging in kennis heeft gesteld.
 13. De financiële zekerheid wordt gesteld voor de betaling van alle erdoor gedekte contractuele vorderingen die ontstaan tijdens de periode waarvoor het document geldt.
 14. Het certificaat of ander bewijsstuk van financiële zekerheid wordt in het Engels opgesteld of gaat vergezeld van een vertaling in het Engels, en bevat de volgende informatie:
 - a) naam van het schip;
 - b) thuishaven;
 - c) roepnaam van het schip;
 - d) IMO-nummer van het schip;
 - e) naam en adres van de aanbieder of aanbieders van de financiële zekerheid;
 - f) contactgegevens van de personen of entiteit die verantwoordelijk zijn voor de behandeling van contractuele vorderingen van zeevarenden;
 - g) naam van de reder;
 - h) geldigheidsduur van de financiële zekerheid, en
 - i) een verklaring van de aanbieder van de financiële zekerheid dat de financiële zekerheid voldoet aan de vereisten van norm A4.2.1.”.
- 4) De volgende norm wordt ingevoegd:

„Norm A4.2.2 — Behandeling van contractuele vorderingen

1. Voor de toepassing van norm A4.2.1, lid 8, en van deze norm wordt onder de term „contractuele vordering” verstaan elke vordering in verband met het overlijden of de langdurige arbeidsongeschiktheid van zeevarenden als gevolg van een arbeidsongeval, beroepsziekte of beroepsrisico, als vervat in de nationale wetgeving, de arbeidsovereenkomst voor zeevarenden of de collectieve arbeidsovereenkomst.
 2. Het stelsel van financiële zekerheid, als bedoeld in lid 1, onder b), van norm A4.2.1 kan een socialezekerheidsregeling, een verzekering of een fonds, of een soortgelijke regeling betreffen. De vorm ervan wordt door de lidstaat bepaald na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden.
 3. In de nationale wet- en regelgeving wordt gewaarborgd dat is voorzien in doeltreffende regelingen voor het ontvangen, behandelen en op onpartijdige wijze afwikkelen van contractuele vorderingen met betrekking tot de compensatie bedoeld in lid 8 van norm A4.2.1, door middel van snelle en eerlijke procedures.”.
-