

DIREKTIV

RÅDETS DIREKTIV (EU) 2018/131

av den 23 januari 2018

om genomförande av det avtal som ingåtts mellan European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) för att ändra direktiv 2009/13/EG i enlighet med 2014 års ändringar av 2006 års sjöarbetskonvention som godkändes av Internationella arbetskonferensen den 11 juni 2014

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 155.2 jämförd med artikel 153.1 a, b och c,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 155.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*) får arbetsgivare och arbetstagare (nedan kallade *arbetsmarknadens parter*) gemensamt begära att avtal som de ingår på unionsnivå genomförs genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen.
- (2) Genom rådets direktiv 2009/13/EG ⁽¹⁾ genomfördes det avtal som den 19 maj 2008 ingicks av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) för att införliva de av Internationella arbetsorganisationen (ILO) antagna bindande bestämmelserna i 2006 års sjöarbetskonvention (nedan kallad *konventionen*) med unionsrätten i syfte att uppdatera gällande unionslagstiftning med de standarder i konventionen som var gynnsammare för sjömän. Dess syfte var att förbättra arbetsvillkoren för sjömän, särskilt när det gäller anställningsavtal, arbetstider, hemresor, karriär- och kompetensutveckling, logi och rekreationsanläggningar, mat och förplägnad, hälso- och säkerhetsskydd, sjukvård och klagomålsförfaranden.
- (3) Efter internationella expertmöten inledde ILO ett förfarande för att ändra konventionen i syfte att åtgärda problem när det gäller dels strandsatta sjömän och ekonomisk säkerhet, dels fordringar vid dödsfall eller långvarig invaliditet bland sjömän. Den särskilda trepartskommitté som inrättats enligt konventionen antog två ändringar beträffande dessa frågor vid sitt möte den 7–11 april 2014. Delar av de regler som var föremål för ändring omfattades av unionens befogenhet och handlade om frågor där unionen hade antagit bestämmelser, särskilt inom socialpolitik och transport. Den 26 maj 2014 antog rådet därför beslut 2014/346/EU ⁽²⁾ om den ståndpunkt som skulle intas på unionens vägnar vid Internationella arbetskonferensens 103:e möte. Unionens ståndpunkt var att stödja godkännandet av ändringarna av koden i konventionen (nedan kallade *2014 års ändringar av konventionen*).
- (4) 2014 års ändringar av konventionen godkändes av Internationella arbetskonferensen vid dess 103:e möte i Genève den 11 juni 2014 och trädde i kraft den 18 januari 2017. De går ut på att tillhandahålla ett ändamålsenligt system för ekonomisk säkerhet för att skydda sjömäns rättigheter vid strandsättning och trygga ersättning enligt avtalsgrundade anspråk vid dödsfall eller långvarig invaliditet hos sjömän på grund av skada, sjukdom eller risk i arbetet. De förbättrar och optimerar det befintliga systemet för skydd för sjömän, inbegripet skyldigheten för fartyg att ombord medföra handlingar som styrker systemet för ekonomisk säkerhet och att

⁽¹⁾ Rådets direktiv 2009/13/EG av den 16 februari 2009 om genomförande av det avtal som ingåtts av European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) om 2006 års konvention om arbete till sjöss och om ändring av direktiv 1999/63/EG (EUT L 124, 20.5.2009, s. 30).

⁽²⁾ Rådets beslut 2014/346/EU av den 26 maj 2014 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid Internationella arbetskonferensens 103:e möte när det gäller ändringarna av koden i sjöarbetskonventionen (EUT L 172, 12.6.2014, s. 28).

utvidga systemet till att omfatta två nya situationer vid strandsättning. Dessa situationer avser fall där sjömän har lämnats utan nödvändigt uppehålle och stöd och fall där redaren ensidigt har brutit sina band med sjömännen, inklusive underlåtenhet att betala avtalsenlig lön under minst två månader.

- (5) Den 5 december 2016 ingick arbetsmarknadens parter inom sjötransportsektorn – ECSA och ETF – ett avtal (nedan kallat *arbetsmarknadsparternas avtal*) om att ändra direktiv 2009/13/EG i enlighet med 2014 års ändringar av konventionen. Den 12 december 2016 begärde de att kommissionen skulle lägga fram ett förslag till ett rådsdirektiv enligt artikel 155.2 i EUF-fördraget i syfte att genomföra avtalet.
- (6) Arbetsmarknadsparternas avtal återger innehållet i de bindande bestämmelserna i 2014 års ändringar av konventionen. Den första ändringen rör systemet för ekonomisk säkerhet i händelse av strandsättning av sjömännen och avser både hälsa och säkerhet samt arbetsvillkor och omfattas således av artikel 153.1 a och b i EUF-fördraget. Den andra ändringen rör kraven på att systemet för ekonomisk säkerhet ska trygga ersättning vid dödsfall eller långvarig invaliditet hos sjömän på grund av skada, sjukdom eller risk i arbetet och omfattas av artikel 153.1 c i EUF-fördraget, som rör social trygghet och socialt skydd för arbetstagarna. Arbetsmarknadsparternas avtal avser således frågor som omfattas av artikel 153 i EUF-fördraget och kan genomföras genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget. Med avseende på artikel 288 i EUF-fördraget är ett direktiv det lämpligaste instrumentet för att genomföra arbetsmarknadsparternas avtal.
- (7) Kommissionen har utvärderat avtalsparternas representativitet och lagligheten i var och en av bestämmelserna i arbetsmarknadsparternas avtal i enlighet med sitt meddelande av den 20 maj 1998 om att anpassa och främja den sociala dialogen på gemenskapsnivå.
- (8) Arbetsmarknadsparternas avtal ändrar avtalet av den 19 maj 2008 mellan ECSA och ETF om konventionen, vilket är fogat till direktiv 2009/13/EG, och införlivar 2014 års ändringar av konventionen med det direktivet i syfte att förbättra arbetsvillkor, hälsa och säkerhet och social trygghet för sjömän ombord på fartyg som för en medlemsstats flagg.
- (9) Genom att ändra direktiv 2009/13/EG medför arbetsmarknadsparternas avtal att de bindande bestämmelserna i 2014 års ändringar av konventionen, som redan omfattas av konventionens tillsynssystem, kommer att omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/54/EU ⁽¹⁾ och av unionsrättens system för kontroll och övervakning, i vilket även ingår Europeiska unionens domstol. Detta leder sannolikt till bättre efterlevnad bland medlemsstater och redare.
- (10) Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i arbetsmarknadsparternas avtal om uppföljning och översyn av arbetsmarknadens parter på unionsnivå, kommer kommissionen att övervaka genomförandet av detta direktiv och av arbetsmarknadsparternas avtal.
- (11) Medlemsstaterna har möjlighet att överlåta åt arbetsmarknadens parter att genomföra detta direktiv, om arbetsmarknadens parter gemensamt begär detta och förutsatt att medlemsstaterna vidtar alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de alltid kan garantera att detta direktiv får avsedda resultat.
- (12) I enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget har kommissionen informerat Europaparlamentet genom att översända texten till förslaget till detta direktiv.
- (13) Detta direktiv är förenligt med de grundläggande rättigheter och de principer som erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, särskilt artikel 31.
- (14) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen att förbättra arbetsvillkor, hälsa och säkerhet samt det sociala skyddet för arbetstagarna inom sjöfartssektorn, som är en gränsöverskridande sektor där verksamheten bedrivs under olika medlemsstaters flagg, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/54/EU av den 20 november 2013 om vissa flaggstaters ansvar i fråga om efterlevnad och verkställighet av 2006 års konvention om arbete till sjöss (EUT L 329, 10.12.2013, s. 1).

(15) Direktiv 2009/13/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Genom detta direktiv genomförs det avtal som ingicks mellan European Community Shipowners' Associations (ECSA) och European Transport Workers' Federation (ETF) den 5 december 2016 för att ändra direktiv 2009/13/EG i enlighet med 2014 års ändringar av konventionen.

Artikel 2

I överensstämmelse med arbetsmarknadsparternas avtal ändras härmed det avtal mellan ECSA och ETF om 2006 års konvention om arbete till sjöss som återfinns i bilagan till direktiv 2009/13/EG i enlighet med bilagan till det här direktivet.

Artikel 3

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 16 februari 2020. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

3. Medlemsstaterna får överlåta åt arbetsmarknadens parter att genomföra detta direktiv om arbetsmarknadens parter gemensamt begär detta och förutsatt att medlemsstaterna vidtar alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de alltid kan garantera att detta direktiv får avsedda resultat.

Artikel 4

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 23 januari 2018.

På rådets vägnar
V. GORANOV
Ordförande

BILAGA

I bilagan till direktiv 2009/13/EG ska avtalet mellan ECSA och ETF om 2006 års konvention om arbete till sjöss ändras på följande sätt:

1. I rubriken "Standard A2.5 – Hemresa" ska "A2.5" ersättas med "A2.5.1".
2. Följande standard ska införas:

"Standard A2.5.2 – Ekonomisk säkerhet

1. För att punkt 2 i regel 2.5 ska kunna genomföras fastställer denna standard krav som ska säkerställa att det finns ett snabbt och effektivt system för ekonomisk säkerhet till hjälp för strandsatta sjömän.
2. Vid tillämpning av denna standard ska en sjöman anses vara strandsatt om redaren, i strid med bestämmelserna i detta avtal eller sjömannens anställningsavtal,
 - a) inte täcker kostnaderna för sjömannens hemresa, eller
 - b) har lämnat sjömannen utan nödvändigt uppehålle och stöd, eller
 - c) på annat sätt ensidigt har brutit banden med sjömannen, inbegripet genom att inte ha betalat ut avtalsenlig lön under minst två månader.
3. Varje medlemsstat ska säkerställa att det för fartyg som för dess flagg finns ett system för ekonomisk säkerhet som uppfyller kraven i denna standard. Systemet för ekonomisk säkerhet kan ha formen av ett socialförsäkringssystem, en försäkring, en nationell fond eller ett liknande arrangemang. Systemets utformning bestäms av medlemsstaten i samråd med berörda redar- och sjömansorganisationer.
4. Systemet för ekonomisk säkerhet ska ge direkt och snabb tillgång till tillräcklig ekonomisk hjälp, i enlighet med denna standard, åt alla strandsatta sjömän på ett fartyg som för medlemsstatens flagg.
5. Vid tillämpning av punkt 2 b i denna standard ska nödvändigt uppehålle och stöd för sjömännen omfatta tillräcklig kost, logi, dricksvattenförsörjning, tillräckligt med bränsle för överlevnad ombord på fartyget och nödvändig sjukvård.
6. Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg och som enligt nationella lagar är skyldiga att inneha ett certifikat för arbete till sjöss eller att inneha ett sådant på begäran av redaren, ombord medför ett certifikat eller annan handling som styrker den ekonomiska säkerheten, som utfärdats av den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten. En kopia ska anslås på en väl synlig plats ombord där den är tillgänglig för sjömännen. Om fler än en tillhandahåller ekonomisk säkerhet ska handlingar från varje tillhandahållare medföras ombord.
7. Certifikatet eller annan handling som styrker den ekonomiska säkerheten ska vara på engelska eller åtföljas av en engelsk översättning och innehålla följande uppgifter:
 - a) Fartygets namn.
 - b) Fartygets registreringshamn.
 - c) Fartygets anropssignal.
 - d) Fartygets IMO-nummer.
 - e) Namn- och adressuppgifter för den eller de som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten.
 - f) Kontaktuppgifter för den person eller enhet som ansvarar för hanteringen av sjömans begäran om stöd.
 - g) Redarens namn.
 - h) Giltighetstid för den ekonomiska säkerheten.
 - i) Ett intyg från den som tillhandahåller ekonomisk säkerhet på att den ekonomiska säkerheten uppfyller kraven i denna standard A2.5.2.
8. Det stöd som tillhandahålls genom systemet för ekonomisk säkerhet ska beviljas snabbt efter en begäran från sjömannen eller sjömannens utsedda representant, åtföljd av det nödvändiga intyg som styrker rätten till detta stöd enligt punkt 2 i denna standard.

9. Vad beträffar regel 2.5, ska det stöd som tillhandahålls genom systemet för ekonomisk säkerhet vara tillräckligt för att täcka följande:
 - a) Innestående löner och andra förmåner som ska betalas av redaren till sjömannen enligt anställningsavtalet, relevanta kollektivavtal eller nationell lagstiftning i flaggstaten, begränsat till fyra månaders innestående löner eller förmåner.
 - b) Alla kostnader som rimligtvis har uppstått för sjömannen, inklusive de kostnader för hemresa som avses i punkt 10 i denna standard.
 - c) Sjömannens grundläggande behov, inbegripet tillräcklig kost, kläder vid behov, logi, dricksvattenförsörjning, tillräckligt med bränsle för överlevnad ombord på fartyget, nödvändig sjukvård och eventuella andra rimliga kostnader eller avgifter som följer av den handling eller underlåtenhet som lett till att sjömannen blivit strandsatt, till dess att han eller hon är hemma.
 10. Kostnaderna för hemresa ska täcka hemresa med ett lämpligt och snabbt transportmedel, i regel flyg, och inbegripa kost och logi för sjömannen från och med den tidpunkt då han eller hon lämnar fartyget till dess att han eller hon är hemma, nödvändig sjukvård, gränsöverföring och transport av personliga ägodelar och andra rimliga kostnader eller avgifter som uppstår i samband med att sjömannen strandsätts.
 11. Den ekonomiska säkerheten ska inte upphöra före utgången av giltighetstiden för den ekonomiska säkerheten, såvida inte den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten anmäler detta till flaggstatens behöriga myndighet minst 30 dagar i förväg.
 12. Om den som tillhandahåller försäkring eller annan ekonomisk säkerhet har gjort utbetalningar till en sjöman i enlighet med denna standard, ska denna tillhandahållare genom subrogation eller överlåtelse eller på annat sätt överta den rätt som sjömannen skulle ha haft, upp till det belopp som betalats ut och i enlighet med tillämplig lag.
 13. Inget i denna standard ska påverka regressrätten gentemot tredje part för försäkringsgivaren eller den som tillhandahåller ekonomisk säkerhet.
 14. Bestämmelserna i denna standard är inte avsedda att utesluta eller begränsa andra rättigheter, anspråk eller rättsmedel som också kan stå till buds för att sjömän som blivit strandsatta ska få ersättning. Nationella lagar och andra författningar får föreskriva att alla belopp som kan betalas ut enligt denna standard ska kunna balanseras mot belopp som erhållits från andra källor vilka baseras på rättigheter, anspråk eller rättsmedel som kan föranleda ersättning enligt denna standard.”
3. "Standard A4.2 – Redarens ansvar" ska ändras på följande sätt:
- a) I rubriken ska "A4.2" ersättas med "A4.2.1".
 - b) Följande punkter ska läggas till:
 - "8. Nationella lagar och andra författningar ska föreskriva att systemet för ekonomisk säkerhet för att säkerställa ersättning i enlighet med punkt 1 b i denna standard för avtalsgrundade anspråk, enligt definitionen i standard A4.2.2, ska uppfylla följande minimikrav:
 - a) Den avtalsenliga ersättningen ska, om den fastställs i sjömannens anställningsavtal och utan att det påverkar tillämpningen av led c i denna punkt, betalas ut fullständigt och utan dröjsmål.
 - b) Ingen ska utsättas för påtryckningar att ta emot en lägre ersättning än den avtalade.
 - c) Om typen av långvarig invaliditet hos en sjöman gör det svårt att bedöma den totala ersättning som sjömannen har rätt till, ska en mellanliggande betalning eller mellanliggande betalningar ske för att undvika orimligt lidande för sjömannen.
 - d) I enlighet med punkt 2 i regel 4.2 ska sjömannen få ersättning utan att det påverkar andra lagstadgade rättigheter, men sådan betalning kan av redaren avräknas från övriga skadeståndsanspråk som sjömannen ställer på redaren och som baseras på samma händelse.
 - e) Ett anspråk på avtalsenlig ersättning kan läggas fram direkt av den berörda sjömannen, en anhörig, en representant för sjömannen eller en utsedd förmånstagare.

9. Nationella lagar och andra författningar ska säkerställa att sjömän meddelas i förväg, om en redares ekonomiska säkerhet kommer att upphöra att gälla eller upphävas.
 10. Nationella lagar och andra författningar ska säkerställa att flaggstatens behöriga myndighet informeras av den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten, om en redares ekonomiska säkerhet upphör att gälla eller upphävs.
 11. Varje medlemsstat ska kräva att fartyg som för dess flagg ombord medför ett certifikat eller annan handling som styrker den ekonomiska säkerheten, som utfärdats av den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten. En kopia ska anslås på en väl synlig plats ombord där den är tillgänglig för sjömännen. Om fler än en tillhandahåller ekonomisk säkerhet ska handlingar från varje tillhandahållare medföras ombord.
 12. Den ekonomiska säkerheten ska inte upphöra före utgången av giltighetstiden för den ekonomiska säkerheten, såvida inte den som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten anmäler detta till flaggstatens behöriga myndighet minst 30 dagar i förväg.
 13. Den ekonomiska säkerheten ska täcka betalning av alla avtalsgrundade anspråk som omfattas av den och som uppkommer under säkerhetens giltighetstid.
 14. Certifikatet eller annan handling som styrker den ekonomiska säkerheten ska vara på engelska eller åtföljas av en engelsk översättning och innehålla följande uppgifter:
 - a) Fartygets namn.
 - b) Fartygets registreringshamn.
 - c) Fartygets anropssignal.
 - d) Fartygets IMO-nummer.
 - e) Namn- och adressuppgifter för den eller de som tillhandahåller den ekonomiska säkerheten.
 - f) Kontaktuppgifter för den person eller enhet som ansvarar för hanteringen av sjömäns avtalsgrundade anspråk.
 - g) Redarens namn.
 - h) Giltighetstid för den ekonomiska säkerheten.
 - i) Ett intyg från den som tillhandahåller ekonomisk säkerhet på att den ekonomiska säkerheten uppfyller kraven i standard A4.2.1".
4. Följande standard ska införas:

"Standard A4.2.2 – Hantering av avtalsgrundade anspråk

1. Vid tillämpning av punkt 8 i standard A4.2.1 och den här standarden avses med *avtalsgrundade anspråk* alla anspråk gällande dödsfall eller långvarig invaliditet hos sjömän på grund av skada, sjukdom eller risk i arbetet enligt bestämmelser i nationell lag, sjömännens anställningsavtal eller kollektivavtal.
 2. Systemet för ekonomisk säkerhet enligt punkt 1 b i standard A4.2.1 kan ha formen av ett socialförsäkringssystem, en försäkring, en fond eller liknande arrangemang. Systemets utformning bestäms av medlemsstaten i samråd med de berörda redar- och sjömansorganisationerna.
 3. Nationella lagar och andra författningar ska säkerställa att det finns effektiva rutiner för mottagning och opartisk handläggning av avtalsgrundade anspråk på ersättning enligt punkt 8 i standard A4.2.1 genom snabba och rättvisa förfaranden."
-