



Bruxelles, den 7. december 2017
(OR. en)

14796/17

**Interinstitutionel sag:
2017/0181 (NLE)**

**SOC 749
EMPL 569
MAR 232
TRANS 547**

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
dato:	7. december 2017
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	14150/1/17 REV 1
Komm. dok. nr.:	11579/17 - COM(2017) 406 final
Vedr.:	Forslag til RÅDETS DIREKTIV om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om ændring af Rådets direktiv 2009/13/EF i overensstemmelse med ændringsforslagene fra 2014 til konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 som godkendt af Den Internationale Arbejdskonference den 11. juni 2014 - Politisk enighed

Vedlagt følger til delegationerne teksten til den politiske enighed om ovennævnte direktiv, der blev vedtaget på 3583. samling i EPSCO-Rådet den 7. december 2017.

RÅDETS DIREKTIV (EU) 2017/...

af

om iværksættelse af den aftale, der er indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) om ændring af Rådets direktiv 2009/13/EF i overensstemmelse med ændringsforslagene 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) Arbejdsgivere og arbejdstagere ("arbejdsmarkedets parter") kan i henhold til artikel 155, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) 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/EF¹ 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) konvention om søfarendes arbejdsforhold af 2006 (MLC) i EU-retten, iværksat med det formål at ajourføre EU-lovgivningen, således at den stemmer overens med de pågældende normer i MLC, der var gunstigere for søfarende, i gældende EU-ret. 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 konventionen med fokus på problematiske aspekter vedrørende efterladte søfarende og finansiell sikkerhed på den ene side og erstatningskrav vedrørende søfarendes død eller langsigtede invaliditet på den anden side. Det særlige trepartsudvalg nedsat i henhold til MLC vedtog to ændringsforslag vedrørende disse aspekter på sit møde den 7.-11. april 2014. Nogle af bestemmelserne i ændringerne 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/EU² om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på Den Internationale Arbejdskonferences (ILC)103. møde. Holdningen var at støtte godkendelsen af ændringerne af kodeksen i MLC.

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 Det Europæiske Transportarbejderforbund (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).

- 4) Ændringsforslagene 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 ved kontraktlige erstatningskrav 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 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 ændring af direktiv 2009/13/EF i overensstemmelse med ændringerne fra 2014 til MLC 2006. Den 12. december 2016 anmodede de Kommissionen om at fremsætte et forslag til Rådets direktiv i henhold til artikel 155, stk. 2, i TEUF med henblik på at iværksætte aftalen.
- 6) Indholdet af de ufravigelige bestemmelser i ændringerne fra 2014 til MLC er indarbejdet i arbejdsmarkedsparternes aftale. Den første ændring vedrørende anvendelsen af 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 vedrørende 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), om arbejdstagernes sociale sikring og sociale beskyttelse. Aftalen vedrører således spørgsmål, der er omfattet af artikel 153 i TEUF, og den kan iværksættes ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen i henhold til artikel 155, stk. 2. Iværksættelsen af aftalen sker mest hensigtsmæssigt ved et direktiv i henhold til traktatens artikel 288.

- 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 parter repræsentative status samt lovligheden af hver enkelt bestemmelse i aftalen.
- 8) Arbejdsmarkedsparternes aftale af 5. december 2016 ændrer den aftale, som ECSA og ETF indgik den 19. maj 2008 om MLC, og som er knyttet som bilag til Rådets direktiv 2009/13/EF, og indarbejder ILO's ændringer 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 den 5. december 2016 om ændring af direktiv 2009/13/EF, vil sikre, at de ufravigelige bestemmelser i ILO's ændringer fra 2014 til MLC omfattes af anvendelsesområdet for håndhævelsesdirektiv 2013/54/EU 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) Med forbehold af bestemmelserne i aftalen om EU-arbejdsmarkedsparternes opfølgning og revision overvåger Europa-Kommissionen gennemførelsen af dette direktiv til iværksættelse af arbejdsmarkedsparternes aftale.
- 11) Medlemsstaterne kan efter fælles anmodning herom fra arbejdsmarkedets parter overlade det til disse at gennemføre dette direktiv, såfremt 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 direktiv indeholdende arbejdsmarkedsparternes aftale.
- 13) Dette direktiv respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, som anerkendes 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.
- 15) Direktiv 2009/13/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ved dette direktiv iværksættes den aftale, der blev indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) den 5. december 2016 (arbejdsmarkedsparternes aftale), ved ændring af Rådets direktiv 2009/13/EF i overensstemmelse med ændringerne fra 2014 til MLC 2006 som godkendt af ILC den 11. juni 2014.

Artikel 2

I tråd med arbejdsmarkedsparternes aftale om ændring af Rådets direktiv 2009/13/EF i overensstemmelse med ændringerne fra 2014 til konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 som godkendt af ILC på dennes 103. møde i Genève den 11. juni 2014 ændres bilaget til Rådets 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 to år efter dets ikrafttræden. 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. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og administrative bestemmelser, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv.
 - 2a. Medlemsstaterne kan efter fælles anmodning herom fra arbejdsmarkedets parter overlade det til disse at gennemføre dette direktiv, såfremt 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 .

*På Rådets vegne
Formand*

I bilaget til Rådets direktiv 2009/13/EF foretages følgende ændringer:

- 1) I overskriften "Norm A2.5 – Hjemsendelse" erstattes "A2.5" af "A2.5.1".
- 2) Følgende norm A2.5.2 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. I forbindelse med 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 eller en forsikring eller 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. I forbindelse med stk. 2, litra b), i denne norm omfatter det fornødne til støtte og underhold af søfarende mad, overnatning, drikkevandsforsyninger, fornødent brændstof til at overleve om bord på skibet og nødvendig lægebehandling.
6. Hver medlemsstat kræver, at skibe, som er forpligtet til at medbringe et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsforhold i henhold til national ret eller gør det efter anmodning fra rederen, om bord medfører et certifikat eller anden dokumentation for finansiel sikkerhed udstedt af leverandøren af denne finansielle sikkerhed. Et eksemplar slås op på et iøjnefaldende sted om bord, hvor det er tilgængeligt for de søfarende. Når mere end én leverandør af finansiel sikkerhed yder dækning, medføres hver leverandørs dokumentation herfor om bord.
7. Certifikatet eller dokumentationen for finansiel sikkerhed skal være affattet på engelsk eller ledsaget 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, understøttet af det nødvendige bevis for retten hertil i overensstemmelse med stk. 2 i denne norm.
9. I henhold 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 overenskomster eller flagstatens nationale lovgivning, begrænset til fire måneders udestående løn og fire måneders udestående rettigheder
 - b) alle udgifter, som den søfarende med rimelighed har haft, herunder den i stk. 10 i denne norm nævnte udgift til hjemsendelse og
 - c) den søfarendes grundlæggende behov, herunder bl.a. mad, tøj såfremt 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, der førte til, at den søfarende blev efterladt, og indtil denne 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 ankommet til eget hjem, nødvendig lægebehandling, passage og transport af personlige ejendele og 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 den kompetente myndighed i flagstaten.

12. Hvis leverandøren af forsikring eller anden finansiel sikkerhed har foretaget betaling til en søfarende i overensstemmelse med denne norm, indtræder denne leverandør ved subrogation, overdragelse eller andet i den søfarendes rettigheder op til det beløb, leverandøren har betalt og i overensstemmelse med gældende lovgivning.
13. Intet i denne norm indskrænker forsikringselskabets eller leverandøren af den finansielle sikkerheds regresret over for tredjeparter.
14. Bestemmelserne i denne norm er ikke udtømmende og indskrænker ikke andre rettigheder, krav eller retsmidler, som også kan være til rådighed for søfarende, der er blevet efterladt. Nationale love og forskrifter kan rumme bestemmelser om, at summer, der betales i henhold til denne norm, kan modregnes i beløb 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) "A4.2" erstattes med "A4.2.1".

b) Følgende stykker tilføjes:

"8. Det skal være bestemt i nationale love og forskrifter, at det finansielle sikkerhedssystem til sikring af kompensation som foreskrevet i stk. 1, litra b), i denne norm vedrørende kontraktlige krav som defineret i norm A.4.2.2 opfylder følgende minimumskrav:

- a) kontraktlig kompensation, hvis den er fastlagt i den søfarendes ansættelsesaftale og uden indskrænkning af litra c), betales fuldt ud og uden forsinkelse
- b) der må ikke lægges pres på nogen om at acceptere en lavere betaling end det kontraktfastsatte

- 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 denne betaling kan af rederen modregnes i andre erstatninger, der hidrører fra andre 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 modtager.
9. Nationale love og forskrifter sikrer, at de søfarende underrettes på forhånd, hvis rederens finansielle sikkerhed skal afmeldes eller bringes til ophør.
10. Nationale love og forskrifter sikrer, at flagstatens kompetente myndighed underrettes af leverandøren af den finansielle sikkerhed, hvis en reders finansielle sikkerhed afmeldes eller ophører.
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 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, medføres hver leverandørs dokumentation herfor 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 den kompetente myndighed i flagstaten.

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 dokumentationen for finansiel sikkerhed skal være affattet på engelsk eller ledsaget 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. I forbindelse med norm A4.2.1, stk. 8, og nærværende norm forstås ved "kontraktligt erstatningskrav" ethvert erstatningskrav 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, som er omhandlet i norm A4.2.1, stk. 1, litra b), kan være i form af en social sikringsordning eller en forsikring eller en fond eller andre lignende ordninger. Formen fastlægges af medlemsstaten efter samråd med de berørte rederes og søfarendes organisationer.
 3. Nationale love og forskrifter sikrer, at der findes effektive ordninger for modtagelse, behandling og upartisk afgørelse af kontraktlige krav i forbindelse med erstatning som nævnt i norm A4.2.1, stk. 8, gennem hurtige og retfærdige procedurer."
-