

RÅDSDIREKTIV (EU) 2018/131**2021/EØS/45/20**

av 23. januar 2018

om gjennomføring av avtalen inngått av Sammenslutningen av skipsredere i Den europeiske union (ECSC) og Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF) for å endre direktiv 2009/13/EF i samsvar med 2014-endringene av konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår, 2006, som godkjent av Den internasjonale arbeidskonferanse 11. juni 2014^(*)

RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 155 nr. 2, sammenholdt med artikkel 153 nr. 1 bokstav a), b) og c),

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I samsvar med artikkel 155 nr. 2 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV) kan arbeidsgivere og arbeidstakere («partene i arbeidslivet») i fellesskap be om at avtaler de inngår på unionsplan, gjennomføres ved en rådsbeslutning etter forslag fra Kommisjonen.
- 2) Ved rådsdirektiv 2009/13/EF⁽¹⁾ ble avtalen som ble inngått 19. mai 2008 av Sammenslutningen av skipsredere i Den europeiske union (ECSC) og Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF) for å innarbeide de obligatoriske bestemmelsene i konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår, 2006 (MLC) fra Den internasjonale arbeidsorganisasjon (ILO), gjennomført i unionsretten for å oppdatere gjeldende EU-regelverk med de standardene i MLC som var gunstigere for sjøfolk. Direktivet hadde som formål å forbedre arbeidsvilkårene for sjøfolk, særlig med hensyn til arbeidsavtaler, arbeidstid, hjemreise, karriere- og kompetanseutvikling, innkvartering og rekreasjonsanlegg, kost og forpleining, vern av helse og sikkerhet, medisinsk behandling og framgangsmåte ved klager.
- 3) Etter en rekke internasjonale ekspertmøter innledet ILO en prosess for å endre MLC med sikte på å håndtere spørsmål knyttet til på den ene siden forlatte sjøfolk og økonomisk sikkerhet og på den andre siden erstatningskrav ved sjøfolks død eller langvarige uførhet. Den egne trepartskomiteen nedsatt i henhold til MLC vedtok to endringer knyttet til disse spørsmålene på sitt møte 7. til 11. april 2014. Deler av reglene som ble endret, lå under Unionens myndighet og gjaldt områder der Unionen hadde vedtatt regler, særlig sosialpolitikk og transport. Den 26. mai 2014 vedtok Rådet derfor beslutning 2014/346/EU⁽²⁾, som fastsatte holdningen som skulle inntas på Unionens vegne ved den 103. sesjonen til Den internasjonale arbeidskonferansen (ILC). Unionens holdning var å støtte godkjenningen av endringene i MLC-koden («2014-endringene av MLC»).
- 4) 2014-endringene av MLC ble godkjent av ILC på dens 103. sesjon i Genève 11. juni 2014 og trådte i kraft 18. januar 2017. De vedrører innføring av et effektivt system for økonomisk sikkerhet for å beskytte rettighetene til sjøfolk dersom de blir forlatt, og for å sikre kompensasjon i forbindelse med kontraktsmessige krav ved sjøfolks død eller langvarige uførhet som følge av yrkesskade, yrkessykdom eller yrkesrisiko. De forbedrer og optimerer det eksisterende systemet for beskyttelse av sjøfolk, inkludert plikten for skip til å medbringe dokumentasjon på at de har et system for økonomisk sikkerhet, og til å utvide dette systemet til å dekke to nye situasjoner der sjøfolk forlates.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 22 av 26.1.2018, s. 28, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 111/2020 av 14. juli 2020 om endring av EØS-avtalens vedlegg XVIII (Helse og sikkerhet på arbeidsplassen, arbeidsrett og lik behandling av menn og kvinner), ennå ikke kunngjort.

(1) Rådsdirektiv 2009/13/EF av 16. februar 2009 om gjennomføring av avtalen inngått av Sammenslutningen av skipsredere i Den europeiske union (ECSC) og Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF) i tilknytning til Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår, 2006, og om endring av direktiv 1999/63/EF (EUT L 124 av 20.5.2009, s. 30).

(2) Rådsbeslutning 2014/346/EU av 26. mai 2014 om holdningen som skal inntas på vegne av Den europeiske union ved Den internasjonale arbeidskonferansens 103. sesjon med hensyn til endringene i koden til konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår (EUT L 172 av 12.6.2014, s. 28).

Disse situasjonene gjelder tilfeller der sjøfolk har blitt forlatt uten nødvendig underhold og støtte, eller der rederiet ensidig har brutt forbindelsen med en sjømann, inkludert unnlatt å betale kontraktsmessig lønn i minst to måneder.

- 5) Den 5. desember 2016 inngikk partene i arbeidslivet i sjøtransportsektoren – ECSA og ETF – en avtale («avtalen mellom partene i arbeidslivet») for å endre direktiv 2009/13/EF i samsvar med 2014-endringene av MLC. Den 12. desember 2016 anmodet de Kommisjonen om å framlegge et forslag til et rådsdirektiv i henhold til artikkel 155 nr. 2 i TEUV for å gjennomføre den avtalen.
- 6) Avtalen mellom partene i arbeidslivet gjengir innholdet i de obligatoriske bestemmelsene i 2014-endringene av MLC. Den første endringen, som gjelder systemet for økonomisk sikkerhet dersom sjøfolk forlates, vedrører både helse og sikkerhet og arbeidsvilkår og omfattes derfor av artikkel 153 nr. 1 bokstav a) og b) i TEUV. Den andre endringen, som gjelder kravene til systemet for økonomisk sikkerhet for å sikre kompensasjon ved sjøfolks død eller langvarige uførhet som følge av en yrkesskade, yrkessykdom eller yrkesrisiko, er omfattet av artikkel 153 nr. 1 bokstav c) i TEUV, om trygd og sosial trygghet for arbeidstakerne. Avtalen mellom partene i arbeidslivet vedrører derfor områder som omfattes av artikkel 153 i TEUV, og kan gjennomføres ved en rådsbeslutning etter forslag fra Kommisjonen, i samsvar med artikkel 155 nr. 2 i TEUV. Med hensyn til artikkel 288 i TEUV er et direktiv det egnede virkemiddelet for å gjennomføre avtalen mellom partene i arbeidslivet.
- 7) I samsvar med sin melding av 20. mai 1998 om tilpasning og fremming av den sosiale dialogen på fellesskapsplan har Kommisjonen vurdert de undertegnende parters representative status og lovligheten til hver enkelt klausul i avtalen mellom partene i arbeidslivet.
- 8) Avtalen mellom partene i arbeidslivet endrer avtalen inngått 19. mai 2008 mellom ECSA og ETF om MLC, vedlagt direktiv 2009/13/EF, og innarbeider i nevnte direktiv 2014-endringene av MLC for å forbedre arbeidsvilkårene, helsen og sikkerheten og den sosiale tryggheten for sjøfolk om bord på skip som seiler under en medlemsstats flagg.
- 9) Ved endringen av direktiv 2009/13/EF vil avtalen mellom partene i arbeidslivet føre til at de obligatoriske bestemmelsene i 2014-endringene av MLC, som allerede omfattes av MLC-tilsynssystemet, faller inn under virkeområdet for europaparlaments- og rådsdirektiv 2013/54/EU⁽¹⁾ og tilsyns- og overvåkingssystemet i unionsretten, herunder domsmyndigheten til Den europeiske unions domstol. Dette vil sannsynligvis føre til en større grad av overholdelse blant medlemsstater og rederier.
- 10) Uten at det berører bestemmelsene i avtalen mellom partene i arbeidslivet om oppfølging og tilsyn utført av partene i arbeidslivet på unionsplan, vil Kommisjonen overvåke gjennomføringen av dette direktiv og av avtalen mellom partene i arbeidslivet.
- 11) Medlemsstatene har mulighet til å overlate gjennomføringen av dette direktiv til partene i arbeidslivet dersom partene i arbeidslivet i fellesskap ber om det, og forutsatt at medlemsstatene treffer alle nødvendige tiltak for å sikre at de til enhver tid kan garantere de resultatene som tilstrebes med dette direktiv.
- 12) I samsvar med artikkel 155 nr. 2 i TEUV har Kommisjonen underrettet Europaparlamentet ved å oversende det teksten til sitt forslag til dette direktiv.
- 13) Dette direktiv er forenlig med de grunnleggende rettighetene og prinsippene i Den europeiske unions pakt om grunnleggende rettigheter, særlig artikkel 31.
- 14) Etersom målene for dette direktiv, som er å forbedre arbeidsvilkårene, helsen og sikkerheten og den sosiale tryggheten til arbeidstakere i sjøtransportsektoren, som er en grenseoverskridende sektor der virksomhet drives under ulike medlemsstaters flagg, ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene, men bedre kan nås på EU-plan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2013/54/EU av 20. november 2013 om visse av flaggstaten sine ansvarsområde i samband med etterleving og håndheving av Konvensjonen om arbeids- og levevilkår for sjøfolk, 2006 (EUT L 329 av 10.12.2013, s. 1).

15) Direktiv 2009/13/EF bør derfor endres.

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Ved dette direktiv gjennomføres avtalen inngått mellom Sammenslutningen av skipsredere i Den europeiske union (ECSA) og Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF) 5. desember 2016 for å endre direktiv 2009/13/EF i samsvar med 2014-endringene av MLC.

Artikkel 2

I samsvar med avtalen mellom partene i arbeidslivet endres avtalen inngått mellom ECSA og ETF om konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår, 2006, som angitt i vedlegget til direktiv 2009/13/EF, i samsvar med vedlegget til dette direktiv.

Artikkel 3

1. Medlemsstatene skal innen 16. februar 2020 sette i kraft de lovene og forskriftene som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommissjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

3. Medlemsstatene kan overlate gjennomføringen av dette direktiv til partene i arbeidslivet når partene i arbeidslivet i fellesskap ber om dette, og forutsatt at medlemsstatene treffer alle nødvendige tiltak for å sikre at de til enhver tid kan garantere de resultatene som tilstrebes med dette direktiv.

Artikkel 4

Dette direktiv trer i kraft den 20. dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 5

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel 23. januar 2018.

For Rådet

V. GORANOV

Formann

—

VEDLEGG

I vedlegget til direktiv 2009/13/EF gjøres følgende endringer i avtalen inngått mellom ECSA og ETF om konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår, 2006:

1) I overskriften «Standard A2.5 – Hjemreise» erstattes «A2.5» med «A2.5.1».

2) Ny standard skal lyde:

«Standard A2.5.2 – Økonomisk sikkerhet

1. Ved gjennomføring av regel 2.5 nr. 2 fastsetter denne standard krav om å sikre tilveiebringelsen av et raskt og effektivt system for økonomisk sikkerhet for å bistå sjøfolk dersom de blir forlatt.
2. I forbindelse med denne standard skal en sjømann anses å være forlatt når rederiet, i strid med kravene i denne avtalen eller vilkårene i vedkommendes arbeidsavtale,
 - a) unnlater å dekke utgiftene til sjømannens hjemreise, eller
 - b) har etterlatt sjømannen uten nødvendig underhold og støtte, eller
 - c) på annen måte ensidig har brutt forbindelsen med sjømannen, inkludert unnlatt å betale kontraktsmessig lønn i minst to måneder.
3. Hver medlemsstat skal sikre at det for skip som fører dens flagg, finnes et system for økonomisk sikkerhet som oppfyller kravene i denne standard. Systemet for økonomisk sikkerhet kan være i form av en trygdeordning eller forsikring eller et nasjonalt fond eller lignende ordninger. Formen skal bestemmes av medlemsstaten etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjonene.
4. Systemet for økonomisk sikkerhet skal gi direkte tilgang, tilstrekkelig dekning og rask økonomisk bistand i samsvar med denne standard til enhver forlatt sjømann på et skip som fører medlemsstatens flagg.
5. Med hensyn til nr. 2 bokstav b) i denne standard skal nødvendig underhold og støtte til sjøfolk inkludere: tilstrekkelig med mat, losji, drikkevannsforsyning, nødvendig brennstoff for overlevelse om bord på skipet og nødvendig medisinsk behandling.
6. Hver medlemsstat skal kreve at skip som fører dens flagg, og som i henhold til nasjonal lovgivning er forpliktet til å føre et sertifikat for arbeids- og levevilkår til sjøs, eller som gjør dette på anmodning fra rederiet, har om bord et sertifikat eller annen dokumentasjon på at det er stilt økonomisk sikkerhet, som er utstedt av sikkerhetsstilleren. En kopi skal være slått opp på et godt synlig sted om bord der den er tilgjengelig for sjøfolkene. Når mer enn én sikkerhetsstiller yter dekning, skal dokumentet fra hver leverandør føres om bord.
7. Sertifikatet eller dokumentasjonen på økonomisk sikkerhet skal være på engelsk eller være ledsaget av en oversettelse til engelsk, og skal inneholde
 - a) skipets navn,
 - b) skipets hjemsted,
 - c) skipets kjenningssignal,
 - d) skipets IMO-nummer,
 - e) navn og adresse til sikkerhetsstilleren eller sikkerhetsstillerne,
 - f) kontaktopplysninger til personene eller enheten som er ansvarlig for håndtering av sjøfolks anmodning om bistand,
 - g) rederiets navn,
 - h) gyldighetstiden for den økonomiske sikkerheten og
 - i) en bekreftelse fra sikkerhetsstilleren på at den økonomiske sikkerheten oppfyller kravene i denne standard A2.5.2.
8. Bistand fra systemet for økonomisk sikkerhet skal gis omgående ved en forespørsel som kommer fra en sjømann eller sjømannens oppnevnte representant, og som er understøttet av den nødvendige begrunnelsen for retten til slik bistand i henhold til nr. 2 i denne standard.

9. Med hensyn til regel 2.5 skal bistand fra systemet for økonomisk sikkerhet være tilstrekkelig til å dekke
- utestående lønn og andre berettigelser som rederiet skylder sjømannen i henhold til deres arbeidsavtale, den relevante tariffavtalen eller flaggstatens nasjonale lovgivning, begrenset til fire måneders utestående lønn og fire måneders utestående berettigelse,
 - alle utgifter som sjømannen med rimelighet har hatt, inkludert kostnaden for hjemreise nevnt i nr. 10 i denne standard,
 - sjømannens grunnleggende behov, inkludert tilstrekkelig med mat, bekledning om nødvendig, losji, drikkevannsforsyning, nødvendig brennstoff for overlevelse om bord på skipet, nødvendig medisinsk behandling og andre rimelige utgifter eller kostnader fra tidspunktet for handlingen eller unnlatelsen som førte til at sjømannen ble forlatt, og fram til vedkommende har ankommet sitt eget hjem.
10. Hjemreisekostnaden skal dekke reise med egnede og raske transportmidler, normalt fly, og skal inkludere mat og losji for sjømannen, fra denne forlater skipet og inntil vedkommende har ankommet sitt eget hjem, nødvendig medisinsk behandling, flytting og transport av personlige eiendeler og andre rimelige utgifter eller kostnader som oppstår som følge av at sjømannen har blitt forlatt.
11. Den økonomiske sikkerheten skal ikke opphøre før dens gyldighetstid utløper, med mindre sikkerhetsstilleren har underrettet flaggstatens vedkommende myndighet om dette minst 30 dager på forhånd.
12. Dersom forsikringsgiveren eller en annen sikkerhetsstiller har foretatt utbetaling til en sjømann i henhold til denne standard, skal denne sikkerhetsstilleren, opp til beløpet den har utbetalt og i samsvar med gjeldende lov, ved inntredelse, overdragelse eller på annen måte overta rettighetene som sjømannen ville hatt.
13. Ingenting i denne standard berører den regressrett som forsikringsgiveren eller sikkerhetsstilleren har overfor tredjeparter.
14. Bestemmelsene i denne standard er ikke ment å være eksklusive eller å berøre andre rettigheter, krav eller rettsmidler som også kan være tilgjengelige for å kompensere sjøfolk som er blitt forlatt. Nasjonale lover og forskrifter kan bestemme at ethvert beløp som utbetales i henhold til denne standard, kan motregnes beløp mottatt fra andre kilder som oppstår fra andre rettigheter, krav eller rettsmidler som kan være gjenstand for kompensasjon etter denne standard.»
- 3) I «Standard A4.2 – Skipsrederes ansvar» gjøres følgende endringer:
- I overskriften erstattes «A4.2» med «A4.2.1».
 - Nye numre skal lyde:

«8. Nasjonale lover og forskrifter skal sikre at systemet for økonomisk sikkerhet, for å sikre kompensasjon som fastsatt i nr. 1 bokstav b) i denne standard i forbindelse med kontraktmessige krav, som definert i standard A4.2.2, oppfyller følgende minstekrav:

 - Den kontraktmessige kompensasjonen, når den er fastlagt i sjømannens arbeidsavtale og uten å berøre bokstav c) i dette nummer, skal betales i sin helhet og uten opphold.
 - Det skal ikke være noe press om å godta en betaling som er lavere enn det kontraktmessige beløpet.
 - Når typen langvarig uførhet hos en sjømann gjør det vanskelig å anslå hele kompensasjonen som sjømannen kan ha rett til, skal det foretas en midlertidig betaling eller betalinger til sjømannen for å unngå unødvendige påkjenninger.
 - I samsvar med regel 4.2 nr. 2 skal sjømannen motta betaling uten at dette berører andre juridiske rettigheter, men slik betaling kan av rederiet motregnes mot eventuelle andre erstatningskrav som sjømannen har framsatt mot rederiet som følge av samme hendelse.
 - Kravet om kontraktmessig kompensasjon kan framsettes direkte av den berørte sjømannen eller dennes pårørende, eller av en representant for sjømannen eller den utnevnte begunstigede personen.

9. Nasjonale lover og forskrifter skal sikre at sjøfolk underrettes på forhånd dersom et rederis økonomiske sikkerhet skal trekkes eller sies opp.
 10. Nasjonale lover og forskrifter skal sikre at flaggstatens vedkommende myndighet underrettes av sikkerhetsstilleren dersom et rederis økonomiske sikkerhet trekkes eller sies opp.
 11. Hver medlemsstat skal kreve at skip som fører dens flagg, har om bord et sertifikat eller annen dokumentasjon på at det er stilt økonomisk sikkerhet, som er utstedt av sikkerhetsstilleren. En kopi skal være slått opp på et godt synlig sted om bord der den er tilgjengelig for sjøfolkene. Når mer enn én sikkerhetsstiller yter dekning, skal dokumentet fra hver leverandør føres om bord.
 12. Den økonomiske sikkerheten skal ikke opphøre før dens gyldighetstid utløper, med mindre sikkerhetsstilleren har underrettet flaggstatens vedkommende myndighet om dette minst 30 dager på forhånd.
 13. Den økonomiske sikkerheten skal sikre betaling av alle kontraktsmessige krav dekket av denne, som oppstår i løpet av gyldighetstiden for dokumentet.
 14. Sertifikatet eller dokumentasjonen på økonomisk sikkerhet skal være på engelsk eller være ledsaget av en oversettelse til engelsk, og skal inneholde
 - a) skipets navn,
 - b) skipets hjemsted,
 - c) skipets kjenningssignal,
 - d) skipets IMO-nummer,
 - e) navn og adresse til sikkerhetsstilleren eller sikkerhetsstillerne,
 - f) kontaktopplysninger til personene eller enheten som er ansvarlig for håndtering av sjøfolks kontraktsmessige krav,
 - g) rederiets navn,
 - h) gyldighetstiden for den økonomiske sikkerheten og
 - i) en bekreftelse fra sikkerhetsstilleren på at den økonomiske sikkerheten oppfyller kravene i standard A4.2.1.»
- 4) Ny standard skal lyde:
- «Standard A4.2.2 – Behandling av kontraktsmessige krav
1. I standard A4.2.1 nr. 8 og i denne standard menes med «kontraktsmessig krav» ethvert krav relatert til sjøfolks død eller langvarige uførhet som følge av yrkesskade, yrkessykdom eller yrkesrisiko, som fastsatt i nasjonal lovgivning, sjøfolkenes arbeidsavtale eller tariffavtale.
 2. Systemet for økonomisk sikkerhet, som fastsatt i standard A4.2.1 nr. 1 bokstav b), kan være i form av en trygdeordning eller forsikring eller et fond eller lignende ordninger. Formen skal bestemmes av medlemsstaten etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjonene.
 3. Nasjonale lover og forskrifter skal sikre at det finnes effektive ordninger for å motta, behandle og upartisk treffe beslutning om kontraktsmessige krav relatert til kompensasjon som nevnt i standard A4.2.1 nr. 8 gjennom raske og rettferdige framgangsmåter.»
-