



Bruxelles, den 13.3.2014
COM(2014) 161 final

2014/0088 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonferences 103. møde til ændringer af kodeksen i konventionen om de søfarendes arbejdsforhold

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Dette forslag har til formål at fastlægge Unionens holdning til ændringer af kodeksen i konventionen om de søfarendes arbejdsforhold fra 2006 om skibsrederes ansvar i forbindelse med a) erstatning for dødsfald og personskade og b) efterladte søfolk.

Ændringerne af kodeksen i Den Internationale Arbejdsorganisations (ILO) konvention om de søfarendes arbejdsforhold fra 2006 (MLC 2006) (herefter "konventionen om de søfarendes arbejdsforhold", "konventionen" eller "MLC") er på dagsordenen for det første møde i det særlige tresidige udvalg (herefter "udvalget").

I MLC fastlægges mindstekrav til arbejds- og levevilkår for alle søfarende, der arbejder på skibe, som fører en ratificerende stats flag¹. Ændringerne, som udvalget skal behandle, vedrører kodeksen i MLC, som omhandler den måde, hvorpå MLC's artikler og forskrifter gennemføres, og som både indeholder normer og retningslinjer².

1.1. **Behandling og eventuel vedtagelse af ændringer af kodeksen i konventionen om de søfarendes arbejdsforhold på det første møde i det særlige tresidige udvalg den 7.-11. april 2014**

Udvalget har fået til opgave at overveje ændringsforslagene til kodeksen i MLC i overensstemmelse med artikel XV i MLC. ILO's Styrelsesråd nedsatte udvalget på sin 318. samling i juni 2013. På sin 319. samling i oktober 2013 besluttede det endvidere at indkalde til første møde i udvalget i Geneve i dagene 7.-11. april 2014 og vedtog dagsordenen for mødet med bl.a. punktet "behandling af ændringsforslagene til kodeksen i konventionen om de søfarendes arbejdsforhold fra 2006 (MLC, 2006)".

Der var blevet udpeget to emner til kommende ændringer af kodeksen på mødet i ILO/IMO's³ fælles ad hoc-ekspertarbejdsgruppe om ansvar og erstatning i 2009⁴ som opfølgning på den resolution, der blev vedtaget på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonferences 94. møde (søfartskonferencen), da den vedtog MLC⁵, nemlig om skibsrederes ansvar i forbindelse med erstatning for dødsfald og personskade og om efterladte søfolk. Disse to emner blev endvidere

¹ <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>.

² MLC er inddelt i tre dele: artiklerne, som kommer først, fremsætter de overordnede principper og forpligtelser. Artiklerne følges af forskrifterne og kodeksen, som omhandler de områder af de søfarendes arbejds- og levevilkår, som er omfattet af konventionen, samt inspektion og overholdelse. Forskrifterne, som er affattet i meget generelle vendinger, suppleres af den mere detaljerede kodeks. Kodeksen falder i to dele: Del A indeholder normerne, og del B retningslinjerne. Lande, som ratificerer MLC, skal vedtage national lovgivning eller træffe andre foranstaltninger for at sikre, at de principper og rettigheder, der er fastlagt i forskrifterne, gennemføres på den måde, som beskrives i normerne i kodeksens del A (eller i al væsentligt på en tilsvarende måde). Når de ratificerende lande træffer beslutning om lovgivning eller gennemførelsesforanstaltninger, skal de tage skyldigt hensyn til retningslinjerne i kodeksens del B.

³ International Maritime Organization (IMO – Den Internationale Søfartsorganisation).

⁴ ILO-IMO-WGPS/9/2009/10, *Final report*, Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers, Ninth Session.

⁵ Resolution concerning the Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers, International Labour Conference, *Provisional Record* No. 3-1(Rev.), 94th Session (Maritime), Geneva, 2006, p. 3-1/16. Se:

http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088130/lang--en/index.htm

udpeget af det forberedende udvalg, som ILO's Styrelsesråd nedsatte i 2010, som hastesager til behandling på udvalgets første møde.

Der blev fremsat to sæt ændringsforslag til kodeksen i MLC om disse forhold af gruppen af skibsredere og gruppen af søfarende på udvalgets møde i oktober 2013 i overensstemmelse med artikel XV, stk. 1, i MLC⁶.

I henhold til den forenkede procedure for ændring af kodeksen i MLC, som er fastlagt i artikel XV, stk. 3, i MLC, sendte ILO's generaldirektør i oktober 2013 ændringsforslagene til alle ILO-medlemsstater med opfordring til at fremsende deres bemærkninger og forslag⁷. Ændringsforslagene blev endvidere gjort tilgængelige for Den Europæiske Union i december 2013⁸.

På mødet i april 2014 skal udvalget behandle disse to sæt ændringsforslag. Hvis udvalget skal vedtage disse ændringer, kræver det, dels at halvdelen af de medlemmer, der har ratificeret MLC, er repræsenteret på mødet, dels et flertal på to tredjedele af udvalgets medlemmer med halvdelen af hver af de statslige, skibsredernes og de søfarendes stemmerettigheder.

1.2. Eventuel godkendelse på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonferences 103. møde den 28. maj-12. juni 2014 af ændringer af kodeksen i konventionen om de søfarendes arbejdsforhold og ikrafttrædelse

Når udvalget har vedtaget ændringer til kodeksen i MLC, skal de godkendes af den Internationale Arbejdsorganisations generalkonference med to tredjedele af de tilstedeværende delegeredes afgivne stemmer og fremlægges til behandling for de ILO-medlemmer, der har ratificeret MLC. Det forventes at ske på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonferences 103. møde, der skal afholdes den 28. maj-12. juni 2014.

Ændringer, der er vedtaget efter denne procedure, træder i kraft inden for en periode på normalt to år, medmindre en væsentlig del af de ratificerende medlemmer⁹ formelt har udtrykt deres uenighed i ændringerne.

1.3. Indholdet i ændringsforslagene til kodeksen i konventionen om de søfarendes arbejdsforhold, der skal behandles i 2014 af Den Internationale Arbejdsorganisation

To sæt ændringsforslag til kodeksen i MLC, der skal behandles af ILO på møder i 2014, vedrører normerne (del A) og retningslinjerne (del B) i kodeksen i MLC vedrørende forskrift 2.5 om hjemsendelse i afsnit 2 om ansættelsesvilkår og forskrift 4.2 om redernes ansvar i afsnit 4 om sundhedsbeskyttelse, lægebehandling, velfærdstiltag og andre former for social beskyttelse¹⁰.

Forslaget til forskrift 2.5 "Hjemsendelse" (se bilaget) omhandler efterladte søfolk. Efterladte søfolk vil sige, at rederen undlader at dække omkostningerne ved en

⁶ http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_229695.pdf, see the Annex to the recommended Decision

⁷ http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_229694.pdf

⁸ Indkaldelsen til udvalgmøde indeholdt et link til webstedet: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_228789/lang--en/index.htm, som blev opdateret i november 2013.

⁹ 40 % af de medlemmer, der har ratificeret MLC, og som repræsenterer 40 % af bruttotonnagen i de skibe, som ejes af de medlemmer, der har ratificeret MLC.

¹⁰ http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_229695.pdf

søfarendes hjemrejse eller har efterladt vedkommende uden det fornødne til støtte og underhold eller på anden vis ensidigt har afbrudt forbindelsen med den søfarende, herunder manglende betaling af løn ifølge kontrakten i mindst to måneder. Ændringsforslagene indeholder krav om et hurtigt og effektivt finansielt sikkerhedssystem til at bistå søfarende, som er ansat eller forhyret eller arbejder i en hvilken som helst egenskab på et skib, der fører en medlemsstats flag, i tilfælde af at de bliver efterladt. Dette system skal dække udestående løn og andre rettigheder i op til fire måneder, omkostningerne ved hjemsendelse, nødvendigt underhold, herunder mad, tøj og overnatning i tilstrækkeligt omfang, nødvendig lægehjælp samt andre rimelige omkostninger eller udgifter, der skyldes, at den pågældende er blevet efterladt. I henhold til forslaget skal hvert medlem yderligere kræve, at skibe, som fører dets flag, fremlægger dokumentation for finansiell sikkerhed udstedt af leverandøren af denne finansielle sikkerhed. De foreslåede retningslinjer omhandler øjeblikkelig bistand i tilfælde, hvor der er brug for tid til at kontrollere gyldigheden af visse aspekter af den søfarendes anmodning, og nærmere detaljer om dokumentationen for finansiell sikkerhed.

Forslaget til 4.2 "Redernes ansvar" (se bilaget) omhandler erstatning i tilfælde af død eller langvarig invaliditet som følge af arbejdsrelateret skade, sygdom eller fare. Heri stilles minimumskrav til det finansielle sikkerhedssystem, der skal sikre denne erstatning ved kontraktlige erstatningskrav, som defineres som erstatningskrav vedrørende sygdom, tilskadekomst eller død indtruffet, mens den søfarende arbejder i henhold til en ansættelsesaftale for søfarende eller som følge af ansættelse i henhold til en sådan aftale. Der skal findes effektive ordninger for modtagelse, behandling og upartisk afgørelse af kontraktlige krav om erstatning gennem hurtige og retfærdige procedurer. Der må ikke være forsinkelser, og der må ikke lægges pres på nogen om at acceptere en lavere betaling end det kontraktfastsatte og foreløbige betalinger, i tilfælde hvor den endelige erstatning er vanskelig at vurdere. Desuden må andre rettigheder ikke indskrænkes herved; dog modregnes en fortjeneste i erstatningen. I henhold til forslaget skal hver medlemsstat endvidere kræve, at skibe, der fører dens flag, fremlægger dokumentation for finansiell sikkerhed, eller at rederen meddeler flagstaten og de søfarende det, hvis sikkerheden er afmeldt. De foreslåede retningslinjer omhandler nærmere detaljer om dokumentation for finansiell sikkerhed og indeholder en model til modtagelses- og frigørelsesblanket vedrørende betaling af kontraktlige krav.

1.4. EU-retten på området for ændringerne af kodeksen i konventionen om de søfarendes arbejdsforhold, der skal behandles i 2014 af Den Internationale Arbejdsorganisation

Ændringsforslagene til kodeksen i MLC er i vidt omfang omfattet af de kompetencer, som ifølge traktaterne tillægges Unionen. Derudover vedrører mange dele af ændringerne områder af EU-retten, hvor der allerede er indført vidtrækkende regulering på EU-plan. Desuden tillades det ifølge Rådets beslutning 2007/431/EF af 7. juni 2007 medlemsstaterne at ratificere MLC i Unionens interesse.

Ændringsforslagene til MLC er rettet mod emner, som er omfattet af Rådets direktiv 2009/13/EF 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. I dette direktiv indarbejdes relevante bestemmelser fra MLC i EU-retten, ved at der fastsættes mindstekrav på de relevante områder på

grundlag af en aftale mellem sektorens europæiske arbejdsmarkedsparter i henhold til traktatens bestemmelser på det socialpolitiske område¹¹.

Selv om "efterladte søfolk" ikke behandles i direktiv 2009/13/EF, falder dette dog ind under norm A 2.5, hvori følgende bestemmes: "Hver medlemsstat sikrer, at søfarende på skibe, der fører dens flag, har ret til hjemsendelse (...) hvis den søfarende ikke længere er i stand til at udføre sine opgaver i henhold til ansættelsesaftalen eller ikke kan forventes at udføre dem under de specifikke omstændigheder." Ligeledes hvad angår redernes ansvar, bestemmes følgende i norm A 4.2: "Hver medlemsstat vedtager love og forskrifter, der foreskriver, at ejere af skibe, der fører dens flag, er ansvarlige for sundhedsbeskyttelse og lægebehandling for alle søfarende, der arbejder om bord på skibene, i overensstemmelse med følgende minimumsnormer: Rederne skal tilvejebringe finansiell sikkerhed for at sikre kompensation i tilfælde af søfarendes død eller langvarige invaliditet som følge af en arbejdsrelateret skade, sygdom eller fare som angivet i national lovgivning, den søfarendes ansættelsesaftale eller kollektive overenskomster." I begge tilfælde ville ændringsforslagene til MLC indebære specifikke krav til finansielle sikkerhedssystemer og fremlæggelse af dokumentation på disse områder.

Det er også blevet bemærket, at det i de endelige bestemmelser i aftalen mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om konventionen om søfarendes arbejdsforhold, der er indført ved direktiv 2009/13/EF, hedder, at efter enhver ændring af bestemmelser i MLC kan anvendelsen af aftalen efter anmodning fra en af aftalens parter tages op til fornyet vurdering.

Håndhævelsen af ændringsforslagene til MLC vedrører transportområdet¹², nemlig havnestatskontroldirektivet, direktiv 2009/16/EF, ændret ved direktiv 2013/38/EU af 12. august 2013, med henblik på inddragelse af MLC blandt konventionerne, f.eks. SOLAS¹³, MARPOL¹⁴ og STCW¹⁵, samt flagstatsdirektivet, direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om gennemførelse af bilaget til direktiv 2009/13/EF. Direktiv 2009/16/EF finder anvendelse på alle skibe, der anløber EU-havne, uanset søfolkernes nationalitet, og direktiv 2013/54/EF har til formål at sikre, at EU-medlemsstaterne opfylder deres forpligtelser som flagstat med hensyn til direktiv 2009/13/EF samt bilaget hertil og finder anvendelse på alle søfarende om bord på skibe, der fører et af EU's flag. Fremlæggelsen af dokumentation, der indgår i ændringsforslagene, er navnlig omfattet af direktiv 2009/16/EF som ændret.

Ændringsforslagene indebærer endvidere aspekter af det social- og arbejdsmarkedspolitiske område¹⁶, hvor der er fastsat mindstekrav på især arbejdsmiljøområdet ved direktiv 89/391/EØF om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet.

Desuden vedrører de påtænkte ændringer koordineringen af de sociale sikringsordninger som omhandlet i forordning (EF) nr. 883/2004 og gennemførelsesforordningen hertil ((EF) nr. 987/2009), for så vidt angår EU-borgere, og forordning (EU) nr. 1231/2010¹⁷, for så vidt angår tredjelandstatsborgere, som

¹¹ Artikel 153 og 155 i TEUF.

¹² Artikel 100 i TEUF.

¹³ Den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen.

¹⁴ Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe.

¹⁵ Den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold.

¹⁶ Artikel 153 og 155 i TEUF.

¹⁷ Eller forordning (EF) nr. 859/2003 vedrørende Danmark og Det Forenede Kongerige.

lovligt er bosiddende i EU, deres familiemedlemmer og efterladte, i en grænseoverskridende situation. Disse forordninger blev vedtaget på områderne arbejdstagernes frie bevægelighed og indvandring¹⁸.

Ændringsforslagene kan berøre EU-retten på områderne civilretligt samarbejde, især forordning (EU) nr. 1215/2012 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område¹⁹.

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

Ikke relevant.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

Det forventes, at den Internationale Arbejdsorganisations generalkonferences 103. møde får til opgave at vedtage de omtalte ændringsforslag til kodeksen i konventionen om de søfarendes arbejdsforhold. I overensstemmelse med artikel XV i MLC træder sådanne ændringer i kraft for alle parter, som ikke inden to år officielt giver udtryk for deres uenighed²⁰, seks måneder efter udløbet af denne toårige periode, medmindre over 40 % af parterne, som samtidig repræsenterer mindst 40 % af parternes bruttotonnage, har udtrykt uenighed i de ændringer, som den Internationale Arbejdsorganisations generalkonference har vedtaget.

Det følger heraf, at de påtænkte ændringer af kodeksen i konventionen om de søfarendes arbejdsforhold kommer til at udgøre en retsakt udstedt af et organ, som er nedsat i medfør af en international aftale, som har retsvirkninger.

Kun stater kan være medlem af ILO og stemme om vedtagelsen af ændringsforslagene til kodeksen i MLC på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonference, hvortil Unionen er indbudt med observatørstatus.

På baggrund af ovenstående er det i overensstemmelse med artikel 218, stk. 9, i TEUF nødvendigt, at Rådet vedtager en afgørelse om fastlæggelse af den holdning, som skal indtages på Unionens vegne, og som samtidig giver medlemsstaterne ret til at handle i fællesskab i Unionens interesse.

Det foreslås at støtte vedtagelsen af de påtænkte ændringer til kodeksen i MLC.

Det ser da også på dette trin ud til på baggrund af det forslag, der i fællesskab er fremlagt af gruppen af skibsredere og gruppen af søfarende i udvalget, at der ikke er noget modsætningsforhold mellem de generelle principper, der følges i ændringsforslagene henholdsvis i EU-retten, og at ændringsforslagene og EU's regelværk ikke er uforenelige. Navnlig er der ingen uoverensstemmelse i tilgangen mellem ændringsforslagene til kodeksen i MLC og de mindstekrav, der i henhold til regelværket stilles på det sociale område. Det betyder, at EU-foranstaltninger kan være strengere end ILO-standarden og omvendt²¹, idet det følger af artikel 19, stk. 8, i ILO's statut, at ILO's konventioner såsom MLC indeholder minimumsstandarder. Der er heller ingen uoverensstemmelse mellem ændringsforslagene til

¹⁸ Artikel 48 og 79, stk. 2, litra b), i TEUF.

¹⁹ Artikel 67, stk. 4, og artikel 81, stk. 2, litra a), c) og e), i TEUF.

²⁰ Eller en anden periode, som konferencen fastsætter, efter at de af ILO's generaldirektør er blevet meddelt de medlemmer, der har ratificeret konventionen.

²¹ Udtalelse 2/91 af EF-Domstolen, præmis 18.

kodeksen i MLC og EU's regelværk vedrørende koordinering af de sociale sikringsordninger eller forordninger i regelværket på transportområdet.

Erfaringsmæssigt kan det forventes, at ordlyden af ændringsforslagene til kodeksen i MLC ikke bliver ændret væsentligt fra udkastet, der blev udfærdiget i gruppen af skibsredere og gruppen af søfarende, til de bliver vedtaget af den Internationale Arbejdsorganisations generalkonference. Ikke desto mindre er det – for at give medlemsstaterne mulighed for effektivt og virkningsfuldt at handle i Unionens interesse inden for ILO's interne organer – nødvendigt her at bestemme, at medlemsstaterne kan give samtykke til en ordlyd i ændringerne af kodeksen, hvor der er foretaget ikkevæsentlige ændringer i forhold til den ordlyd, der blev aftalt mellem gruppen af skibsredere og gruppen af søfarende.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonferences 103. møde til ændringer af kodeksen i konventionen om de søfarendes arbejdsforhold

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 153 og artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Den Internationale Arbejdsorganisations (ILO) konvention om de søfarendes arbejdsforhold fra 2006 (herefter "konventionen") fastlægges mindstekrav til arbejds- og levevilkår for alle søfarende, der arbejder på skibe, som fører en ratificerende stats flag.
- (2) Der er forslag til ændringer af kodeksen i konventionen på dagsordenen til behandling og eventuel vedtagelse på det første møde, som finder sted den 7.-11. april 2014, i det særlige tresidige udvalg, som er nedsat i henhold til konventionen (herefter "udvalget"). De her vedtagne ændringer skal fremlægges til godkendelse på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonferences 103. møde den 28. maj-12. juni 2014.
- (3) Ændringsforslagene vedrører skibsrederes ansvar i forbindelse med erstatning for dødsfald og personskade og efterladte søfolk. Forslagene blev fremsat i fællesskab af gruppen af skibsredere og gruppen af søfarende for udvalget i oktober 2013 i overensstemmelse med artikel XV, stk. 2, i konventionen (herefter "udkast til ændringer").
- (4) Konventionens forskrifter og udkastet til ændringer er i vidt omfang omfattet af de kompetencer, som ifølge traktaterne tillægges Unionen. Desuden vil udkastet til ændringer påvirke den eksisterende EU-ret på områderne socialpolitik¹, transport og koordinering af de sociale sikringsordninger². Navnlig har de fleste af konventionens bestemmelser være omfattet af Rådets direktiv 2009/13/EF 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. Gennemførelsen af konventionen i Unionen er endvidere fastlagt i direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol som ændret ved direktiv 2013/38/EU af 12. august 2013 og flagstatsdirektivet, direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om gennemførelse af bilaget til direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009.

¹ Herunder arbejdsmiljørammedirektivet (89/391/EØF).

² Herunder forordning (EF) nr. 883/2004 og gennemførelsesforordning (EF) nr. 987/2009 for EU-borgere, forordning (EU) nr. 1231/2010 eller forordning (EF) nr. 859/2003 for så vidt angår tredjelandsstatsborgere, som lovligt er bosiddende i EU, deres familiemedlemmer og efterladte.

- (5) I overensstemmelse med artikel XV i konventionen træder ændringer af kodeksen, som er vedtaget af den Internationale Arbejdsorganisations generalkonference, i kraft for alle parter, som ikke inden to år officielt giver udtryk for deres uenighed, seks måneder efter udløbet af denne toårige periode, medmindre over 40 % af parterne, som samtidig repræsenterer mindst 40 % af parternes bruttotonnage, har udtrykt uenighed i disse ændringer. Det følger heraf, at de påtænkte ændringer af kodeksen i konventionen om de søfarendes arbejdsforhold kommer til at udgøre en retsakt udstedt af et organ, som er nedsat i medfør af en international aftale, som har retsvirkninger.
- (6) På baggrund af ovenstående er det i overensstemmelse med artikel 218, stk. 9, i TEUF nødvendigt, at Rådet vedtager en afgørelse om fastlæggelse af den holdning, som skal indtages på Unionens vegne, og som samtidig giver medlemsstaterne ret til at handle i fællesskab i Unionens interesse, idet Unionen ikke er medlem af ILO³.
- (7) Da udkastet til ændringer på nuværende tidspunkt ikke har fået tilsagn fra alle interessenter, og der stadig kan blive tale om visse ændringer heraf før vedtagelsen på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonference, er det nødvendigt her at bestemme, at medlemsstaterne, som handler i fællesskab i Unionens interesse, kan give samtykke til en ordlyd af ændringerne, hvor der er foretaget ikkevæsentlige ændringer i forhold til den ordlyd, der blev aftalt mellem gruppen af skibsredere og gruppen af søfarende –

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Unionens holdning på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonferences 103. møde er at støtte vedtagelsen af de påtænkte ændringer af kodeksen i konventionen, sådan som disse for nuværende er fremlagt i fællesskab af gruppen af skibsredere og gruppen af søfarende for udvalget (benævnt "udkastet til ændringsforslag"). Udkastet til ændringer er knyttet som bilag til denne afgørelse.
2. Unionens holdning som udtrykt i stk. 1 indtages af medlemsstaterne, idet disse handler i fællesskab i Unionens interesse, når de vedtager ændringerne til kodeksen i konventionen på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonferences 103. møde.
3. Ikkevæsentlige ændringer til denne holdning kan aftales inden for ILO's organer af medlemsstaterne, idet disse handler i fællesskab i Unions interesse, uden yderligere afgørelser truffet af Rådet.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Rådets vegne

Formand

³ Udtalelse 2/91 af EF-Domstolen af 19. marts 1993, Sml. 1993 I, s. 1061, præmis 26.



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.3.2014
COM(2014) 161 final

ANNEX 1

BILAG

Forslag til ordlyden i ændringerne af kodeksen i konventionen om de søfarendes arbejdsforhold fra 2006, forelagt ILO's generaldirektør til behandling af ILO's medlemmer og det særlige tresidige udvalg, som er nedsat i henhold til artikel XIII med henblik på vedtagelse i overensstemmelse med artikel XV i konventionen om de søfarendes arbejdsforhold fra 2006

til

Rådets afgørelse

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonferences 103. møde til ændringer af kodeksen i konventionen om de søfarendes arbejdsforhold

BILAG

I – FØRSTE SÆT FÆLLES FORSLAG: FORSLAG TIL ÆNDRINGER AF KODEKSEN VEDRØRENDE FORSKRIFT 2.5 I KONVENTIONEN OM DE SØFARENDES ARBEJDSFORHOLD, 2006

Dette forslag afspejler de principper, der blev vedtaget på det 9. møde (2.-6. marts 2009) i IMO/ILO's fælles ad hoc-ekspertarbejdsgruppe om ansvar og erstatning i forbindelse med erstatning for dødsfald og personskade og efterladte søfolk¹. Fodnoterne i dette forslag er alene til orientering og er ikke led i dette forslag til ordlyden i ændringsforslagene.

A. Forslag vedrørende norm A2.5

1. I den nuværende overskrift "Norm A2.5 – Hjemsendelse" erstattes "A2.5" med "A2.5.1".

2. Efter stk. 9 i den nuværende norm A2.5 tilføjes følgende overskrift og tekst:

Norm A2.5.2 – Finansiell sikkerhed²

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, i tilfælde af at de bliver efterladt.

2. I forbindelse med denne norm anses en søfarende for at være efterladt, hvis rederen i strid med kravene i denne konvention eller vilkårene i den søfarendes ansættelsesaftale:

- a) undlader at dække omkostningerne ved den søfarendes hjemrejse 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 manglende betaling af løn ifølge kontrakten i mindst to måneder.

3. Hvert medlem sikrer, at der for skibe, som fører dets flag, indføres 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 medlemmet efter samråd med de berørte reders 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

¹ ILO-IMO-WGPS/9/2009/10, Final report, Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers, Ninth Session. Se: http://www.ilo.org/sector/activities/sectoral-meetings/WCMS_161446/lang--en/index.htm. Denne arbejdsgruppes betydning som led i opfølgningen på vedtagelsen af konventionen om de søfarendes arbejdsforhold fra 2006 blev også anerkendt i en resolution, der blev vedtaget på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonferences 94. møde (søfartskonferencen), da den vedtog konventionen om de søfarendes arbejdsforhold i 2006. Se: Resolution concerning the Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers, International Labour Conference, Provisional Record No. 3-1(Rev.), 94th Session (Maritime), Geneva, 2006, p. 3-1/16. Se: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088130/lang--en/index.htm

² Den foreslåede titel etablerer forholdet mellem tilvejebringelsen af finansiell sikkerhed for hjemsendelse i forskrift 2.5, stk. 2, og begrebet efterladte søfolk som defineret i den foreslåede nye norm A2.5.2, stk. 2 (tidligere stk. 5 i IMO/ILO ad hoc-ekspertarbejdsgruppens "principper").

søfarende, som var ansat eller forhyret eller arbejdede i en hvilken som helst egenskab på et skib, der fører en medlemsstats flag.

5. I forbindelse med denne norm omfatter det fornødne til støtte og underhold af søfarende: mad, tøj og overnatning i tilstrækkeligt omfang, nødvendig lægehjælp samt andre rimelige omkostninger eller udgifter, der skyldes, at den pågældende blev efterladt.

6. Hvert medlem kræver, at skibe, som fører dets flag, og på hvilke forskrift 5.1.3, stk. 1 eller 2, finder anvendelse, fremlægger dokumentation for finansiel sikkerhed udstedt af leverandøren af denne finansielle sikkerhed³. Dokumentationen slås op på et fremtrædende sted, hvor de søfarende er indlogeret. Når mere end én leverandør af finansiel sikkerhed yder dækning, medføres hver leverandørs dokumentation herfor om bord.

7. Dokumentationen for finansiel sikkerhed indeholder de oplysninger, der kræves i bilag A2-1. Den skal være affattet på engelsk eller ledsaget af en oversættelse til engelsk.

8. Bistand fra det finansielle sikkerhedssystem ydes straks på anmodning fra eller på vegne af den berørte søfarende, understøttet af det nødvendige bevis for retten hertil i overensstemmelse med stk. 2 ovenfor.

9. I henhold til forskrift 2.2 og 2.5 skal bistand ydet 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 nævnte udgift til hjemrejse
- c) omkostninger til det fornødne til støtte og underhold fra datoen for den handling eller unkladelse, der førte til, at den søfarende blev efterladt, og indtil denne er kommet hjem.

10. Hjemrejseomkostninger dækker rejse med passende og hurtige transportmidler, normalt fly, og inkluderer mad og overnatning til den søfarende, fra denne forlod skibet, og indtil vedkommende er ankommet til eget hjem, nødvendig lægehjælp, passage og transport af personlige ejendele og andre rimelige omkostninger eller udgifter, der skyldes, at den pågældende blev efterladt.

11. 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.

³ IMO/ILO's fælles ad hoc-ekspertarbejdsgruppe aftalte i 2009, at dette punkt skulle føjes til listen over områder, der var omfattet af havnestatskontrol, og var derfor et anliggende, der skulle certificeres for skibe, der både skal inspiceres og certificeres. Se stk. 106 i den endelige rapport (Final report) omtalt i note 1 ovenfor. Udtrykket dokumentation (*documentary evidence*) blev brugt til at afhjælpe en uenighed om den præcise form, hvori dokumenterne, der skulle bevise den finansielle sikkerhed, skulle fremlægges. Dette ordvalg stemmer også overens med tilgangen i ILO-retningslinjerne for flagstatsinspektion (*ILO Guidelines on flag State inspection*), som blev udarbejdet i 2008 af et internationalt trepartsekspertmøde.

12. Intet i denne norm indskrænker forsikringsselskabets eller leverandøren af den finansielle sikkerheds regresret over for tredjeparter.

13. Bestemmelserne i denne norm udelukker eller 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 andre beløb fra andre kilder som følge af rettigheder, krav eller retsmidler, som kan være genstand for kompensation i henhold til denne norm.

B. Forslag vedrørende retningslinje B2.5

Efter den nuværende retningslinje B2.5 tilføjes følgende overskrift og tekst:

Retningslinje B2.5.3 – Finansiell sikkerhed

1. Selv om der i forbindelse med norm A2.5.2, stk. 8, er behov for tid til at kontrollere gyldigheden af visse aspekter af den søfarendes anmodning, bør dette ikke være til hinder for, at den søfarende eller en repræsentant straks modtager den del af den anmodede bistand, som anses for berettiget.

C. Forslag til et nyt bilag

Før bilag A5-I tilføjes følgende bilag:

BILAG A2-I

Bevis for finansiell sikkerhed i henhold til forskrift 2.5, stk. 2

Certifikatet eller⁴ anden dokumentation som nævnt i norm A.2.5.2, stk. 7, skal rumme følgende oplysninger:

- a) skibets navn
- b) skibets registreringshavn
- c) skibets kaldesignal
- d) skibets IMO-nummer
- e) navn og adresse på leverandøren 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
- i) en attestering af, at den finansielle sikkerhed opfylder kravene i norm A2.5.2.

⁴ Som bemærket ovenfor var der en vis uenighed i IMO/ILO's fælles ad hoc-ekspertarbejdsgruppe om, hvilken form beviset for denne sikkerhed skulle have. Derfor foreslås det at skrive "eller" for at sikre fleksibilitet.

D. Forslag vedrørende bilag A5-I, A5-II og A5-III⁵

1. I slutningen af bilag A5-I tilføjes følgende punkt:

Finansiel sikkerhed for hjemsendelse.

2. I bilag A5-II efter punkt 14 under overskriften *Overensstemmelseserklæring – Del I* tilføjes følgende punkt:

15. Finansiel sikkerhed for hjemsendelse (forskrift 2.5).

3. I bilag A5-II efter punkt 14 under overskriften *Overensstemmelseserklæring – Del II* tilføjes følgende punkt:

15. Finansiel sikkerhed for hjemsendelse (forskrift 2.5).

4. I slutningen af bilag A5-III tilføjes følgende område:

Finansiel sikkerhed for hjemsendelse.

II – ANDET SÆT FÆLLES FORSLAG: FORSLAG TIL ÆNDRINGER AF KODEKSEN VEDRØRENDE FORSKRIFT 4.2 I MLC, 2006

Dette forslag afspejler de principper, der blev vedtaget på det 9. møde (2.-6. marts 2009) i IMO/ILO's fælles ad hoc-ekspertarbejdsgruppe om ansvar og erstatning i forbindelse med erstatning for dødsfald og personskade og efterladte søfolk⁶. Fodnoterne i dette forslag er alene til orientering og er ikke led i dette forslag til ordlyden i ændringsforslagene.

A. Forslag vedrørende Norm A4.2

1. I denne overskrift "Norm A4.2 – Redernes ansvar" erstattes A4.2 med A4.2.1.

2. Efter stk. 7 i den nuværende norm A4.2 tilføjes følgende tekst:

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

⁵ Som angivet ovenfor i note 3 aftalte IMO/ILO's ad hoc-ekspertarbejdsgruppe, at disse krav ville blive omfattet af skibets certificeringssystem.

⁶ ILO-IMO-WGPS/9/2009/10, Final report, Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers, Ninth Session. Denne arbejdsgruppes betydning som led i opfølgningen på vedtagelsen af konventionen om de søfarendes arbejdsforhold fra 2006 blev også anerkendt i en resolution, der blev vedtaget på den Internationale Arbejdsorganisations generalkonferences 94. møde (søfartskonferencen), da den vedtog konventionen om de søfarendes arbejdsforhold i 2006. Se: Resolution concerning the Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers, International Labour Conference, Provisional Record No. 3-1(Rev.), 94th Session (Maritime), Geneva, 2006, p. 3-1/16. Se: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_088130/lang--en/index.htm

denne norm vedrørende kontraktlige krav som defineret i norm A.4.2.2 opfylder følgende minimumskrav:

a) Kontraktlig kompensation, når den er fastlagt i den søfarendes ansættelsesaftale og uden indskrænkning af nedenstående 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) Når 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 blive modregnet af rederen i andre erstatninger, der hidrører fra andre krav, som den søfarende har rejst mod rederen som følge af samme hændelse.

d) Kravet om kontraktlig kompensation kan rejses direkte af den berørte søfarende eller dennes slægtning eller en repræsentant for den søfarende eller en udpeget modtager⁷.

9. Hvert medlems love og forskrifter sikrer, at de søfarende underrettes på forhånd, hvis rederens finansielle sikkerhed skal afmeldes, og underrettes straks, hvis den ikke skal fornyes.

10. Hvert medlems love og forskrifter sikrer, at flagstaten underrettes af leverandøren af forsikringen, hvis en reders finansielle sikkerhed skal afmeldes, når den afmeldes eller ikke fornyes.

11. Hvert medlem kræver, at skibe, som fører dets flag, fremlægger dokumentation for finansiell sikkerhed udstedt af leverandøren af denne finansielle sikkerhed. Dokumentationen slås op på et fremtrædende sted, hvor de søfarende er indlogeret. Når mere end én leverandør af finansiell sikkerhed yder dækning, medføres hver leverandørs dokumentation herfor om bord.

12. Den finansielle sikkerhed sikrer betaling af alle kontraktlige krav, som den dækker, og som opstår i den periode, hvor dokumentet er gyldigt.

13. Dokumentationen for finansiell sikkerhed indeholder de oplysninger, der kræves i bilag A4-1. Den skal være affattet på engelsk eller ledsaget af en oversættelse til engelsk.

Efter den nuværende norm A4.2 tilføjes følgende overskrift og tekst:

Norm A4.2.2 – Behandling af kontraktlige krav⁸

⁷ Ordlyden i de principper, der blev foreslået af IMO/ILO's ad hoc-ekspertarbejdsgruppe (se den endelige rapport, nævnt i note 6 ovenfor, stk. 149-152 og bilag II, "principper", i stk. 4), er blevet tilpasset juridisk sprogbrug. Selv om ordlyden fremstår som et kompromis (se stk. 152), ville talsmanden for gruppen af søfarende gerne have den sat i kantet parentes (se stk. 151). Det noteres, at det nuværende forslag ikke indeholder kantede parenteser.

⁸ De principper, der foreslås af IMO/ILO's fælles ad hoc-ekspertarbejdsgruppe, omfattede to emner. Se stk. 133-134 i den endelige rapport (Final report) omtalt i note 6 ovenfor.

1. I forbindelse med norm A4.2.1 og nærværende norm forstås ved "kontraktlige erstatningskrav" ethvert erstatningskrav vedrørende sygdom, tilskadekomst eller død indtruffet, mens den søfarende arbejder i henhold til en ansættelsesaftale for søfarende eller som følge af deres ansættelse i henhold til en sådan aftale.

2. Hvert medlems love og forskrifter sikrer, at der findes effektive ordninger for modtagelse, behandling og upartisk afgørelse af kontraktlige krav om erstatning som nævnt i norm A4.2.1 gennem hurtige og retfærdige procedurer.

B. Forslag vedrørende retningslinje B4.2

1. I denne overskift "Retningslinje B4.2 – Redernes ansvar" erstattes B4.2 med B4.2.1.
2. I stk. 1 i den nuværende Retningslinje B4.2 erstattes "Norm A4.2" med "Norm A4.2.1".
3. Efter stk. 3 i den nuværende Retningslinje B4.2 tilføjes følgende overskrift og tekst:

Retningslinje B4.2.2 – Behandling af kontraktlige krav

1. Det bør i nationale love eller forskrifter bestemmes, at parterne i betalingen af et kontraktligt krav kan benytte modellen til modtagelses- og frigørelsesblanket i bilag B4-I.

C. Forslag til nye bilag

1. Efter bilag A2-I tilføjes følgende bilag:

BILAG A4-I

Bevis for finansiel sikkerhed i henhold til forskrift 2.5, stk. 2

Dokumentationen for finansiel sikkerhed, der kræves i henhold til norm A4.2.1, stk. 13, indeholder følgende oplysninger:

- a) skibets navn
- b) skibets registreringshavn
- c) skibets kaldesignal
- d) skibets IMO-nummer
- e) navn og kontaktoplysninger på leverandøren/-erne af den finansielle sikkerhed
- f) forretningssted for leverandøren/-erne af den finansielle sikkerhed
- g) rederens navn
- h) den finansielle sikkerheds gyldighedsperiode
- i) en attestering fra den kompetente myndighed af, at den finansielle sikkerhed opfylder kravene i denne norm.

2. Efter bilag A4-I tilføjes følgende bilag:

BILAG B4-I

Model til modtagelses- og frigørelsesblanket, jf. retningslinje B4.2.2

Skib:

.....

Hændelse:

.....

Søfarende/retmæssig arving og/eller forsørget familiemedlem:

.....

Reder:

.....

Undertegnede [søfarende][søfarendes retmæssige arving og/eller forsørgede familiemedlem]* anerkender herved modtagelsen af summen [beløb og valuta], hvorved rederen opfylder sin forpligtelse til at betale kontraktlig erstatning for personskade og/eller dødsfald på de vilkår og betingelser, der er fastlagt for min/den søfarendes ansættelse, og jeg frigør hermed rederen for dennes forpligtelser i henhold til de nævnte vilkår og betingelser.

Betalingen foretages uden erkendelse af erstatningsansvar og modtages, uden at det indskrænker min/den søfarendes retmæssige arvings og/eller forsørgede familiemedlems ret til at søge erstatning ad rettens vej for uagtsomhed, skadevoldende handling eller andre grunde til retslig prøvelse, som hidrører fra førnævnte hændelse.

Dateret

den:

.....

Søfarende/retmæssig arving og/eller forsørget familiemedlem:

.....

Underskrift:

.....

Hermed bekræftes:

Reder/reders repræsentant:

Underskrift:

.....

Forsikringsselskab/forsikringsselskabets repræsentant:

Underskrift:

.....

*Det ikkerekvante udstreges.

D. Forslag vedrørende bilag A5-I, A5-II og A5-III⁹

1. I slutningen af bilag A5-I tilføjes følgende punkt:

Finansiel sikkerhed vedrørende redernes ansvar.

2. I bilag A5-II efter punkt 15 under overskriften *Overensstemmelseserklæring – Del I* tilføjes følgende punkt:

16. Finansiel sikkerhed vedrørende redernes ansvar (forskrift 4.2).

3. I bilag A5-II efter punkt 15 under overskriften *Overensstemmelseserklæring – Del II* tilføjes følgende punkt:

16. Finansiel sikkerhed vedrørende redernes ansvar (forskrift 4.2).

4. I slutningen af bilag A5-III tilføjes følgende område:

Finansiel sikkerhed vedrørende redernes ansvar.

⁹ IMO/ILO's ad hoc-ekspertarbejdsgruppe aftalte i 2009, at dette punkt skulle føjes til listen over områder, der var omfattet af havnestatskontrol, og var derfor et anliggende, der skulle certificeres for skibe, der både skal inspiceres og certificeres. Se stk. 126 i den endelige rapport (Final report) omtalt i note 1 ovenfor. Dette ordvalg stemmer også overens med tilgangen i ILO-retningslinjerne for flagstatsinspektion (*ILO Guidelines on flag State inspection*), som blev udarbejdet i 2008 af et internationalt trepartsekspertmøde. See: http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_101788/lang--en/index.htm