



Bruxelles, den 27.7.2017  
COM(2017) 406 final

2017/0181 (NLE)

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**

(EØS-relevant tekst)

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

I 2006 vedtog Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) konventionen om søfarendes arbejdsforhold (MLC) for at skabe et enkelt og sammenhængende instrument, der omfatter alle opdaterede normer for internationalt arbejde til søs. MLC fastlægger omfattende rettigheder og beskyttelse på arbejdspladsen for alle søfarende uanset deres nationalitet og skibets flag. Den er indtil videre blevet ratificeret af 81 lande, herunder alle EU-medlemsstaterne bortset fra Slovakiet, Tjekkiet og Østrig<sup>1</sup>.

Bestemmelserne i MLC blev indarbejdet i EU-retten ved Rådets direktiv 2009/13/EF<sup>2</sup> 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. Direktivet ajourførte EU-retten ved at indarbejde MLC-normer, der var gunstigere for søfarende end de eksisterende normer (ansættelsesaftaler, arbejdstid, hjemsendelse, opholdsrum og fritidsfaciliteter, fødevarer og forplejning, beskyttelse af sundhed og sikkerhed, lægebehandling og klageprocedurer osv.). Direktivet fremmede ratificeringen af MLC i hele EU og bidrog til at fremskynde dens ikrafttræden. Det bidrog ligeledes til at sikre en ensartet gennemførelse af MLC-normerne i alle medlemsstaterne og til at sikre, at aftalen kan håndhæves med specifikke foranstaltninger i henhold til EU-retten.

MLC 2006 løste kun delvis problemerne vedrørende ansvar og erstatning i forbindelse med besætningens erstatningskrav i tilfælde af dødsfald, tilskadekomst og efterladte søfarende i udenlandske havne, når skibsrederne ikke længere opfylder deres forpligtelser. Søfartsindustrien er af global karakter og reguleres af forskellige nationale love, afhængigt af den stat, som skibsejeren kommer fra, fartøjets flagstat eller besætningens nationalitet. Dette gør det vanskeligt for søfarende at få hurtig og tilfredsstillende erstatning, hvis de efterlades, eller i tilfælde af tilskadekomst eller død.

Disse problemer har længe været anerkendt af både ILO og IMO (Den Internationale Søfartsorganisation). I 1998 oprettede de IMO/ILO's ad hoc-ekspertarbejdsgruppe om ansvar og erstatning i forbindelse med erstatningskrav ved dødsfald, tilskadekomst og efterladte søfarende. Denne gruppe anbefalede en fremgangsmåde i to faser, nemlig vedtagelse af ikkebindende retningslinjer<sup>3</sup> i første fase og vedtagelse af obligatoriske dokumenter i anden

---

<sup>1</sup> Østrig var ikke forpligtet til at gennemføre Rådets direktiv 2009/13/EF af geografiske grunde (se Kommissionens afgørelse af 29. september 2016 om at afslutte traktatbrudssag 2014/0489 om manglende meddelelse mod Østrig), da Østrig er en indlandsstat, som ikke længere har et register over søgående skibe og ikke agter at indføre et sådant register i den nærmeste fremtid. Ifølge UNCTAD's statistikker over handelsflåder baseret på registreringsflag og skibstype er Slovakiet og Tjekkiet endvidere indlandsstater uden handelsflåder, der fører deres flag.

Se <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93>

<sup>2</sup> EUT L 124 af 20.5.2009, s. 30. Direktivet trådte i kraft den 20. august 2013, ikrafttrædelsesdatoen for MLC. EU-medlemsstaterne skulle gennemføre direktivet i national ret senest den 20. august 2014.

<sup>3</sup> IMO-forsamlingen vedtog to sæt retningslinjer vedrørende finansiel sikkerhed til dækning af erstatningskrav fra søfarende i forbindelse med efterladte søfarende, tilskadekomst og dødsfald i november 2001: <http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/JointIMOILOWorkingGroupsOnSeafarerIssues/Pages/IMOILOWGLiabilityCompensationForDeathAbandonment.aspx>

fase. Den anbefalede ligeledes, at der blev etableret en database over efterladte søfarende, hvilket skete i 2005<sup>4</sup>.

I 2010 og 2011 identificerede ILO to prioriteter på baggrund af anbefalingerne fra den fælles arbejdsgruppe, nemlig efterladte søfarende og finansiel sikkerhed og erstatningskrav vedrørende søfarendes død eller langvarige invaliditet. I 2004 vedtog det særlige trepartsudvalg, der var nedsat i henhold til MLC, to ændringsforslag vedrørende disse prioriteter. Ifølge ILO's database over efterladte søfarende var der pr. marts 2016 192 uløste sager med efterladte handelsskibe, hvoraf nogle går helt tilbage til 2006. Mange efterladte søfarende opholder sig – ofte i månedsvis – om bord på skibe uden at få løn og uden adgang til forplejning eller lægehjælp og har ikke penge til at komme hjem.

Nogle af bestemmelserne indført ved ændringerne henhørte under EU's kompetence og vedrørte spørgsmål, om hvilke EU havde vedtaget regler, navnlig på områderne arbejdsmarkedsforhold og transport. Rådet vedtog derfor en afgørelse (2014/346/EU)<sup>5</sup> om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på Den Internationale Arbejdskonferences 103. møde til ændringer fra 2014 af kodeksen i konventionen om søfarendes arbejdsforhold, der sikrede EU's støtte til deres godkendelse.

Ændringsforslagene blev godkendt af Den Internationale Arbejdskonference på dennes 103. møde i Genève den 11. juni 2014. Alle EU-medlemsstaterne godkendte ændringerne. De to sæt ændringsforslag vedrører både de ufravigelige bestemmelser (del A – forskrifter og normer) og de fravigelige bestemmelser (del B – retningslinjer)<sup>6</sup> i kodeksen i MLC. De vedrører forskrift 2.5 (hjemsendelse) i afsnit 2 om ansættelsesvilkår og forskrift 4.2 (redernes ansvar) i afsnit 4 om sundhedsbeskyttelse, lægebehandling, velfærd og social sikring.

Formålet med de ændrede ufravigelige bestemmelser er at sikre et effektivt finansielt sikkerhedssystem.

- 1) Systemet skal beskytte søfarendes rettigheder, hvis de efterlades (ændring til forskrift 2.5). Denne ændring forbedrer det finansielle sikkerhedssystem, der gælder, når rederen undlader at betale hjemsendelsesomkostningerne, som allerede fastsat i forskrift 2.5, stk. 2. Der tages endvidere højde for to nye situationer, hvor rederen har efterladt den søfarende uden det fornødne til støtte og underhold, eller hvor rederen på anden vis ensidigt har afbrudt forbindelsen med den søfarende, herunder manglende betaling af løn ifølge kontrakten i mindst to måneder. Der stilles endvidere krav om et hurtigt og effektivt finansielt sikkerhedssystem til at bistå søfarende på et skib, der fører en medlemsstats flag, hvis de efterlades.
- 2) Der stilles minimumskrav til det finansielle sikkerhedssystem, som skal sikre denne kompensation ved kontraktlige erstatningskrav i tilfælde af søfarendes død eller

---

<sup>4</sup> Database over rapporterede tilfælde af efterladte søfarende.

Se <http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>. Indholdet af databasen er begrænset til forladte fartøjer indberettet efter den 1. januar 2004.

<sup>5</sup> Rådets afgørelse 2014/346/EU af 26. maj 2014 (EUT L 172 af 12.6.2014, s. 28).

<sup>6</sup> 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). Retningslinjerne er ikke obligatoriske og er ikke omfattet af havnestatskontrol, men myndighederne skal tage behørigt hensyn til deres indhold ved opfyldelsen af deres forpligtelser, og dette vil blive overvåget ved brug af ILO's tilsynssystem.

langvarige invaliditet som følge af en arbejdsrelateret skade, sygdom eller fare (forskrift 4.2).

De pågældende ændringer forbedrer og udbygger derfor den eksisterende ordning til beskyttelse af søfarende, de gør erstatningsprocedurerne nemmere og mere effektive, og de understøttes af forpligtelsen til at medbringe dokumentation for det finansielle sikkerhedssystem om bord.

Disse ændringer af MLC trådte i kraft den 18. januar 2017 for 18 medlemsstater<sup>7</sup>. I Nederlandene forventes ændringerne at træde i kraft den 1. januar 2018<sup>8</sup>. Italien og Litauen har udskudt ændringernes ikrafttræden til den 18. januar 2018<sup>9</sup>. For så vidt angår de fire medlemsstater, som har ratificeret MLC efter godkendelsen af ændringerne, har Slovenien allerede accepteret ændringerne, der vil træde i kraft den 3. august 2017. Estland, Portugal og Rumænien har imidlertid endnu ikke indgivet en formel erklæring om accept. Den forventes i de kommende måneder<sup>10</sup>.

Den 5. december 2016 indgik arbejdsmarkedets parter i søfartssektoren – European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) – en aftale om ændring af deres aftale om gennemførelse af MLC 2006, der er knyttet som bilag til direktiv 2009/13/EF, for at bringe den i overensstemmelse med ændringerne fra 2014 til MLC 2006. Indholdet af alle ufravigelige bestemmelser i ændringerne fra 2014 til MLC er indarbejdet i denne aftale.

Den 12. december 2016 anmodede ECSA og ETF Kommissionen om at iværksætte deres aftale ved et forslag til Rådets afgørelse i henhold til artikel 155, stk. 2, i TEUF. Dette forslag imødekommer deres anmodning.

Kommissionen fremlægger dette forslag til at bringe direktiv 2009/13/EF og aftalen, der er knyttet til det som bilag, i overensstemmelse med ILO's obligatoriske ændringer fra 2014 til MLC. Dette vil give søfarende om bord på skibe, der fører en EU-medlemsstats flag, bedre arbejdsvilkår, sundhed og sikkerhed og social beskyttelse.

Forslaget tager også sigte på at sikre en effektiv håndhævelse af ILO's obligatoriske ændringer fra 2014 til MLC i hele EU gennem anvendelse af håndhævelsesdirektivet om

---

<sup>7</sup> [http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11301:0::NO::P11301\\_INSTRUMENT\\_AMENDMENT\\_ID:3256971](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11301:0::NO::P11301_INSTRUMENT_AMENDMENT_ID:3256971)

<sup>8</sup> Nederlandene har meddelt, at landet først vil være bundet af ændringerne efter efterfølgende udtrykkelig meddelelse om dets accept i henhold til artikel XV, stk. 8, litra a), i konventionen. Det er sket for at udsætte accepten af ændringerne og gennemføre dem i nederlandsk lovgivning, og Nederlandene har meddelt, at landet forventer, at ændringerne træder i kraft den 1. januar 2018. Se [https://www.ilent.nl/english/merchant\\_shipping/crew/legislation/amendments\\_mlc\\_2014/](https://www.ilent.nl/english/merchant_shipping/crew/legislation/amendments_mlc_2014/)

<sup>9</sup> Nederlandene har gjort brug af muligheden i artikel XV, stk. 8, litra b), i konventionen.

<sup>10</sup> General Observation, Report of the Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations, s. 577: "i en række tilfælde er der opstået spørgsmål om, hvordan medlemmer, hvis ratificering blev registreret mellem vedtagelsen og ikrafttrædelsen af ændringerne, kan acceptere ændringerne af kodeksen vedtaget i henhold til artikel XV i MLC 2006. (...) Udvalget bemærker, at kontoret har meddelt alle de berørte medlemmer, at de kan acceptere ændringerne ved at fremsende en formel erklæring herom til generaldirektøren ". Se [http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/P/09661/09661\(2017-106-1A\).pdf](http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/P/09661/09661(2017-106-1A).pdf). I Estland, Portugal og Rumænien trådte MLC i kraft henholdsvis den 24. november 2016, den 5. maj 2017 og den 12. maj 2017, men ændringerne vil først træde i kraft, når de afgiver en erklæring om accept. Da de stemte for ændringerne, forventes det imidlertid, at de fremsender en erklæring om accept i de kommende måneder.

flagstatens ansvar (direktiv 2013/54/EU)<sup>11</sup>. I dette direktiv fastlægges regler med henblik på at sikre, at medlemsstaterne:

- effektivt opfylder deres forpligtelser som flagstater med hensyn til gennemførelse af de relevante dele af MLC 2006 (dvs. de dele, hvis indhold anses for at svare til bestemmelserne i bilaget til direktiv 2009/13/EF)
- indfører særlige ordninger for kontrol med overholdelse og håndtering af procedurer for klager om bord og på land.

Når bilaget til direktiv 2009/13/EF er blevet ændret ved dette forslag, vil kontrolforanstaltningerne i direktiv 2013/54/EU også finde anvendelse på ændringerne fra 2014 til MLC, uden at det er nødvendigt at ændre MLC specifikt.

#### • **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Forslaget er i tråd med Kommissionens arbejde med at etablere et retfærdigt og ægte transeuropæisk arbejdsmarked, som giver arbejdstagere tilstrækkelig beskyttelse og bæredygtige job<sup>12</sup>. Det omfatter sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen, arbejdstid, social beskyttelse samt rettigheder i forbindelse med ansættelseskontrakten. Ved gennemførelsen af en integreret EU-havpolitik har Kommissionen også givet sin fulde støtte til "dialogen mellem arbejdsmarkedets parter om indarbejdelse i EU-lovgivningen af ILO-konventionen om søfarendes arbejdsforhold"<sup>13</sup>.

Dette forslag støtter søfartssikkerhed på anden måde. Beskyttelse af efterladte søfarende ved at tilbyde dem hjemsendelse, støtte og ophold og betale deres udestående lønninger kan hjælpe med at forebygge ulykker for fartøj og besætning, fordi det betyder, at søfarende ikke skal forblive om bord på forladte skibe, der er strandet i havne, indtil de hjemsendes eller får betalt deres udestående lønninger. De efterlades heller ikke i drivende fartøjer uden brændstoffer eller basale fødevarer- og drikkevandsforsyninger.

Et mere robust finansielt sikkerhedssystem i tilfælde af efterladte søfarende og søfarendes langvarige invaliditet og eller død vil lette byrden for de europæiske havne og kystsamfund, som i øjeblikket bistår berørte søfarende og deres familier.

Dette forslag supplerer bestræbelserne på at gennemføre MLC mere effektivt ved at udnytte de særlige ordninger for kontrol og håndtering af procedurer for klager om bord og på land i håndhævelsesdirektiv 2013/38/EU<sup>14</sup> om havnestatskontrol. I dette direktiv nævnes MLC 2006 som en af de konventioner, hvis gennemførelse kontrolleres af medlemsstaternes myndigheder i deres havne. Dette sikrer, at skibe og deres besætning, der fører en ikke-ratificerende stats flag, ikke behandles gunstigere end et skib og dets besætning, der fører

---

<sup>11</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/54/EU af 20. november 2013 om visse af flagstatens ansvar for overholdelse og håndhævelse af konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006. (EUT L 329 af 10.12.2013, s. 1-4).

<sup>12</sup> Kommissionsformand Jean-Claude Junckers tale om Unionens tilstand for Europa-Parlamentet den 9. september 2015.

<sup>13</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – En integreret EU-havpolitik (KOM(2007) 575 endelig, s. 9).

<sup>14</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/38/EU af 12. august 2013 om ændring af direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol (EUT L 218 af 14.8.2013, s. 1).

en ratificerende stats flag. Ændringerne fra 2014 til MLC er allerede omfattet af dette direktiv, da det gælder for MLC, herunder alle ændringer heraf.

Forslaget supplerer direktiv (EU) 2015/1794<sup>15</sup>, der bragte søfarende ind under anvendelsesområdet for fem direktiver om arbejdsret (om beskyttelse af arbejdstagerne i tilfælde af arbejdsgiverens insolvens, information og høring af arbejdstagere, indførelse af europæiske samarbejdsudvalg, kollektive afskedigelser og overførsel af virksomheder), forbedrer således deres arbejdstagerrettigheder og giver dem samme rettigheder som arbejdstagere på land.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Søtransport har siden tidernes morgen været en katalysator for den økonomiske vækst og fremgang i Europa. Søtransport af gods og passagerer fremmer både samhandelen i EU og den internationale handel og kontakterne mellem alle europæiske nationer, borgere og turister. Den tiltagende mangel på kvalificerede søfolk, officerer såvel som menige, betyder, at der er øget risiko for tab af den kritiske masse af menneskelige ressourcer, som opretholder konkurrenceevnen i den europæiske søfartssektor generelt. Formålet med dette forslag er at støtte "den indsats, som Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) og Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) gør for at sikre fair behandling af søfolk og for at sikre, at bl.a. retningslinjerne om fair behandling af søfolk i forbindelse med ulykker til søs, evakuering af skibe, tilskadekomst eller død samt om vilkårene for landlov gennemføres korrekt i EU og på verdensplan" inden for rammerne af søtransportpolitikken frem til 2018<sup>16</sup>. Dette skulle gøre de maritime erhverv mere attraktive for europæerne.

Forslaget vil bidrage til mere retfærdige konkurrencevilkår for de redere i søtransportsektoren i EU, der overholder reglerne om søfarendes rettigheder og ofte er ringere stillet i forhold til skibe, der ikke overholder standarderne.

Gennemførelsen af arbejdsmarkedsparternes aftale i EU-retten er også i overensstemmelse med Kommissionens tilsagn om at fremme den tværfaglige og sektorspecifikke sociale dialog på EU-plan afgivet i den fælles erklæring om en ny start for social dialog<sup>17</sup>, der blev undertegnet af de europæiske arbejdsmarkedsparter, formandskabet for Rådet og Kommissionen den 27. juni 2016.

Denne aftale er et positivt eksempel på arbejdsmarkedets parter, der støtter Kommissionens dagsorden for bedre regulering<sup>18</sup> ved at sikre, at EU-retten er ajourført og egnet til formålet.

Den afspejler ligeledes princippet i den europæiske søjle for sociale rettigheder<sup>19</sup> om social dialog og inddragelse af arbejdstagerne, hvor det fastslås, at "arbejdsmarkedets parter (...)

---

<sup>15</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1794 af 6. oktober 2015 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/94/EF, 2009/38/EF og 2002/14/EF samt Rådets direktiv 98/59/EF og 2001/23/EF for så vidt angår søfarende (EUT L 263 af 8.10.2015, s. 1).

<sup>16</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger (KOM(2009) 8 endelig, punkt 3).

<sup>17</sup> En ny start for den sociale dialog – erklæring fra formandskabet for Rådet for Den Europæiske Union, Europa-Kommissionen og de europæiske arbejdsmarkedsparter, 27. juni 2016.

<sup>18</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget med titlen "Bedre regulering for bedre resultater - En EU-dagsorden" (COM(2015) 215 final).

skal tilskyndes til at forhandle og indgå kollektive overenskomster på områder, der er relevante for dem, samtidig med at deres uafhængighed og retten til kollektive skridt respekteres. Aftaler indgået mellem arbejdsmarkedets parter skal gennemføres på EU- og medlemsstatsplan, hvis det er relevant". Den afspejler ligeledes andre specifikke principper og rettigheder, der anerkendes i den europæiske søjle for sociale rettigheder, såsom lønninger, et sundt, sikkert og veletilpasset arbejdsmiljø og databeskyttelse og social beskyttelse.

Dette forslag bidrager generelt til at integrere de bæredygtige udviklingsmål fuldt i den europæiske politikramme i overensstemmelse med det afgivne tilsagn i Kommissionens meddelelse om næste skridt hen imod en bæredygtig europæisk fremtid – En europæisk indsats for bæredygtighed<sup>20</sup>.

## **2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET**

### **• Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette forslag er artikel 155, stk. 2.

Artikel 155, stk. 2, i TEUF fastsætter, at "Iværksættelsen af aftaler, der indgås på EU-plan, finder sted enten efter de fremgangsmåder og den praksis, arbejdsmarkedets parter og medlemsstaterne normalt anvender, eller i spørgsmål under artikel 153 efter fælles anmodning fra de underskrivende parter, ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen. Europa-Parlamentet underrettes. Rådet træffer afgørelse med enstemmighed, når den pågældende aftale indeholder en eller flere bestemmelser, der vedrører et af de områder, hvor der kræves enstemmighed i henhold til artikel 153, stk. 2."

Den første ændring i arbejdsmarkedsparternes aftale om det finansielle sikkerhedssystem vedrørende den situation, hvor en søfarende bliver efterladt, vedrører både sundhed og sikkerhed og arbejdsvilkår og er dermed omfattet af artikel 153, stk. 1, litra a), om forbedring af især arbejdsmiljøet for at beskytte arbejdstagernes sikkerhed og sundhed og litra b) om arbejdsvilkårene.

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.

Da der er tale om et område, hvor der kræves enstemmighed i henhold til artikel 153, stk. 2, andet afsnit, skal Rådet træffe afgørelse med enstemmighed.

### **• Nærhedsprincippet**

Dette forslag sikrer, at EU-retten og MLC er sammenhængende, og at ændringerne fra 2014 til MLC håndhæves korrekt i hele EU ved anvendelse af direktiv 2013/54/EU om flagstatens ansvar. Denne målsætning kan ikke opfyldes via national lovgivning, da ændringer i eksisterende EU-lovgivning kun kan vedtages på EU-plan.

---

<sup>19</sup> SWD(2017) 201 final.

<sup>20</sup> COM(2016) 739 final.

EU's fiskerflåder og EU's havne og tredjelandes flåder skal desuden behandles ens. Det understreges desuden udtrykkeligt i Rådets afgørelse 2014/346/EU, at "dele af konventionens regler og ændringerne henhører under Unionens kompetence og vedrører spørgsmål, om hvilke Unionen har vedtaget regler".

Forslaget vil gøre det nemmere at anvende de obligatoriske ændringer til MLC samtidig og på samme måde i alle medlemsstater. Dette er nødvendigt for at sikre ovennævnte lige vilkår for alle flåder og havne i EU. Forslaget kan mindske de negative konsekvenser for EU's havnestater, da færre sager vil blive omfattet af stk. 5, litra a), i forskrift A.2.5 i bilaget til direktiv 2009/13/EF. I henhold til dette stykke skal EU-flagstaten, hvis en reder undlader at sørge for hjemsendelse af den søfarende, sørge herfor. Såfremt EU-flagstaten undlader dette, kan den stat, hvorfra den søfarende skal hjemsendes, eller den stat, hvor den søfarende er statsborger, sørge for hjemsendelsen og få godtgjort udgifterne af EU-flagstaten.

For medlemsstater, der ikke er eller endnu ikke er bundet af ændringerne (medlemsstater, som enten ikke har ratificeret MLC<sup>21</sup> eller endnu ikke har indsendt en formel erklæring om accept<sup>22</sup>), vil EU's indsats have den merværdi, at aftalen kan anvendes på redere, der fører deres flag, hvorved arbejdsvilkårene for søfarende og den sociale beskyttelse for søfarende om bord på disse fartøjer og deres familier forbedres.

Forslaget har også merværdi for medlemsstater, der har ratificeret MLC, og hvor ændringerne allerede er trådt i kraft, og som således er bundet heraf. Det vil sikre, at ændringerne fra 2014 bringes i overensstemmelse med anvendelsesområdet for direktiv 2009/13/EF og for direktiv 2013/54/EU om flagstatens ansvar og af EU-rettens tilsyns- og kontrolsystem, herunder Domstolens jurisdiktion, ud over af kontrolsystemet i henhold til MLC. Dette vil give søfarende en bedre beskyttelse og forventes at øge medlemsstaternes og redernes overholdelse af de nye krav.

- **Proportionalitetsprincippet**

Proportionalitetsprincippet er overholdt, da forslaget udelukkende vedrører gennemførelsen i EU-retten af opdaterede obligatoriske minimumsnormer som fastsat i ændringerne fra 2014 til MLC 2006.

Forslaget giver EU-medlemsstaterne mulighed for at fastholde eller fastsætte gunstigere standarder for arbejdstagerne og tage hensyn til særlige nationale forhold. Som følge heraf giver forslaget plads til fleksibilitet, for så vidt angår valget af konkrete gennemførelsesforanstaltninger.

- **Valg af retsakt**

Den valgte retsakt er et direktiv. Begrebet "afgørelse" i artikel 155, stk. 2, i TEUF er anvendt i sin generelle betydning, således at retsakten kan vælges i overensstemmelse med artikel 288 i TEUF. Det er op til Kommissionen at foreslå den mest passende af de tre bindende retsakter, der er omhandlet i denne artikel (forordning, direktiv eller afgørelse).

---

<sup>21</sup> Slovakiet, Tjekkiet og Østrig.

<sup>22</sup> Estland, Portugal og Rumænien.



I artikel 296 i TEUF hedder det: "Når det ikke er fastsat i traktaterne, hvilken type retsakt der skal vedtages, tager institutionerne i hvert enkelt tilfælde stilling hertil under overholdelse af gældende procedurer og proportionalitetsprincippet."

I dette tilfælde mener Kommissionen, at et direktiv er den mest hensigtsmæssige retsakt, da det ændrer et andet direktiv (direktiv 2009/13/EF), og da aftalen indgået mellem arbejdsmarkedets parter indeholder forpligtelser og rettigheder, der skal gennemføres af medlemsstaterne i national ret.

### **3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Der er ikke foretaget en evaluering af det eksisterende direktiv 2009/13/EF, da gennemførelsesfristen var den 20. august 2014 og overensstemmelsesvurderingen endnu ikke er afsluttet<sup>23</sup>.

- **Høringer af interesserede parter**

Når arbejdsmarkedets parter anmoder Kommissionen om at forelægge et forslag til Rådets afgørelse om iværksættelse af deres aftale i henhold til artikel 155 i TEUF, skal principperne om bedre regulering finde anvendelse, uden at det berører parternes rolle og uafhængighed i henhold til TEUF, Kommissionens opgave med hensyn til at lette dialogen mellem parterne eller behovet for generel gennemsigthed.

I betragtning af processens gennemsigthed, det forhold, at arbejdsmarkedets parter, der er part i denne aftale, repræsenterer arbejdsgiverne og arbejdstagerne i sektoren, og den rolle, som arbejdsmarkedets parter er tiltænkt i henhold til artikel 155 i TEUF, er der ikke gennemført en yderligere offentlig høring<sup>24</sup>.

- **Konsekvensanalyse**

Forslaget vil sikre, at ILO's obligatoriske ændringer fra 2014 bringes i overensstemmelse med anvendelsesområdet for direktiv 2009/13/EF, udelukker muligheden for, at visse detaljer i den i artikel VI, stk. 1, omtalte kodeks ikke skal gælde for skibe med en bruttotonnage på under 200, som ikke udfører internationale rejser, hvis den kompetente myndighed beslutter, det ikke vil være rimeligt eller praktisk muligt, i det omfang det pågældende sagsområde behandles anderledes i nationale foranstaltninger<sup>25</sup>.

Disse virkninger anses dog for at være begrænsede af følgende årsager:

---

<sup>23</sup> Der er i øjeblikket otte åbne overtrædelsesprocedurer for manglende meddelelse af gennemførelsesforanstaltninger (Grækenland, Italien, Letland, Litauen, Polen, Portugal, Slovakiet og Slovenien), som stadig er under behandling.

<sup>24</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool\\_7\\_en.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool_7_en.htm)

<sup>25</sup> Artikel II, stk. 6: "Såfremt den kompetente myndighed beslutter, at det på det pågældende tidspunkt ikke vil være rimeligt eller praktisk muligt, at visse detaljer i den i artikel VI, stk. 1, omtalte kodeks skal gælde for et skib eller en bestemt kategori af skibe, der fører medlemsstatens flag, skal de relevante bestemmelser i kodeksen ikke være gældende, såfremt det pågældende sagsområde behandles anderledes af nationale love eller regler eller kollektive overenskomster eller andre kontrolforanstaltninger. En sådan beslutning kan kun træffes efter høring af de relevante organisationer for redere og søfarende og kan kun træffes med hensyn til skibe med en bruttotonnage på under 200, der ikke udfører internationale rejser."

- Ifølge MLC-databasen<sup>26</sup> har ingen af de ratificerende medlemsstater, hvor ILO's ændringsforslag fra 2014 allerede er trådt i kraft, underrettet ILO om eventuelle nationale beslutninger om ILO's ændringsforslag fra 2014.
- Det subjektive anvendelsesområde for undtagelsen er meget begrænset, da den kun finder anvendelse på skibe med en bruttotonnage på under 200, der sejler i indenrigsfart.
- De ratificerende medlemsstater i ILO har indtil videre principielt gjort brug af denne undtagelse i forbindelse med visse nærmere bestemmelser i afsnit III i MLC vedrørende opholdsrum. Da ILO's ændringsforslag fra 2014 vedrører beskyttelse af grundlæggende rettigheder (tilbagesendelse, søfarendes grundlæggende behov, herunder kost og opholdsrum og betaling af udestående lønninger i op til fire måneder) og kompensation i tilfælde af alvorlige arbejdsrelaterede ulykker (søfarendes død eller langvarige invaliditet), vil det være vanskeligt at begrunde anvendelsen af undtagelsen i sådanne tilfælde.
- De potentielle nationale undtagelser kan ikke omfatte forpligtelsen til at medbringe dokumentation for finansiel sikkerhed i tilfælde af efterladte søfarende, da denne forpligtelse kun gælder for skibe, som skal medbringe et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsforhold<sup>27</sup>. Det skal ligeledes erindres, at ILO's ændringsforslag fra 2014 forbedrer og udbygger den eksisterende beskyttelsesordning, der allerede pålægger medlemsstaterne at stille krav til alle skibe, der sejler under deres flag, om tilvejebringelse af finansiel sikkerhed til dækning af hjemsendelsesudgifter og kompensation i tilfælde af erhvervsrelateret død eller langvarig invaliditet.
- Betingelserne for at gøre brug af undtagelsen (herunder kravet om at høre arbejdsmarkedets parter) er forholdsvis strenge.
- Medlemsstaterne har fleksibilitet med hensyn til kontrollen af anvendelsen af de nye krav på skibe med en bruttotonnage på under 200, der sejler, der ikke udfører internationale rejser i henhold til artikel 3, stk. 2, i direktiv 2013/54/EU, hvilket, jf. artikel II, stk. 6, i MLC, giver medlemsstaterne mulighed for at tilpasse kontrolmekanismerne, herunder inspektionerne, for at tage hensyn til de specifikke forhold, der gælder for disse skibe.

Forslaget vil ligeledes sikre, at ILO's ændringsforslag fra 2014 omfattes af anvendelsesområdet for håndhævelsesdirektiv 2013/54/EU om flagstatens ansvar og af EU-rettens tilsyns- og kontrolsystem, herunder Domstolens jurisdiktion, ud over af kontrolsystemet i henhold til MLC. Dette bør resultere i, at medlemsstaterne og rederne i højere grad overholder bestemmelserne.

<sup>26</sup> <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/database-ratification-implementation/lang-en/index.htm>

<sup>27</sup> I henhold til forskrift 5.1.3 i MLC skal skibe a) med (en) bruttotonnage på 500 eller derover i international fart og b) med en bruttotonnage på 500 og derover, der fører et medlems flag og opererer fra en havn eller mellem havne i et andet land, medbringe et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsforhold.

Da forslaget ellers ikke kan forventes at få betydelige økonomiske, miljømæssige eller sociale virkninger i forhold til referencescenariet, er der ikke blevet foretaget en konsekvensanalyse for dette forslag<sup>28</sup>.

I referencescenariet antages det, at de EU-medlemsstater, der har ratificeret MLC, vil gennemføre ændringerne fra 2014, da disse enten trådte i kraft i disse medlemsstater den 18. januar 2017 eller vil gøre det snart. Hvis aftalen indgået af arbejdsmarkedets parter ikke vedtages, er det derfor sandsynligt, at alle ratificerende medlemsstater under alle omstændigheder vil anvende ændringerne fra 2014 og således gennemføre de beskyttelsesordninger, der finder anvendelse i forbindelse med efterladte søfarende og kompensation for søfarendes død eller tilskadekomst, og at gennemførelsen vil blive kontrolleret ved brug af ILO's tilsynssystem. Dette system er baseret på en undersøgelse af nationale rapporter og bemærkninger fra arbejdsmarkedets parter, der foretages af to organer (CEACR – ekspertkomitéen vedrørende gennemførelsen af konventioner og henstillinger – og Den Internationale Arbejdskonferences trepartskomité vedrørende gennemførelsen af konventioner og henstillinger). Hvis ændringerne ikke gennemføres, vil dette system imidlertid ikke omfatte en retslig mekanisme i lighed med EU-Domstolens.

De nye krav vil forhindre den uheldige situation, at søfarende strander på en ankerplads eller i havne i længere perioder, når rederne efterlader deres besætninger uden at betale deres lønninger eller uden at sende dem tilbage til deres hjemland. Det anslåede antal aktive søfarende i EU's maritime medlemsstater og i Norge i 2010 var 254 119<sup>29</sup>. Ifølge ILO's database over efterladte søfarende er 192 handelsskibe blevet forladt fra 2004, heraf 21 fartøjer under EU-flag. I 2016 blev 20 handelsskibe forladt, hvoraf kun otte sager var blevet løst den 30. maj 2017. Fire af disse 20 fartøjer, der blev forladt i 2016, var fartøjer under EU-flag med 45 efterladte søfarende i alt. Nogle uløste sager om efterladte søfarende går tilbage til 2006. Tidligere ønskede efterladte søfarende ofte ikke at forlade deres skib, før det blev solgt på tvangsauktion med henblik på betaling af udestående krav, herunder krav på udestående lønninger. Nu vil betalingen af disse krav blive fremskyndet gennem det finansielle sikkerhedssystem. Betalingen af udestående krav til søfarende eller deres familier i tilfælde af arbejdsrelateret død eller langvarig invaliditet vil også blive fremskyndet. Dette vil bidrage til at undgå lange forsinkelser i betalingen og bureaukratiske procedurer, som søfarende eller deres familier ofte støder på.

En bedre beskyttelse for efterladte søfarende vil også være til fordel for alle EU-havnemyndigheder, da det vil resultere i færre problematiske sager med efterladte søfarende. Ifølge ILO's database over efterladte søfarende i 2016 blev fem handelsskibe forladt i EU-havne med 58 søfarende.

I henhold til MLC (artikel XV, stk. 13, litra a)) gælder bestemmelser om havnestatskontrol i ratificerende lande, der har accepteret ændringerne, imidlertid også for ikke-ratificerende lande og ratificerende lande, som ikke er bundet af ændringerne. Dette indebærer, at skibe, der sejler under en ratificerende EU-medlemsstats flag, som endnu ikke er bundet af ændringerne fra 2014, og under ikke-ratificerende EU-medlemsstaters flag, vil være underlagt

---

<sup>28</sup> Ifølge retningslinjerne for bedre regulering (SWD(2015) 111 final) skal der foretages en konsekvensanalyse for initiativer, der forventes at få betydelige økonomiske, miljømæssige eller sociale virkninger. Se [http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/docs/swd\\_br\\_guidelines\\_da.pdf](http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/docs/swd_br_guidelines_da.pdf).

<sup>29</sup> "Study on EU seafarers' employment. Final Report", GD MOVE, 2011. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2011-05-20-seafarers-employment.pdf>

havnemyndighedernes kontrol i de ratificerende lande, hvis de ikke opfylder kravene i ændringerne.

På baggrund af denne forventede udvikling i referencescenariet vil Rådets direktiv derfor ikke have nogen væsentlig betydning for nogen af de 22 ratificerende medlemslande, hvor ændringerne allerede trådte i kraft den 18. januar 2017 eller snart træder i kraft, og for de tre indlandsmedlemsstater, der endnu ikke har ratificeret MLC (Slovakiet, Tjekkiet og Østrig).

Anvendelsen af bestemmelserne i dette forslag vil ikke øge de ratificerende medlemsstaters kontrolomkostninger, da de alligevel skal afholde disse omkostninger som følge af deres ratifikation af MLC og ændringerne heraf. Da de ikke ratificerende medlemsstater på nuværende tidspunkt er indlandsstater uden en flåde, forventes det heller ikke, at de vil blive pålagt kontrolomkostninger som følge af dette forslag.

Med hensyn til de potentielle omkostninger ved kontrollen i forbindelse med skibe med en bruttotonnage på under 200, som udfører internationale rejser, giver artikel 3, stk. 2, i direktiv 2013/54/EU medlemsstaterne mulighed for at tilpasse deres kontrolmekanismer, herunder inspektioner, for at tage højde for disse særlige betingelser.

- EU-arbejdsmarkedets parters repræsentativitet i søtransportsektoren

Ved vurderingen af en anmodning fra EU-arbejdsmarkedets parter om iværksættelse af deres aftale i EU-retten i henhold til artikel 155 i TEUF undersøger Kommissionen deres repræsentativitet og mandat på det pågældende område. Dette sikrer, at anmodningen er i tråd med bestemmelserne i TEUF, og at aftalen kan regne med bred opbakning blandt de faktisk berørte.

I overensstemmelse med artikel 1 i Kommissionens afgørelse 98/500/EF<sup>30</sup> skal arbejdsmarkedets parter på europæisk plan:

- a) have tilknytning til specifikke sektorer eller kategorier og være organiseret på europæisk plan
- b) bestå af organisationer, som selv er en integrerende og anerkendt del af medlemsstaternes arbejdsgiver- og arbejdstagerstrukturer, have beføjelse til at forhandle om aftaler og være repræsentative for flere medlemsstater
- c) have egnede strukturer til at sikre deres effektive deltagelse i (sektor)dialogudvalgenes arbejde.

Disse betingelser skal være opfyldt på tidspunktet for aftalens undertegnelse.

Denne aftale vedrører arbejdsvilkår inden for søtransport, hvilket henhører under sektordialogudvalget for søtransport. Arbejdsmarkedets parter i udvalget er European Community Shipowners' Associations (ECSA) på arbejdsgiversiden og European Transport Workers' Federation (ETF) på arbejdstagersiden.

Den 30. juni 2016 offentliggjorde Det Europæiske Institut til Forbedring af Leve- og Arbejdsvilkårene (Eurofound) en undersøgelse af ETF's og ECSA's repræsentativitet som arbejdsmarkedsorganisationer inden for søtransport på EU-plan<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup> Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af et sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan, (EFT L 225 af 12.8.1998, s. 28.)

Med undtagelse af indlandsstaterne (Slovakiet, Tjekkiet, Ungarn og Østrig) og Bulgarien, Letland, Polen og Rumænien har ECSA<sup>32</sup> medlemmer i alle EU's medlemsstater (og i Norge)<sup>33,34</sup>. Selv om et betydeligt antal søfarende kommer fra Polen, er der kun meget få skibsredere i Polen, og der er ingen sektorspecifikke arbejdsgiverorganisationer i Letland. Det betyder, at ECSA realistisk set kun kan hverve nye medlemmer i Bulgarien og Rumænien.

På arbejdstagersiden har ETF 56 medlemmer fra 25 medlemsstater, der tegner sig for 64 % af alle fagforeninger med sektorrelaterede aktiviteter. 52 af disse medlemmer er selv involveret i kollektive overenskomstforhandlinger i sektoren. Ifølge Eurofound's undersøgelse har ETF sektorrelaterede medlemmer i alle medlemsstater med sektorrelaterede aktiviteter.

Baseret på deres medlemskab kan det således konkluderes, at de arbejdsmarkedsparter, der har underskrevet aftalen, er de største arbejdsmarkedsorganisationer på EU-plan i sektoren, at de er repræsentative for sektoren, og at de derfor kan anmode Kommissionen om at iværksætte aftalen i overensstemmelse med artikel 155 i TEUF.

- Lovligheden af aftalens bestemmelser

Kommissionen har undersøgt aftalens lovlighed. Den har nøje gennemgået alle bestemmelser og har ikke fundet nogen, der er i strid med EU-retten. De forpligtelser, som medlemsstaterne vil blive pålagt, udspringer ikke direkte af aftalen mellem arbejdsmarkedets parter. Derimod udspringer de af dens gennemførelse ved en afgørelse truffet af Rådet, dvs. i form af et direktiv. Aftalens anvendelsesområde og indhold falder inden for de områder, der er nævnt i artikel 153, stk. 1, i TEUF, som anført i afsnit 2.

Aftalen indeholder to sæt ændringer af bilaget til direktiv 2009/13/EF, som ikke vil berøre de gældende forbud mod forringelser, der er indeholdt i direktivets artikel 3.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Forslaget iværksætter en aftale mellem arbejdsmarkedets parter. I sådanne tilfælde kan Kommissionen ikke ændre aftalens tekst, men kun godkende eller afvise den<sup>35</sup>.

I de fleste af bestemmelserne i arbejdsmarkedsparternes aftale og i ændringerne fra 2014 til MLC sondres der ikke mellem arbejdstagere i SMV'er og andre. De gælder for alle skibe, der normalt er beskæftiget med kommercielle aktiviteter, bortset fra skibe, der beskæftiger sig med fiskeri eller lignende, og skibe med traditionel bygning såsom dhows og junker. I henhold til direktiv 2013/54/EU kan medlemsstaterne tilpasse kontrolmekanismerne til de specifikke forhold, der gælder for skibe med en bruttotonnage på under 200, der ikke udfører internationale rejser.

---

<sup>31</sup> <https://www.eurofound.europa.eu/da/observatories/eurwork/comparative-information/representativeness-of-the-european-social-partner-organisations-maritime-transport>

<sup>32</sup> ECSA er den faglige sammenslutning, der repræsenterer de nationale rederiforeninger i EU og Norge. Ifølge sammenslutningens websted repræsenterer ESCA næsten 99 % af flåden i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og ca. 20 % af verdensflåden.

<sup>33</sup> I Bulgarien var den sektorspecifikke arbejdsgiverorganisation BSA tilknyttet ECSA fra 2007 til 2012, hvorefter organisationen meldte sig ud.

<sup>34</sup> Slovakiet, Ungarn og Østrig blev udelukket fra undersøgelsen, da de ikke havde nogen sektorrelaterede aktiviteter. På trods af de (begrænsede) sektorrelaterede aktiviteter i Tjekkiet havde landet ingen sektorrelateret arbejdsgiverorganisation.

<sup>35</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool\\_7\\_en.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool_7_en.htm)

Aftalen og ændringerne fra 2014 til MLC er lempeligere for SMV'er, for så vidt angår forpligtelsen til at medbringe dokumentation for finansiel sikkerhed med henblik på at bistå søfarende, der er blevet efterladt. Denne forpligtelse gælder kun for skibe, der er forpligtet til at medbringe et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsforhold i henhold til national ret eller anmodes om at gøre dette. I henhold til forskrift 5.1.3 i kodeksen i MLC skal skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover, der sejler i international fart eller mellem havne, og mindre skibe, hvis rederen anmoder herom, medbringe et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsforhold.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslagets målsætninger er i overensstemmelse med EU's charter om grundlæggende rettigheder, navnlig den rettighed, der er beskyttet i henhold til artikel 31 om retfærdige og rimelige arbejdsforhold, hvor det hedder, at "enhver arbejdstager har ret til sunde, sikre og værdige arbejdsforhold".

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Forslaget har ingen virkninger for EU-budgettet.

#### **5. ANDRE FORHOLD**

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Kommissionen vil overvåge gennemførelsen af direktivet om iværksættelse af aftalen.

Direktiv 2009/13/EF indeholder ikke nogen evaluerings- eller rapporteringskrav. Det er heller ikke hensigten at indføre sådanne krav i dette direktiv om ændring af direktiv 2009/13/EF.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Forklarende dokumenter er ikke nødvendige i dette tilfælde.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Forslaget vedrører et emne, der er relevant for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, og bør derfor også gælde for det.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1

Denne artikel gør aftalen mellem arbejdsmarkedets parter bindende.

Artikel 2

Denne artikel indeholder ændringerne til direktiv 2009/13/EF.

1) I første afsnit indføres en konsekvensændring af nummereringen.

2) I andet afsnit indsættes en ny norm A2.5.2 om "finansiel sikkerhed" med 14 stykker.

- I stk. 1 anføres formålet med den foreslåede norm.
- I stk. 2 defineres begrebet "efterladte søfarende", der vil blive støttet gennem et finansielt sikkerhedssystem:
  - a) i tilfælde af undladelse af at dække omkostningerne ved den søfarendes hjemsendelse (allerede anerkendt i forskrift 2.5, stk. 2, i bilaget til direktiv 2009/13/EF)
  - b) i tilfælde af manglende underhold og støtte (præciseres i stk. 5)
  - c) i enhver anden situation, hvor skibsrederen ensidigt har afbrudt forbindelsen med en søfarende, herunder manglende betaling af løn ifølge kontrakten i mindst to måneder.

Litra b) og c) udvider forpligtelsen til at tilvejebringe et finansielt sikkerhedssystem til at omfatte to nye situationer, hvor søfarende efterlades.

- I stk. 3 fastsættes medlemsstatens forpligtelse som flagstat til at sikre, at der indføres et finansielt sikkerhedssystem for skibe, som fører dens flag. Systemet kan antage forskellige former, der fastlægges af medlemsstaten efter samråd med de berørte rederes og søfarendes organisationer.
- I stk. 4 fastsættes kriterierne for flagstatens finansielle sikkerhedssystem, herunder behovet for at give efterladte søfarende direkte adgang, tilstrækkelig dækning og hurtig finansiell bistand.
- I stk. 5 gives væsentlige oplysninger om begrebet "det fornødne til støtte og underhold", der er omhandlet i stk. 2, litra b).
- I stk. 6 fastsættes kravet om at medbringe dokumentation for finansiell sikkerhed for skibe, som er forpligtet til at medbringe et certifikat vedrørende søfarendes arbejdsforhold i henhold til national ret eller anmodes om at gøre dette.
- I stk. 7 anføres de oplysninger, der skal indgå i dokumentationen, som skal affattes på engelsk eller ledsages af en oversættelse til engelsk.
- I stk. 8 fastsættes kravet vedrørende hurtig finansiell bistand (jf. stk. 4).
- I stk. 9 og 10 om de i stk. 4 omhandlede kriterier for "tilstrækkelig dækning" fastlægges de nærmere bestemmelser og omfanget af den bistand, der ydes under det finansielle sikkerhedssystem. I stk. 9 henvises til forskrift 2.5 i bilaget til direktiv 2009/13/EF om hjemsendelse. Det begrænser dækningen af udestående lønninger og andre rettigheder til fire måneder. Stk. 10 indeholder en detaljeret beskrivelse af dækningen af hjemsendelsesomkostninger, hvis den søfarende efterlades.
- I stk. 11 pålægges leverandøren af den finansielle sikkerhed at give forudgående underretning om en afmelding af den finansielle sikkerhed til flagstaten med mindst 30 dages varsel.
- I stk. 12 fastsættes substitutionsrettigheder for en udbyder af forsikring eller anden finansiell sikkerhed.
- Det anføres i stk. 13, at denne norm ikke indskrænker den regresret, som forsikringsselskabet eller leverandøren af den finansielle sikkerhed har over for tredjeparter.

- Det anføres i stk. 14, at rettighederne i henhold til den foreslåede norm ikke indskrænker den søfarendes andre rettigheder, krav eller retsmidler. Der gives desuden mulighed for at vedtage bestemmelser om udligning af beløb, der modtages i henhold til denne norm fra andre kilder, f.eks. kompensation i forbindelse med rettigheder, krav eller retsmidler i henhold til normen.

3) I tredje afsnit indføres en konsekvensændring af den nuværende nummerering af norm A4.2, som bliver norm A4.2.1. Der tilføjes syv nye stykker (8-14) til den omnummererede norm A4.2.1. Den er baseret på det eksisterende krav i norm A4.2, stk. 1, litra b). I henhold til dette krav skal rederne tilvejebringe finansiell sikkerhed for at sikre kompensation i tilfælde af død eller langvarig invaliditet som følge af arbejdsrelateret skade en søfarende, sygdom eller fare.

- I stk. 8 opregnes i litra a) til e) de minimumskrav, der skal indgå i nationale love og forskrifter for det finansielle sikkerhedssystem til sikring af kompensation som foreskrevet i stk. 1, litra b), i den eksisterende norm A4.2 vedrørende kontraktlige krav (som defineret i stk. 1 i den foreslåede nye norm A4.2.2). De omfatter et krav om fuld betaling uden forsinkelse og foreløbige betalinger, hvis den endelige erstatning er vanskelig af vurdere.
- I stk. 9 og 10 behandles kravene om underretning af søfarende og flagstater, hvis en reders finansielle sikkerhed afmeldes eller ophører.
- I henhold til stk. 11 skal skibe om bord medbringe dokumentation for finansiell sikkerhed udstedt af leverandøren af den finansielle sikkerhed.
- I stk. 12 pålægges leverandøren af den finansielle sikkerhed at give forudgående underretning om en afmelding af den finansielle sikkerhed til flagstaten med mindst 30 dages varsel.
- I stk. 13 fastsættes kravet om, at sikkerheden skal sikre betaling af alle de kontraktlige krav, som den dækker, og som opstår i den periode, hvor dokumentet er gyldigt.
- I stk. 14 anføres de oplysninger, der kræves i dokumentationen for finansiell sikkerhed. Der fastsættes ligeledes et krav om, at dokumentet skal affattes på engelsk eller ledsages af en oversættelse til engelsk.

4) I fjerde afsnit indsættes en ny norm A4.2.2 om "behandling af kontraktlige krav" med tre stykker.

- I stk. 1 præciseres betydningen af begrebet "kontraktlige krav" som omhandlet i det foreslåede stk. 8 i norm A4.2 (omnummereret til A4.2.1).
- Det anføres i stk. 2, hvordan det finansielle sikkerhedssystem, der skal sikre kompensation i tilfælde af arbejdsrelateret død eller langvarig invaliditet, kan antage forskellige former, der skal fastlægges af medlemmet efter samråd med de berørte reders og søfarendes organisationer.
- I henhold til stk. 3 skal der indføres effektive ordninger for modtagelse, behandling og upartisk afgørelse af kontraktlige krav i forbindelse med erstatning som nævnt i norm A4.2 (omnummereret til A4.2.1) gennem hurtige og retfærdige procedurer.



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**

(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 155, stk. 2,

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/EF<sup>36</sup> blev den aftale, der blev indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) om indarbejdelse af bestemmelserne i Den Internationale Arbejdsorganisations (ILO) konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 (MLC) i EU-retten, iværksat med det formål at indarbejde de pågældende normer i konventionen, der var gunstigere for søfarende, i gældende EU-ret. Det havde til formål at forbedre arbejdsvilkårene 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 finansiel 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

---

<sup>36</sup> Rådets direktiv 2009/13/EF af 16. februar 2009 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 (EUT L 124 af 20.5.2009, s. 30).

26. maj 2014 vedtog Rådet derfor en afgørelse (2014/346/EU)<sup>37</sup> om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på Den Internationale Arbejdskonferences 103. møde. Holdningen var at støtte godkendelsen af ændringerne af kodeksen i MLC.

- (4) Ændringsforslagene blev godkendt af konferencen på dennes 103. møde i Genève den 11. juni 2014 og trådte i kraft den 18. januar 2017. Disse vedrører indførelse af et effektivt finansielt sikkerhedssystem, der skal i) beskytte søfarendes rettigheder, hvis de efterlades, og ii) 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 om bord at medbringe dokumentation for det finansielle sikkerhedssystem og til at udvide systemet til at omfatte to nye situationer, hvor søfarende efterlades. (Situationer, hvor søfarende er blevet efterladt uden det fornødne til støtte og underhold, eller hvor rederen ensidigt har afbrudt forbindelsen med den søfarende, herunder manglende betaling af løn ifølge kontrakten i mindst to måneder.)
- (5) Den 5. december 2016 indgik arbejdsmarkedets parter i søfartssektoren – European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) – en 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 om iværksættelse af deres aftale.
- (6) Indholdet af alle 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 arbejdsvilkår 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<sup>38</sup> om tilpasning og fremme af den sociale dialog på fællesskabsplan har Kommissionen vurderet de underskrivende parters repræsentative status samt lovligheden af hver enkelt bestemmelse i aftalen.
- (8) Den aftale, som arbejdsmarkedets parter indgik den 5. december 2016, ændrer aftalen af 19. maj 2008 mellem ECSA og ETF om MLC, der er knyttet som bilag til direktiv 2009/13/EF, og indarbejder ILO's ændringsforslag fra 2014 til MLC i direktivet for at give søfarende om bord på skibe, der fører en EU-medlemsstats flag, bedre arbejdsvilkår, sundhed og sikkerhed og social beskyttelse.

---

<sup>37</sup> 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).

<sup>38</sup> COM(1998) 322 final.

- (9) Den aftale, som arbejdsmarkedets parter indgik den 5. december 2016 om ændring af direktiv 2009/13/EF, vil sikre, at ILO's obligatoriske 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 aftalen.
- (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 underrettet Europa-Parlamentet i henhold til artikel 155, stk. 2, i TEUF ved at fremsende teksten til sit forslag til direktiv indeholdende aftalen til Europa-Parlamentet.
- (13) I dette direktiv overholdes de grundlæggende rettigheder og principper, som anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, navnlig artikel 31.
- (14) Dette direktiv har til formål at sikre bedre arbejdsvilkår, sundhed og sikkerhed og social beskyttelse for arbejdstagere i søtransportsektoren, der er en tværnational sektor, som arbejder under forskellige medlemsstaters flag. Direktivets mål kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre nås på EU-plan; Den Europæiske Union kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. artikel 5, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Union, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

#### VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

##### Artikel 1

Ved dette direktiv iværksættes den aftale, der blev indgået mellem European Community Shipowners' Associations (ECSA) og European Transport Workers' Federation (ETF) den 5. december 2016, ved ændring af Rådets direktiv 2009/13/EF i overensstemmelse med ændringsforslagene fra 2014 til MLC 2006 som godkendt af Den Internationale Arbejdskonference den 11. juni 2014.

##### Artikel 2

I overensstemmelse med aftalen mellem ECSA og ETF indgået den 5. december 2016 om ændring af Rådets direktiv 2009/13/EF for at sikre overensstemmelse med ændringsforslagene fra 2014 til konventionen om søfarendes arbejdsforhold af 2006 som godkendt af Den Internationale Arbejdskonference på dens

103. møde i Genève den 11. juni 2014 foretages følgende ændringer i bilaget til Rådets direktiv 2009/13/EF:

- 1) I overskriften "Norm A2.5 – Hjemsendelse" erstattes "A2.5" med "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 manglende betaling af 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 gørd det efter anmodning fra rederen, 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.

7. Certifikatet eller dokumentationen for finansiell 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

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

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 finansiell 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 forsikringssselskabets 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) I overskriften "Norm A4.2 – Redernes ansvar" erstattes "A4.2" med "A4.2.1" og 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

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 finansiell 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
- i) en attestering fra leverandøren af den finansielle sikkerhed af, at den finansielle sikkerhed opfylder kravene i norm A4.2.1."

4) Følgende norm A4.2.2 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 -forsikring eller en fond eller andre lignende ordninger. Formen fastlægges af medlemsstaten efter samråd med de berørte redere 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."

### Artikel 3

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest to år efter direktivets ikrafttrædelse. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

Lovene og bestemmelserne 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 retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af 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