



Brüsszel, 2017. december 7.
(OR. en)

14796/17

**Intézményközi referenciaszám:
2017/0181 (NLE)**

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

AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Dátum:	2017. december 7.
Címzett:	a delegációk
Előző dok. sz.:	14150/1/17 REV 1
Biz. dok. sz.:	11579/17 - COM(2017) 406 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS IRÁNYELVE az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között a 2009/13/EK tanácsi irányelvnek a 2006-os Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény 2014. évi, a Nemzetközi Munkaügyi Konferencia által 2014. június 11-én jóváhagyott módosításával összhangban történő módosítása céljából létrejött megállapodás uniós jogba való átültetéséről – Politikai megállapodás

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a fent említett irányelvre vonatkozó politikai megállapodás szövegét, amelyet az EPSCO Tanács a 2017. december 7-i 3583. ülésén fogadott el.

A TANÁCS (EU) 2017/... IRÁNYELVE

(...)

az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között a 2009/13/EK irányelvnek a 2006-os Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény 2014. évi, a Nemzetközi Munkaügyi Konferencia által 2014. június 11-én jóváhagyott módosításával összhangban történő módosítása céljából létrejött megállapodás uniós jogba való átültetéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 153. cikke (1) bekezdésének a), b) és c) pontjával együtt értelmezett 155. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

1. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 155. cikke (2) bekezdésével összhangban a munkaadók és a munkavállalók (a továbbiakban: szociális partnerek) közösen kérhetik, hogy az általuk uniós szinten kötött megállapodások a Bizottság javaslatára tanácsi határozat útján kerüljenek átültetésre az uniós jogba.

2. A 2009/13/EK tanácsi irányelv¹ átültette az uniós jogba az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között 2008. május 19-én létrejött azon megállapodást, amely a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezményének (Maritime Labour Convention, a továbbiakban rövidítve: MLC) kötelező rendelkezéseinek az uniós jogba való beépítését célozta, annak érdekében, hogy az európai jogszabályokba is bekerüljenek az egyezményben foglalt, a tengerészek számára kedvezőbb normák. Az irányelv célja a tengerészek munkafeltételeinek javítása volt, különös tekintettel a foglalkoztatási megállapodásokra, a munkaidőre, a repatriálásra, a szakmai előmenetelre és a készségfejlesztésre, a szállás- és szabadidős létesítményekre, az élelmiszerellátásra és az ételmezésre, az egészségvédelemre és a biztonságra, valamint az orvosi ellátásra és a panasztételi eljárásokra.
3. Az ILO a nemzetközi szakértői találkozókat követően elindította az egyezmény módosításának folyamatát, amelynek célja egyrészt a tengerészek magukra hagyásával és a pénzügyi biztosítékokkal kapcsolatos problémák, másrészt a tengerészek halálával vagy tartós munkaképtelenségével kapcsolatos követelések kérdésének a rendezése. Az MLC alapján létrehozott különleges háromoldalú bizottság a 2014. április 7–11. között tartott ülésén két módosítást fogadott el e kérdésekkel kapcsolatban. A módosítások által bevezetett szabályok egy része az Unió hatáskörébe tartozik, és olyan kérdéseket érint, amelyekre vonatkozóan az EU szabályokat fogadott el, nevezetesen a szociálpolitika és a közlekedés területén. A Tanács ezért 2014. május 26-án elfogadta a Nemzetközi Munkaügyi Konferencia (a továbbiakban: a Konferencia) 103. ülészakán az Unió nevében képviselendő álláspontról szóló 2014/346/EU határozatot². A szóban forgó álláspont az MLC-szabályzat módosításai jóváhagyásának támogatását jelentette.

¹ A Tanács 2009. február 16-i 2009/13/EK irányelve az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény alapján kötött megállapodás végrehajtásáról, valamint az 1999/63/EK irányelv módosításáról (HL L 124., 2009.5.20., 30. o.).

² A Tanács 2014. május 26-i 2014/346/EU határozata a Nemzetközi Munkaügyi Konferencia 103. ülészakán a Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény Szabályzatának módosításai tekintetében az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról (HL L 172., 2014.6.12., 28. o.).

4. A Konferencia a 2014. június 11-én Genfben tartott 103. ülésén jóváhagyta a módosításokat, amelyek 2017. január 18-án hatályba léptek. A módosítások egy olyan hatékony pénzügyi biztosítérendszer létrehozását írják elő, amely védi a tengerészek jogait magukra hagyásuk esetén, valamint kártalanítást biztosít olyan szerződéses követelések esetén, melyeket tengerészek munkahelyi sérülés, betegség vagy veszély miatt bekövetkezett halála vagy tartós munkaképtelensége miatt nyújtottak be. A módosítások emellett javítják és optimalizálják a tengerészek védelmét szolgáló meglévő rendszert, többek között előírva, hogy a pénzügyi biztosítérendszer igazoló dokumentumokat a hajók fedélzetén kell tartani, valamint kiterjesztve a rendszert a magára hagyás két új alkategóriájára. Az egyik alkategória az, amikor a hajótulajdonos a tengerészt a szükséges ellátás és támogatás nélkül hagyja, a másik pedig az, amikor a hajótulajdonos más módon egyoldalúan megszakítja a kapcsolatot a tengerésszel, ideértve azt is, ha legalább két hónapig nem folyósítja a tengerész munkabérét.
5. 2016. december 5-én a tengeri szállítási ágazat szociális partnerei – az ECSA és az ETF – megállapodást (a továbbiakban: a szociális partnerek megállapodása) kötöttek a 2009/13/EK irányelvnek a 2006-os MLC 2014-es módosításaival összhangban történő módosítása céljából. E szociális partnerek 2016. december 12-én felkérték a Bizottságot, hogy az EUMSZ 155. cikkének (2) bekezdése alapján nyújtson be javaslatot egy, a megállapodásuk átültetését célzó tanácsi irányelvre.
6. A szociális partnerek megállapodása átveszi az MLC 2014. évi módosításai kötelező erejű rendelkezéseinek tartalmát. A tengerészek magára hagyásának eseteihez kapcsolódó pénzügyi biztosítérendszerrel szóló első módosítás a munkahelyi egészségre és biztonságra, illetve a munkafeltételekre vonatkozik, így az EUMSZ 153. cikke (1) bekezdése a) és b) pontjának hatálya alá tartozik. A második módosítás, amelynek tárgyát a munkahelyi sérülés, betegség vagy veszély következtében bekövetkező halálesetek vagy tartós munkaképtelenség esetén nyújtandó kártalanítást biztosító pénzügyi biztosítérendszerre vonatkozó követelmények képezik, a 153. cikk (1) bekezdésének a munkavállalók szociális biztonságáról és szociális védelméről szóló c) pontja hatálya alá tartozik. A megállapodás tehát az EUMSZ 153. cikkének hatálya alá tartozó kérdéseket érint, és a 155. cikk (2) bekezdésével összhangban a Bizottság javaslata alapján elfogadott tanácsi határozattal ültethető át az uniós jogba. A Szerződés 288. cikke szempontjából a megállapodás átültetésének megfelelő eszköze az irányelv.

7. A közösségi szintű szociális párbeszéd átalakításáról és fejlesztéséről szóló, 1998. május 20-i közleményével összhangban a Bizottság elvégezte az aláíró felek reprezentatív státuszának és a megállapodásban foglalt rendelkezések jogszerűségének értékelését.
8. A szociális partnerek 2016. december 5-i megállapodása módosítja az ECSA és az ETF között 2008. május 19-én létrejött, az MLC-ről szóló – a 2009/13/EK irányelv mellékletét képező – megállapodást, és az MLC 2014-es ILO-módosításainak az irányelvbe való beépítését irányozza elő az uniós tagállamok lobogói alatt közlekedő hajók fedélzetén dolgozó tengerészek munkafeltételeinek, egészségvédelmének és biztonságának, valamint szociális védelmének javítása érdekében.
9. A 2009/13/EK irányelv módosításával a szociális partnerek 2016. december 5-i megállapodása az MLC 2014-es ILO-módosításainak kötelező rendelkezéseit bevonja a lobogó szerinti államok kötelezettségeiről szóló 2013/54/EU végrehajtási irányelv hatálya alá, valamint – az MLC felügyeleti rendszerén túl – kiterjeszti rájuk az uniós jog felügyeleti és ellenőrzési rendszerét, így az Európai Unió bíróságának joghatóságát is. Ez várhatóan azt eredményezi, hogy a tagállamok és a hajótulajdonosok nagyobb mértékben betartják a szabályokat.
10. Az Európai Bizottság – a megállapodás uniós szintű szociális partnerek által történő nyomon követésére és felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezéseinek sérelme nélkül – nyomon követi ezen irányelvnek és a szociális partnerek megállapodásának a végrehajtását.
11. A tagállamok – a szociális partnerek erre vonatkozó együttes kérelmére – megbízhatják a szociális partnereket ezen irányelv végrehajtásával, feltéve, hogy megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy mindenkor biztosítani tudják az ezen irányelv által elérni kívánt eredményeket.
12. Az EUMSZ 155. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Bizottság a szociális partnerek megállapodását tartalmazó irányelvjavaslat szövegének megküldése útján tájékoztatta az Európai Parlamentet.
13. Ez az irányelv tiszteletben tartja az Európai Unió Alapjogi Chartájában, különösen annak 31. cikkében elismert alapvető jogokat és elveket.

14. Mivel ezen irányelv célkitűzéseit, azaz a tengeri szállítási ágazatban – egy különböző tagállamok lobogói alatt közlekedő hajókat működtető, nemzetközi jellegű ágazatban – tevékenykedő munkavállalók munkafeltételeinek, egészségvédelmének és biztonságának, valamint szociális védelmének javítását tagállami szinten nem lehet kielégítően megvalósítani, és azok uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az EUSZ 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányossági elvnek megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
15. A 2009/13/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Ez az irányelv az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között 2016. december 5-én létrejött megállapodást (a szociális partnerek megállapodása) ülteti át az uniós jogba a 2009/13/EK tanácsi irányelvnek a 2006-os MLC 2014. évi, a Nemzetközi Munkaügyi Konferencia által 2014. június 11-én jóváhagyott módosításaival összhangban történő módosítása révén.

2. cikk

A szociális partnerek arról szóló megállapodásával összhangban, hogy a 2009/13/EK tanácsi irányelvet a 2006-os Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény 2014. évi, a Nemzetközi Munkaügyi Konferencia 2014. június 11-i genfi 103. ülésén jóváhagyott módosításaival összhangban módosítani kell, a 2009/13/EK tanácsi irányelv melléklete ezen irányelv mellékletének megfelelően módosul.

3. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek a hatálybalépést követő két éven belül megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok eljuttatják a Bizottságnak nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.
- (2a) A tagállamok – a szociális partnerek erre vonatkozó együttes kérelmére – megbízhatják a szociális partnereket ennek az irányelvnek a végrehajtásával, feltéve, hogy a tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy mindenkor biztosítani tudják az ezen irányelv által elérni kívánt eredményeket.

4. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

5. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*

A 2009/13/EK tanácsi irányelv melléklete a következőképpen módosul:

1. Az „A2.5. norma – Repatriálás” címben az „A2.5.” szöveg helyébe az „A2.5.1.” szöveg lép.
2. A szöveg a következő A2.5.2. normával egészül ki:

„A2.5.2. norma – Pénzügyi biztosíték

- (1) A 2.5. szabály 2. bekezdésének végrehajtása terén ez a norma olyan követelményeket állapít meg, amelyek biztosítják egy gyors és hatékony pénzügyi biztosítérendszer felállítását annak érdekében, hogy a tengerészek segítséget kapjanak, ha magukra hagyják őket.
- (2) Ezen norma alkalmazásában egy tengerész akkor tekintendő magára hagyottnak, ha a hajótulajdonos ezen megállapodás követelményeit vagy a tengerészek munkaszerződésének feltételeit megsértve:
 - a) nem fedezi a tengerész repatriálásának költségeit; vagy
 - b) a szükséges ellátás és támogatás nélkül hagyta a tengerészt; vagy
 - c) más módon egyoldalúan megszakította a kapcsolatot a tengerésszel, ideértve azt is, ha egy legalább két hónapos időszakra nem fizette ki a szerződés szerinti munkabérét.
- (3) Valamennyi tagállam köteles biztosítani, hogy a lobogója alatt közlekedő hajókra vonatkozóan működjön egy olyan pénzügyi biztosítérendszer, amely megfelel ezen norma követelményeinek. A pénzügyi biztosítérendszer szociális biztonsági rendszer, biztosítás, pénzalap vagy más hasonló rendszer formáját öltheti. A formát a tagállam határozza meg a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel való konzultációt követően.
- (4) A pénzügyi biztosítérendszernek – e normának megfelelően – közvetlen hozzáférést, elegendő fedezetet és gyors pénzügyi segítséget kell biztosítania a tagállam lobogója alatt közlekedő hajón magára hagyott tengerészek számára.

- (5) E norma 2. bekezdésének b) pontja alkalmazásában a szükséges ellátás és támogatás a következők biztosítását foglalja magában: megfelelő élelem, szállás és ivóvíz, a hajón való túléléshez szükséges mennyiségű üzemanyag, megfelelő orvosi ellátás.
- (6) Valamennyi tagállam köteles előírni, hogy a lobogója alatt közlekedő azon hajók, amelyeknek a nemzeti jog alapján vagy a hajótulajdonos kérése nyomán rendelkezniük kell tengerészeti munkaügyi bizonyítvánnyal, a hajó fedélzetén tartott, a pénzügyi biztosítékot nyújtó szervezet által kibocsátott tanúsítvánnyal vagy egyéb okirattal képesek legyenek igazolni a pénzügyi biztosíték meglétét. A tanúsítvány vagy okirat egy példányát a tengerészek által jól látható helyen ki kell függeszteni a fedélzeten. Ha több pénzügyi biztosítékot nyújtó szervezet biztosít fedezetet, valamennyi szervezet okiratát a fedélzeten kell tartani.
- (7) A pénzügyi biztosítékról szóló tanúsítványt vagy egyéb okiratot angol nyelven kell kiállítani vagy mellékelni kell hozzá angol nyelvű fordítást, és annak a következő információkat kell tartalmaznia:
- a) a hajó neve;
 - b) a hajó lajstromozási kikötője;
 - c) a hajó hívójele;
 - d) a hajó IMO-száma;
 - e) a pénzügyi biztosítékot nyújtó szervezet vagy szervezetek neve és címe;
 - f) a tengerészek segélykérelmeinek kezeléséért felelős személyek vagy szervezet kapcsolattartási adatai;
 - g) a hajó tulajdonosának neve;
 - h) a pénzügyi biztosíték érvényességének időtartama; valamint
 - i) a pénzügyi biztosítékot nyújtó szervezet igazolása arra vonatkozóan, hogy a pénzügyi biztosíték megfelel az ezen A2.5.2. normában foglalt követelményeknek.

- (8) A pénzügyi biztosítékrendszer által biztosított segítséget gyorsan kell nyújtani azt követően, hogy az érintett tengerész vagy kijelölt képviselője benyújtotta az e norma 2. bekezdése szerinti jogosultság szükséges igazolásával alátámasztott kérelmet.
- (9) A 2.5. szabályra tekintettel a pénzügyi biztosítékrendszer által biztosított segítségnek elegendőnek kell lennie ahhoz, hogy fedezze a következőket:
- a) a munkaszerződés, a vonatkozó kollektív szerződés vagy a lobogó szerinti állam nemzeti joga alapján a hajótulajdonostól a tengerésznek járó elmaradt munkabér és más járandóságok, legfeljebb négyhavi ilyen elmaradt munkabér és legfeljebb négyhavi ilyen elmaradt járandóság erejéig;
 - b) a tengerésznél észszerűen felmerült minden költség, ideértve a repatriálás e norma 10. bekezdésében említett költségét is; valamint
 - c) a tengerész alapvető szükségletei, beleértve a következőket: megfelelő élelem, adott esetben ruházat, szállás, ivóvíz, a hajón való túléléshez szükséges mennyiségű üzemanyag, megfelelő orvosi ellátás, továbbá minden olyan ésszerű költség és díj, amely a magára hagyást megvalósító cselekmény vagy mulasztás és a tengerész hazaérkezése közötti időszakban merült fel.
- (10) A repatriálási költségnek fedeznie kell a megfelelő és gyors módon – alapesetben légi úton – történő utazást, és magába kell foglalnia a tengerészek ételmezését és szállását a hajó elhagyásának időpontjától a tengerész otthonába történő megérkezéséig, a szükséges orvosi ellátást, a személyes tárgyak hazajuttatását, valamint a magára hagyás következtében felmerülő minden egyéb ésszerű költséget és díjat.
- (11) A pénzügyi biztosíték az érvényességi időszakának lejárta előtt csak abban az esetben szűnhet meg, ha a pénzügyi biztosítékot nyújtó szervezet legalább 30 nappal a megszűnés időpontja előtt értesíti erről a lobogó szerinti állam illetékes hatóságát.

- (12) Ha a biztosítást vagy más pénzügyi biztosítékot nyújtó szervezet e normának megfelelően valamilyen kifizetést teljesített egy tengerész számára, a szervezet által kifizetett összeg erejéig – az alkalmazandó joggal összhangban – jogátruházás vagy engedményezés útján vagy más módon a szervezetre kell átszállniuk azoknak a jogoknak, amelyek a tengerészt megillették volna.
- (13) E norma egyetlen rendelkezése sem csorbítja a biztosító, illetve a pénzügyi biztosítékot nyújtó szervezet harmadik felekkel szembeni visszkereseti jogát.
- (14) E norma rendelkezései nem kizárólagos jellegűek, és nem érintik az esetleges egyéb olyan jogokat, követeléseket és jogorvoslati lehetőségeket, amelyek ezen kívül rendelkezésre állnak a magukra hagyott tengerészek kárának ellentételezése céljára. A nemzeti jogszabályok előírhatják, hogy az e norma alapján kifizetendő összegeket be lehet számítani azon összegekbe, amelyeket a tengerész más forrásokból kap olyan jogok, követelések vagy jogorvoslati lehetőségek révén, amelyek e norma szerint kártalanítást eredményezhetnek.”

3. „A hajótulajdonosok felelőssége” című A4.2. norma a következőképpen módosul:

- a) az „A4.2.” helyébe „A4.2.1.” lép;
- b) a szöveg a következő bekezdésekkel egészül ki:

„8. A nemzeti jogszabályoknak elő kell írniuk, hogy az A4.2.2. normában meghatározott szerződéses követelések vonatkozásában kártalanítást biztosító, e norma 1. bekezdésének b) pontja szerinti pénzügyi biztosítékrendszer megfeleljen az alábbi minimumkövetelményeknek:

- a) amennyiben a tengerész munkaszerződése kártalanításról rendelkezik, a szerződés szerinti kártalanítás e bekezdés c) pontjának sérelme nélkül teljes egészében, késedelem nélkül fizetendő;
- b) nem gyakorolható nyomás az érintettre annak érdekében, hogy a szerződéses összeget el nem érő kifizetést elfogadjon;

- c) amennyiben egy tengerész tartós munkaképtelenségének jellegéből fakadóan nehézségbe ütközik azon kárpótlás teljes összegének megállapítása, amelyre a tengerész jogosult lehet, időközi kifizetést vagy kifizetéseket kell juttatni a tengerésznek a méltánytalan nehézségek elkerülése érdekében;
 - d) a 4.2. szabály 2. bekezdésének megfelelően a tengerész egyéb törvényes jogainak sérelme nélkül kapja meg a kifizetést, de a hajótulajdonos beszámíthatja az ilyen kifizetést a tengerész által a hajótulajdonossal szemben támasztott, ugyanahhoz az incidenshez kapcsolódó egyéb követelésből eredő kártérítésbe; valamint
 - e) a szerződés szerinti kártalanításra irányuló követelést benyújthatja közvetlenül az érintett tengerész, illetve annak közeli hozzátartozója, képviselője vagy egy kijelölt kedvezményezett.
- (9) A nemzeti jogszabályoknak biztosítaniuk kell, hogy a hajótulajdonos pénzügyi biztosítékának felmondása vagy megszűnése esetén a tengerészek előzetes értesítést kapjanak.
- (10) A nemzeti jogszabályoknak biztosítaniuk kell, hogy a hajótulajdonos pénzügyi biztosítékának felmondása vagy megszűnése esetén a pénzügyi biztosítékot nyújtó szervezet értesítse a lobogó szerinti állam illetékes hatóságát.
- (11) A tagállamok előírják, hogy a lobogójuk alatt közlekedő hajók a fedélzetükön tartott, a pénzügyi biztosítékot nyújtó szervezet által kibocsátott tanúsítvánnyal vagy egyéb okirattal tudják igazolni a pénzügyi biztosíték meglétét. A tanúsítvány vagy okirat egy példányát a tengerészek által jól látható helyen ki kell függeszteni a fedélzeten. Ha több pénzügyi biztosítékot nyújtó szervezet biztosít fedezetet, valamennyi szervezet okiratát a fedélzeten kell tartani.
- (12) A pénzügyi biztosíték az érvényességi időszakának lejárta előtt csak abban az esetben szűnhet meg, ha a pénzügyi biztosítékot nyújtó szervezet legalább 30 nappal a megszűnés időpontja előtt értesíti erről a lobogó szerinti állam illetékes hatóságát.

- (13) A pénzügyi biztosítéknak a hatálya alá tartozó valamennyi szerződéses követelés kifizetésére vonatkoznia kell az okirat érvényességi ideje alatt.
- (14) A pénzügyi biztosítékról szóló tanúsítványt vagy egyéb okiratot angol nyelven kell kiállítani vagy mellékelni kell hozzá angol nyelvű fordítást, és annak a következő információkat kell tartalmaznia:
- a) a hajó neve;
 - b) a hajó lajstromozási kikötője;
 - c) a hajó hívőjele;
 - d) a hajó IMO-száma;
 - e) a pénzügyi biztosítékot nyújtó szervezet vagy szervezetek neve és címe;
 - f) a tengerészek szerződéses követeléseinek kezeléséért felelős személyek vagy szervezet kapcsolattartási adatai;
 - g) a hajó tulajdonosának neve;
 - h) a pénzügyi biztosíték érvényességének időtartama; valamint
 - i) a pénzügyi biztosítékot nyújtó szervezet igazolása arra vonatkozóan, hogy a pénzügyi biztosíték megfelel az A4.2.1. normában foglalt követelményeknek.”

4. A szöveg az alábbi normával egészül ki:

„A4.2.2. norma – A szerződéses követelések kezelése

- (1) Az A4.2.1. norma 8. bekezdése és e norma alkalmazásában a »szerződéses követelés« olyan követelés, amely a tengerésznek – a vonatkozó nemzeti jogszabályokban, munkaszerződésben vagy kollektív szerződésben meghatározottak szerinti – munkahelyi sérülés, betegség vagy veszély következtében beálló halálával vagy hosszú távú munkaképtelenségével kapcsolatos.

- (2) Az A4.2.1. norma 1. bekezdésének b) pontja szerinti pénzügyi biztosítékrendszer szociális biztonsági rendszer, biztosítás, pénzalap vagy más hasonló rendszer formáját öltheti. A formát a tagállam határozza meg a hajótulajdonosok és a tengerészek érintett szervezeteivel való konzultációt követően.
- (3) A nemzeti jogszabályoknak biztosítaniuk kell, hogy hatékony mechanizmusok álljanak rendelkezésre az A4.2.1. norma 8. bekezdése szerinti kártalanítás iránti szerződéses követelések gyors és tisztességes eljárás keretében történő befogadásához, kezeléséhez és pártatlan rendezéséhez.”
-