



Bruksela, 7 grudnia 2017 r.
(OR. en)

14796/17

**Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0181 (NLE)**

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

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Data:	7 grudnia 2017 r.
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	14150/1/17 REV 1
Nr dok. Kom.:	11579/17 - COM(2017) 406 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DYREKTYWY RADY wdrażającej Umowę zawartą między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie zmiany dyrektywy Rady 2009/13/WE zgodnie z wprowadzonymi w 2014 r. poprawkami do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., zatwierdzonymi przez Międzynarodową Konferencję Pracy w dniu 11 czerwca 2014 r. - Porozumienie polityczne

Delegacje otrzymują w załączeniu tekst porozumienia politycznego dotyczącego wyżej wymienionej dyrektywy; został on uzgodniony przez Radę EPSCO na jej 3583. posiedzeniu, które odbyło się w dniu 7 grudnia 2017 r.

DYREKTYWA RADY (UE) 2017/...

z dnia

wdrażająca Umowę zawartą między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie zmiany dyrektywy Rady 2009/13/WE zgodnie z wprowadzonymi w 2014 r. poprawkami do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., zatwierdzonymi przez Międzynarodową Konferencję Pracy w dniu 11 czerwca 2014 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 155 ust. 2 w związku z art. 153 ust. 1 lit. a), b) i c),

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 155 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej pracodawcy i pracownicy („partnerzy społeczni”) mogą wspólnie zażądać wykonania zawartych przez nich umów na poziomie Unii w drodze decyzji Rady na wniosek Komisji.

- (2) Dyrektywą Rady 2009/13/WE¹ wdrożono umowę zawartą w dniu 19 maja 2008 r. przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), aby uwzględnić w prawie Unii obowiązkowe postanowienia opracowanej przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP) Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. w celu aktualizacji obowiązujących przepisów europejskich poprzez włączenie do nich norm tej Konwencji, które były korzystniejsze dla marynarzy. Dyrektywa miała na celu poprawę warunków pracy marynarzy, w szczególności, jeżeli chodzi o umowy o pracę, czas pracy, repatriację, rozwój kariery i umiejętności, pomieszczenia socjalno-bytowe, zaopatrzenie w żywność i wyżywienie, ochronę zdrowia i bezpieczeństwa, opiekę medyczną i procedury składania skarg.
- (3) Po przeprowadzeniu spotkań z ekspertami międzynarodowymi MOP uruchomiła proces mający na celu zmianę konwencji, aby z jednej strony uwzględnić obawy dotyczące pozostawienia marynarzy oraz zabezpieczenia finansowego, a z drugiej – roszczenia związane ze śmiercią lub długoterminową niepełnosprawnością marynarzy. Na posiedzeniach w dniach 7–11 kwietnia 2014 r. Specjalny Komitet Trójstronny, ustanowiony na mocy Konwencji o pracy na morzu, przyjął dwie poprawki dotyczące tych kwestii. Część zasad wprowadzonych poprawkami podlegała kompetencjom Unii i dotyczyła kwestii, w których Unia przyjęła przepisy, w szczególności w obszarze polityki społecznej i transportu. W związku z tym w dniu 26 maja 2014 r. Rada przyjęła decyzję 2014/346/UE² w sprawie stanowiska, które zostanie przyjęte w imieniu Unii podczas 103. sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy. Stanowisko to zakładało poparcie dla zatwierdzenia poprawek do kodeksu Konwencji o pracy na morzu.

¹ Dyrektywa Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz.U. L 124 z 20.5.2009, s. 30).

² Decyzja Rady 2014/346/UE z dnia 26 maja 2014 r. w sprawie stanowiska, które zostanie przyjęte w imieniu Unii Europejskiej podczas 103. sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy w odniesieniu do poprawek do kodeksu Konwencji o pracy na morzu (Dz.U. L 172 z 12.6.2014, s. 28).

- (4) Poprawki zatwierdzono na 103. sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy w Genewie w dniu 11 czerwca 2014 r. i weszły one w życie w dniu 18 stycznia 2017 r. Dotyczą one zapewnienia skutecznego systemu zabezpieczenia finansowego, aby chronić prawa marynarzy w przypadku pozostawienia oraz zagwarantować odszkodowanie z tytułu roszczeń umownych dotyczących śmierci lub długoterminowej niepełnosprawności marynarzy w wyniku obrażeń, choroby lub ryzyka związanych z wykonywaną pracą. Udoskonalają one i optymalizują istniejący system ochrony marynarzy, w tym obowiązek posiadania przez statki na pokładzie dokumentacji potwierdzającej istnienie systemu zabezpieczenia finansowego oraz rozszerzenia systemu w taki sposób, aby uwzględniał dwa nowe rodzaje pozostawienia. Chodzi tu o sytuacje, w których marynarze są pozostawieni bez pokrycia koniecznych kosztów utrzymania i wsparcia lub w których armator jednostronnie zerwał więzi z marynarzem, w tym nie wypłacił wynagrodzenia umownego za okres co najmniej dwóch miesięcy.
- (5) W dniu 5 grudnia 2016 r partnerzy społeczni w sektorze transportu morskiego, tj. ECSA oraz ETF, zawarli umowę („umowę partnerów społecznych”) w celu zmiany dyrektywy 2009/13/WE zgodnie z poprawkami wprowadzonymi w 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. W dniu 12 grudnia 2016 r. zwrócili się do Komisji o przedstawienie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady na podstawie art. 155 ust. 2 TFUE, aby wdrożyć tę umowę.
- (6) Umowa partnerów społecznych odzwierciedla treść obowiązkowych postanowień zawartych w poprawkach wprowadzonych do Konwencji o pracy na morzu w 2014 r. Pierwsza poprawka, dotycząca systemu zabezpieczenia finansowego w przypadku pozostawienia marynarza, uwzględnia zarówno zdrowie i bezpieczeństwo, jak i warunki pracy, jest zatem objęta art. 153 ust. 1 lit. a) i b) TFUE. Druga poprawka dotycząca wymogów, jakie musi spełniać system zabezpieczenia finansowego, aby zapewnić odszkodowanie w przypadku śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności marynarza w wyniku obrażeń, choroby lub ryzyka związanych z wykonywaną pracą, jest objęta art. 153 ust. 1 lit. c) dotyczącym zabezpieczenia społecznego i ochrony socjalnej pracowników. W związku z tym umowa dotyczy kwestii objętych art. 153 TFUE i może być wdrożona decyzją Rady na wniosek Komisji, zgodnie z art. 155 ust. 2. Do celów art. 288 Traktatu właściwym instrumentem do wykonania umowy jest dyrektywa.

- (7) Zgodnie z komunikatem Komisji z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie dostosowania i wspierania dialogu społecznego na poziomie Wspólnoty, Komisja oceniła reprezentatywny status stron sygnatariuszy i zgodność z prawem wszystkich klauzuli umowy.
- (8) Umowa partnerów społecznych z dnia 5 grudnia 2016 r. zmienia umowę zawartą w dniu 19 maja 2008 r. między ECSC a ETF w sprawie Konwencji o pracy na morzu, stanowiącą załącznik do dyrektywy Rady 2009/13/WE, oraz włącza do tej dyrektywy wprowadzone przez MOP w 2014 r. poprawki do Konwencji o pracy na morzu, aby poprawić warunki pracy, zdrowie i bezpieczeństwo oraz ochronę socjalną marynarzy na pokładzie statków podnoszących banderę państwa członkowskiego.
- (9) Dzięki zmianie dyrektywy 2009/13/WE umowa partnerów społecznych z dnia 5 grudnia 2016 r. włączy obowiązkowe postanowienia, które są zawarte w poprawkach wprowadzonych przez MOP do Konwencji o pracy na morzu w 2014 r., w zakresie stosowania dyrektywy 2013/54/UE o egzekwowaniu dotyczącej obowiązków państw bandery oraz – w uzupełnieniu systemu nadzoru Konwencji o pracy na morzu – w przewidziany w prawie Unii system nadzoru i monitorowania, w szczególności w system Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Powinno to doprowadzić do poprawy przestrzegania przepisów przez państwa członkowskie i armatorów.
- (10) Nie naruszając postanowień umowy dotyczących działań następczych i przeglądu ze strony partnerów społecznych na poziomie Unii, Komisja Europejska będzie monitorowała wdrażanie niniejszej dyrektywy i umowy partnerów społecznych.
- (11) Na wspólny wniosek partnerów społecznych państwa członkowskie mogą im powierzyć wdrażanie niniejszej dyrektywy z zastrzeżeniem, że państwa członkowskie podejmą wszystkie działania niezbędne do zapewnienia, aby przez cały czas państwa te mogły gwarantować rezultaty, do których ta dyrektywa dąży.
- (12) Na podstawie art. 155 ust. 2 TFUE Komisja poinformowała Parlament Europejski, przesyłając mu tekst swojego wniosku dotyczącego dyrektywy zawierającego umowę partnerów społecznych.
- (13) W niniejszej dyrektywie respektuje się prawa podstawowe i przestrzega się zasad uznanych w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, w szczególności w jej art. 31.

- (14) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie poprawa warunków pracy, zdrowia i bezpieczeństwa oraz ochrony socjalnej pracowników w sektorze transportu morskiego, który jest sektorem transgranicznym, operującym pod banderami różnych państw członkowskich, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (15) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2009/13/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Niniejsza dyrektywa wdraża Umowę zawartą między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w dniu 5 grudnia 2016 r. („umowę partnerów społecznych”) poprzez zmianę dyrektywy Rady 2009/13/WE zgodnie z poprawkami z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., zatwierdzonymi przez Międzynarodową Konferencję Pracy w dniu 11 czerwca 2014 r.

Artykuł 2

Zgodnie z umową partnerów społecznych zakładającą zmianę dyrektywy Rady 2009/13/WE zgodnie z poprawkami z 2014 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. zatwierdzonymi przez Międzynarodową Konferencję Pracy na 103. sesji, w Genewie w dniu 11 czerwca 2014 r., w załączniku do dyrektywy Rady 2009/13/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej dwa lata po jej wejściu w życie. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.
- 2a. Na wspólny wniosek partnerów społecznych państwa członkowskie mogą im powierzyć wdrażanie niniejszej dyrektywy z zastrzeżeniem, że państwa członkowskie podejmą wszystkie działania niezbędne do zapewnienia, aby przez cały czas państwa te mogły gwarantować rezultaty, do których ta dyrektywa zakłada.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

W załączniku do dyrektywy Rady 2009/13/WE wprowadza się następujące zmiany:

- (1) w nagłówku „Norma A2.5 – Repatriacja” oznaczenie „A2.5” zastępuje się oznaczeniem „A2.5.1”;
- (2) dodaje się następującą normę A2.5.2:

„Norma A2.5.2 — Zabezpieczenie finansowe

1. Poprzez wdrożenie przepisu 2.5 ust. 2 w ramach niniejszej normy ustanawia się wymogi mające na celu zapewnienie stworzenia szybkiego i skutecznego systemu zabezpieczeń finansowych, służącego pomocą marynarzom w przypadku ich pozostawienia.
2. Do celów przedmiotowej normy marynarza uznaje się za pozostawionego, jeżeli, naruszając wymogi niniejszej umowy lub warunki określone w umowie o pracę marynarza, armator:
 - a) nie pokrywa kosztów repatriacji marynarza; lub
 - b) nie zapewnił marynarzowi pokrycia niezbędnych kosztów utrzymania i wsparcia; lub
 - c) w inny sposób jednostronnie zerwał więzi łączące go z marynarzem, m.in. nie wypłacając wynagrodzenia umownego za okres co najmniej dwóch miesięcy.
3. Każde państwo członkowskie zapewnia, by dla statków podnoszących jego banderę istniał system zabezpieczeń finansowych spełniający wymogi niniejszej normy. System zabezpieczeń finansowych może mieć postać systemu zabezpieczenia społecznego lub ubezpieczenia lub funduszu krajowego lub innych podobnych mechanizmów. Postać tę określa państwo członkowskie po konsultacjach z odpowiednimi organizacjami armatorów i marynarzy.
4. System zabezpieczeń finansowych zapewnia bezpośredni dostęp, wystarczające pokrycie kosztów i przyspieszoną pomoc finansową zgodnie ze wskazaną normą każdemu pozostawionemu marynarzowi na statku podnoszącym banderę danego państwa członkowskiego.

5. Do celów ust. 2 lit. b) niniejszej normy niezbędne koszty utrzymania i wsparcia marynarzy obejmują: odpowiednie wyżywienie, zakwaterowanie, zasoby wody pitnej, zapas paliwa wystarczający do przeżycia na pokładzie statku oraz niezbędną opiekę medyczną.
6. Każde państwo członkowskie wymaga, aby statki podnoszące jego banderę, które zgodnie z prawem krajowym mają obowiązek posiadania morskiego certyfikatu pracy lub czynią tak na wniosek armatora, posiadały na pokładzie certyfikat lub inny dokument potwierdzający zabezpieczenie finansowe wydany przez dostawcę zabezpieczenia finansowego. Jego kopia jest umieszczona w widocznym miejscu na pokładzie, gdzie marynarze mają do niej dostęp. W przypadku gdy zabezpieczenie zapewnia więcej niż jeden dostawca zabezpieczenia finansowego, na pokładzie musi znajdować się dokument od każdego dostawcy.
7. Certyfikat lub inny dokument potwierdzający istnienie zabezpieczenia finansowego sporządzony jest w języku angielskim, lub towarzyszy mu tłumaczenie na język angielski, i zawiera następujące informacje:
 - a) nazwę statku;
 - b) port macierzysty statku;
 - c) sygnał wywoławczy statku;
 - d) numer IMO statku;
 - e) nazwę i adres dostawcy lub dostawców zabezpieczenia finansowego;
 - f) dane kontaktowe osób lub podmiotu odpowiedzialnego za rozpatrywanie wniosków marynarzy o zabezpieczenie;
 - g) nazwę armatora;
 - h) okres ważności zabezpieczenia finansowego; oraz
 - i) poświadczenie wydane przez dostawcę zabezpieczenia finansowego, że zabezpieczenie finansowe spełnia wymogi normy A2.5.2.

8. Pomocy zapewnianej w ramach przedmiotowego systemu zabezpieczeń finansowych udziela się niezwłocznie na wniosek danego marynarza lub wyznaczonego przez niego przedstawiciela, poparty niezbędnym uzasadnieniem należności zgodnie z ust. 2 niniejszej normy.
9. Uwzględniając правило 2.5, pomoc zapewniana w ramach systemu zabezpieczeń finansowych musi być wystarczająca do pokrycia następujących należności:
 - a) zaległego wynagrodzenia i innych świadczeń należnych marynarzowi ze strony armatora w ramach zawartej umowy o pracę, właściwego układu zbiorowego pracy lub prawa krajowego państwa bandery, obejmujących okres maksymalnie czterech miesięcy zaległości w wypłacie wynagrodzenia i czterech miesięcy zaległości w wypłacie innych świadczeń;
 - b) wszystkich uzasadnionych kosztów poniesionych przez marynarza, w tym kosztów repatriacji, o których mowa w ust. 10 tej normy; oraz
 - c) podstawowych potrzeb marynarza, w tym takich pozycji jak: odpowiednie wyżywienie, w razie konieczności – odzież, zakwaterowanie, zasoby wody pitnej, zapas paliwa wystarczający do przeżycia na pokładzie statku oraz niezbędna opieka medyczna, a także wszelkie uzasadnione koszty lub opłaty wynikające z aktu lub zaniechania składających się na pozostawienie, do czasu przyjazdu marynarza do domu.
10. Koszty repatriacji obejmują koszty podróży za pomocą odpowiednich i szybkich środków, zwykle transportem lotniczym, oraz koszty zapewnienia wyżywienia i zakwaterowania marynarzowi od momentu opuszczenia statku do przyjazdu do domu marynarza, niezbędnej opieki medycznej, przewozu i transportu rzeczy osobistych oraz wszelkie inne uzasadnione koszty lub opłaty wynikające z pozostawienia.
11. Zabezpieczenie finansowe nie wygasa przed końcem okresu jego ważności, chyba że dostawca zabezpieczenia finansowego powiadomił właściwy organ państwa bandery z przynajmniej 30-dniowym wyprzedzeniem.

12. Jeżeli dostawca ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego dokonał płatności na rzecz marynarza zgodnie z niniejszą normą, dostawca ten nabywa w drodze subrogacji, przeniesienia lub innym sposobem, prawa przysługujące marynarzowi do wysokości kwoty, którą zapłacił, i zgodnie z mającym zastosowanie prawem.
 13. Niniejsza norma nie narusza prawa regresu ubezpieczyciela lub dostawcy zabezpieczenia finansowego wobec stron trzecich.
 14. Celem postanowień zawartych w niniejszej normie nie jest zapewnienie wyłączności ani naruszenie jakichkolwiek innych praw, roszczeń lub środków zaradczych, które mogą być również dostępne w celu wypłacenia odszkodowania pozostawionym marynarzom. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze mogą stanowić, że wszelkie kwoty należne z tytułu niniejszej normy mogą zostać potrącone z kwot otrzymanych z innych źródeł, wynikających z wszelkich praw, roszczeń lub środków zaradczych, które mogą stanowić przedmiot odszkodowania w ramach obecnej normy.”;
- (3) „Norma A4.2 – Odpowiedzialność armatorów” otrzymuje brzmienie:
- a) oznaczenie „A4.2” zastępuje się oznaczeniem „A4.2.1”;
 - b) dodaje się następujące ustępy:
 - „8. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze stanowią, że system zabezpieczeń finansowych służący do zagwarantowania odszkodowania przewidzianego w ust. 1 lit. b) niniejszej normy w odniesieniu do roszczeń umownych zdefiniowanych w normie A4.2.2 spełnia następujące minimalne wymogi:
 - a) odszkodowanie umowne, jeżeli jest określone w umowie o pracę marynarza i pozostaje bez uszczerbku dla lit. c) niniejszego ustępu, wypłaca się w całości i niezwłocznie;
 - b) nie wywiera się nacisku, by zaakceptować płatność niższą niż kwota umowna;

- c) jeżeli charakter długotrwałej niepełnosprawności marynarza utrudnia oszacowanie pełnego odszkodowania, które może mu przysługiwać, marynarzowi wypłaca się zaliczkę lub zaliczki w celu uniknięcia nadmiernych trudności;
 - d) zgodnie z prawidłem 4.2 ust. 2 marynarz otrzymuje płatność bez uszczerbku dla innych uprawnień, przy czym armator może odliczyć tego rodzaju płatność od kwot odszkodowań z tytułu wszelkich innych roszczeń marynarza wobec armatora wynikających z tego samego zdarzenia; oraz
 - e) roszczenie o odszkodowanie umowne może wnieść bezpośrednio marynarz, którego sprawa dotyczy, lub jego najbliższy krewny, przedstawiciel lub wyznaczony beneficjent.
9. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze zapewniają, by marynarze byli uprzednio powiadamiani o planowanym unieważnieniu lub zakończeniu zabezpieczenia finansowego armatora.
10. Krajowe przepisy ustawodawcze i wykonawcze zapewniają, by właściwy organ państwa bandery był powiadamiany przez dostawcę zabezpieczenia finansowego o unieważnieniu lub zakończeniu zabezpieczenia finansowego armatora.
11. Każde państwo członkowskie wymaga, aby statki podnoszące jego banderę posiadały na pokładzie certyfikat lub inny dokument zabezpieczenia finansowego wydany przez dostawcę zabezpieczenia finansowego. Jego kopia jest umieszczona w widocznym miejscu na pokładzie, gdzie marynarze mają do niej dostęp. W przypadku gdy zabezpieczenie zapewnia więcej niż jeden dostawca zabezpieczenia finansowego, na pokładzie musi znajdować się dokument od każdego dostawcy.
12. Zabezpieczenie finansowe nie wygasa przed końcem okresu jego ważności, chyba że dostawca zabezpieczenia finansowego powiadomił właściwy organ państwa bandery z przynajmniej 30-dniowym wyprzedzeniem.

13. Zabezpieczenie finansowe gwarantuje spłatę wszystkich roszczeń umownych, które są nim objęte i które powstały w okresie ważności tego dokumentu.
14. Certyfikat lub inny dokument potwierdzający istnienie zabezpieczenia finansowego sporządzony jest w języku angielskim, lub towarzyszy mu tłumaczenie na język angielski, i zawiera następujące informacje:
 - a) nazwę statku;
 - b) port macierzysty statku;
 - c) sygnał wywoławczy statku;
 - d) numer IMO statku;
 - e) nazwę i adres dostawcy lub dostawców zabezpieczenia finansowego;
 - f) dane kontaktowe osób lub podmiotu odpowiedzialnego za rozpatrywanie roszczeń umownych marynarzy;
 - g) nazwę armatora;
 - h) okres ważności zabezpieczenia finansowego; oraz
 - i) poświadczenie wydane przez dostawcę zabezpieczenia finansowego, że spełnia ono wymogi normy A4.2.1.”;

(4) dodaje się następującą normę:

„Norma A4.2.2 – Postępowanie w sprawie roszczeń umownych

1. Do celów normy A4.2.1 ust. 8 i niniejszej normy termin »roszczenie umowne« oznacza dowolne roszczenie z tytułu śmierci lub długotrwałej niepełnosprawności marynarza w wyniku obrażeń, choroby lub ryzyka związanych z wykonywaną pracą, zgodnie z przepisami prawa krajowego, postanowieniami umowy o pracę zawartej z marynarzem lub stosownie do układu zbiorowego pracy.

2. System zabezpieczeń finansowych określony w normie A4.2.1 ust. 1 lit. b) może mieć postać systemu zabezpieczenia społecznego, ubezpieczenia, funduszu lub innych podobnych mechanizmów. Postać tę określa państwo członkowskie po konsultacjach z odpowiednimi organizacjami armatorów i marynarzy.
 3. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze zapewniają wprowadzenie skutecznych rozwiązań w zakresie otrzymywania, rozpatrywania i bezstronnego rozstrzygnięcia roszczeń umownych o odszkodowania, o których mowa w normie A4.2.1 ust. 8, w ramach szybkich i sprawiedliwych procedur.”.
-