



Rada  
Európskej únie

V Bruseli 9. januára 2018  
(OR. en)

15647/17

---

---

**Medziinštitucionálny spis:  
2017/0181 (NLE)**

---

---

**SOC 809  
EMPL 616  
MAR 234  
TRANS 554**

## **LEGISLATÍVNE AKTY A INÉ PRÁVNE AKTY**

---

Predmet: SMERNICA RADY, ktorou sa vykonáva Dohoda uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) na účely zmeny smernice 2009/13/ES v súlade s dodatkami k Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 prijatými v roku 2014 a schválenými Medzinárodnou konferenciou práce 11. júna 2014

---

**SMERNICA RADY (EÚ) 2018/...**

**Z ...,**

**ktorou sa vykonáva Dohoda  
uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA)  
a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF)  
na účely zmeny smernice 2009/13/ES v súlade s dodatkami k  
Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006  
prijatými v roku 2014 a schválenými Medzinárodnou konferenciou práce 11. júna 2014**

**(Text s významom pre EHP)**

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 155 ods. 2 v spojení s jej článkom 153 ods. 1 a 4 písm. a), b) a c),

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Podľa článku 155 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) môžu sociálni partneri spoločne požadovať, aby dohody, ktoré uzavreli na úrovni Únie, boli na návrh Komisie vykonané rozhodnutím Rady.
- (2) Dohoda uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ďalej len „ECSA“ – European Community Shipowners' Associations) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ďalej len „ETF“ – European Transport Workers' Federation) 19. mája 2008 bola vykonaná smernicou Rady 2009/13/ES<sup>1</sup> s cieľom začleniť záväzné ustanovenia Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 (ďalej len „MLC“ – Maritime Labour Convention) prijatého Medzinárodnou organizáciou práce (MOP) do práva Únie v záujme aktualizácie platných právnych predpisov Únie na základe tých noriem dohovoru, ktoré sú pre námorníkov priaznivejšie. Cieľom smernice bolo zlepšiť pracovné podmienky námorníkov, najmä pokiaľ ide o pracovné dohody, pracovný čas, repatriáciu, profesijný rast a rozvoj zručností, ubytovanie a zariadenia na rekreačné účely, stravovanie a zásobovanie, ochranu zdravia a bezpečnosti, lekársku starostlivosť a postupy riešenia sťažností.

---

<sup>1</sup> Smernica Rady 2009/13/ES zo 16. februára 2009, ktorou sa vykonáva Dohoda uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o Dohovore o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 a ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/63/ES (Ú. v. EÚ L 124, 20.5.2009, s. 30).

- (3) Po medzinárodných zasadnutiach expertov začala MOP postup prijímania dodatkov k MLC s cieľom riešiť obavy týkajúce sa jednak prípadov zanechania námorníkov bez finančných prostriedkov a náležitej starostlivosti a finančného zabezpečenia a jednak nárokov súvisiacich s úmrtiami alebo dlhodobou pracovnou neschopnosťou námorníkov. Osobitný tripartitný výbor zriadený v rámci dohovoru prijal na svojom zasadnutí 7. – 11. apríla 2014 dva dodatky v súvislosti s týmito otázkami. Časti pravidiel zavedených dodatkami spadali do právomoci Únie a týkali sa záležitostí, ktoré sú upravené predpismi Únie, najmä v oblasti sociálnej politiky a dopravy. Rada preto 26. mája 2014 prijala rozhodnutie 2014/346/EÚ<sup>1</sup> stanovujúce pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie na 103. zasadnutí Medzinárodnej konferencie práce (MKP). Pozíciou Únie bolo podporiť schválenie dodatkov ku kódexu MLC (ďalej len „dodatky k MLC z roku 2014“).

---

<sup>1</sup> Rozhodnutie Rady 2014/346/EÚ z 26. mája 2014 o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie na 103. zasadnutí Medzinárodnej konferencie práce v súvislosti so zmenami kódexu Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave (Ú. v. EÚ L 172, 12.6.2014, s. 28).

- (4) Dodatky k MLC z roku 2014 boli schválené na 103. zasadnutí Medzinárodnej konferencie práce 11. júna 2014 v Ženeve a platnosť nadobudli 18. januára 2017. Týkajú sa zavedenia účinného systému finančného zabezpečenia na ochranu práv námorníkov v prípade ich zanechania bez finančných prostriedkov a náležitej starostlivosti a zaistenia náhrady škody v prípade zmluvných nárokov spojených s úmrtím alebo dlhodobou pracovnou neschopnosťou námorníkov z dôvodu pracovného úrazu, choroby z povolania alebo nebezpečenstva z povolania. Zlepšujú a optimalizujú existujúci systém ochrany námorníkov vrátane povinnosti pre lode mať na palube písomný doklad o systéme finančného zabezpečenia a rozšíriť tento systém tak, aby zahŕňal dve nové situácie týkajúce sa zanechania námorníkov bez finančných prostriedkov a náležitej starostlivosti. Tieto situácie sa týkajú prípadov, keď boli námorníci zanechaní bez potrebnej starostlivosti a podpory, alebo keď vlastník lode jednostranne rozviazal svoje záväzky voči námorníkovi vrátane nevyplatenia zmluvnej mzdy za obdobie minimálne dvoch mesiacov.
- (5) ECSA a ETF ako sociálni partneri v odvetví námornej dopravy uzavreli 5. decembra 2016 dohodu (ďalej len „dohoda sociálnych partnerov“) o zmene smernice 2009/13/ES v súlade s dodatkami k MLC z roku 2014. Dňa 12. decembra 2016 požiadali Komisiu, aby predložila návrh smernice Rady podľa článku 155 ods. 2 ZFEÚ na vykonanie uvedenej dohody.

- (6) V dohode sociálnych partnerov sa reprodukuje obsah všetkých záväzných ustanovení dodatkov k dohovoru prijatých v roku 2014. Prvý dodatok týkajúci sa systému finančného zabezpečenia v prípade zanechania námorníka bez finančných prostriedkov a náležitej starostlivosti súvisí tak s ochranou zdravia a bezpečnosťou, ako aj s pracovnými podmienkami, a preto sa naň vzťahuje článok 153 ods. 1 písm. a) a b) ZFEÚ. Na druhý dodatok týkajúci sa požiadaviek na systém finančného zabezpečenia s cieľom zaistiť náhradu škody v prípade úmrtia alebo dlhodobej pracovnej neschopnosti námorníkov v dôsledku pracovného úrazu, choroby z povolania alebo nebezpečenstva z povolania sa vzťahuje článok 153 ods. 1 písm. c) ZFEÚ o sociálnom zabezpečení a sociálnej ochrane pracovníkov. Dohoda sociálnych partnerov sa preto týka záležitostí, na ktoré sa vzťahuje článok 153 ZFEÚ a môže sa vykonať rozhodnutím Rady na návrh Komisie podľa článku 155 ods. 2 ZFEÚ. Na účely článku 288 ZFEÚ je vhodným nástrojom na vykonanie dohody sociálnych partnerov smernica.
- (7) Komisia v súlade so svojim oznámením z 20. mája 1998 o prispôbovaní a podpore sociálneho dialógu na úrovni Spoločenstva posúdila reprezentatívne postavenie zmluvných strán a zákonnosť každej doložky dohody sociálnych partnerov.
- (8) Dohoda sociálnych partnerov mení dohodu uzavretú 19. mája 2008 medzi ECSA a ETF o MLC, ktorá tvorí prílohu k smernici 2009/13/ES, a do uvedenej smernice začleňuje dodatky k MLC z roku 2014 v záujme zlepšenia pracovných podmienok, ochrany zdravia a bezpečnosti a sociálnej ochrany námorníkov na palubách lodí plaviacich sa pod vlajkou niektorého členského štátu.

- (9) Zmenou smernice 2009/13/ES sa prostredníctvom dohody sociálnych partnerov začlenia záväzné ustanovenia dodatkov k MLC z roku 2014, na ktoré sa už vzťahuje systém dohľadu v rámci MLC, do rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2013/54/EÚ<sup>1</sup> a do systému monitorovania práva Únie a dohľadu nad ním, vrátane jurisdikcie Súdneho dvora Európskej únie. To pravdepodobne povedie k dôslednejšiemu dodržiavaniu uvedených ustanovení členskými štátmi a vlastníkami lodí.
- (10) Bez toho, aby tým boli dotknuté ustanovenia dohody sociálnych partnerov o nadväzujúcich opatreniach a preskúmaní zo strany sociálnych partnerov na úrovni Únie, bude Komisia monitorovať vykonávanie tejto smernice a dohody sociálnych partnerov.
- (11) Členské štáty môžu poveriť sociálnych partnerov vykonaním tejto smernice, ak o to sociálni partneri spoločne požiadajú a za predpokladu, že členské štáty podniknú všetky potrebné kroky, aby zabezpečili, že môžu za každých okolností zaručiť výsledky, ktoré táto smernica sleduje.
- (12) Komisia informovala Európsky parlament podľa článku 155 ods. 2 ZFEÚ tým, že mu zaslala znenie svojho návrhu tejto smernice.

---

<sup>1</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/54/EÚ z 20. novembra 2013 o určitých zodpovednostiach vlajkového štátu za plnenie Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 a jeho presadzovanie (Ú. v. L 329, 10.12.2013, s. 1).

- (13) Táto smernica rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané v Charte základných práv Európskej únie, a najmä v jej článku 31.
- (14) Keďže ciele tejto smernice, a to zlepšiť pracovné podmienky, ochranu zdravia a bezpečnosť a sociálnu ochranu pracovníkov v odvetví námornej dopravy, ktoré je cezhraničným odvetvím s pôsobením v rámci jurisdikcií rôznych členských štátov, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (15) Smernica 2009/13/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:



### *Článok 1*

Touto smernicou sa vykonáva dohoda uzavretá 5. decembra 2016 medzi Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) na účely zmeny smernice 2009/13/ES v súlade s dodatkami k MLC z roku 2014.

### *Článok 2*

Podľa dohody sociálnych partnerov sa dohoda uzavretá medzi ECSA a ETF o Dohovore o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006, ktorá sa nachádza v prílohe k smernici 2009/13/ES, mení v súlade s prílohou k tejto smernici.

### *Článok 3*

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do ... [dva roky po dni nadobudnutia jej účinnosti]. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.
3. Členské štáty môžu poveriť sociálnych partnerov vykonaním tejto smernice, ak o to sociálni partneri spoločne požiadajú a za predpokladu, že členské štáty podniknú všetky potrebné kroky, aby zabezpečili, že môžu za každých okolností zaručiť výsledky, ktoré táto smernica sleduje.

#### *Článok 4*

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

#### *Článok 5*

Táto smernica je určená členským štátom.

V ... ..

*Za Radu  
predseda*

## PRÍLOHA

V prílohe k smernici 2009/13/ES sa dohoda uzavretá medzi ECSC a ETF o Dohovore o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 mení takto:

- 1) V nadpise „Norma A2.5 – Repatriácia“ sa výraz „A2.5“ nahrádza výrazom „A2.5.1“.
- 2) Vkladá sa táto norma:

„Norma A2.5.2 – Finančné zabezpečenie

1. Na účely vykonania predpisu 2.5 ods. 2 sa touto normou stanovujú požiadavky na zabezpečenie rýchleho a účinného systému finančného zabezpečenia na pomoc námorníkom v prípade, že sú zanechaní bez finančných prostriedkov a náležitej starostlivosti.
2. Na účely tejto normy sa námorník považuje za zanechaného bez finančných prostriedkov a náležitej starostlivosti, čo predstavuje porušenie požiadaviek tejto dohody alebo podmienok pracovnej zmluvy s námorníkmi, ak vlastník lode:
  - a) neuhradí náklady na repatriáciu námorníka; alebo
  - b) nechal námorníka bez potrebnej starostlivosti a podpory; alebo
  - c) inak jednostranne rozviazal svoje záväzky voči námorníkovi vrátane nevyplatenia zmluvnej mzdy za obdobie minimálne dvoch mesiacov.

3. Každý členský štát musí zabezpečiť, aby sa pre lode plaviace sa pod jeho vlajkou zaviedol systém finančného zabezpečenia, ktorý spĺňa požiadavky tejto normy. Systém finančného zabezpečenia môže mať podobu systému sociálneho zabezpečenia alebo poistenia, alebo vnútroštátneho fondu, alebo iného podobného dojednania. Túto podobu určuje členský štát po konzultácii s príslušnými organizáciami vlastníkov lodí a námorníkov.
4. V súlade s touto normou poskytuje systém finančného zabezpečenia priamy prístup, dostatočné krytie a urýchlenú finančnú pomoc ktorémukoľvek námorníkovi zanechanému bez finančných prostriedkov a náležitej starostlivosti na lodi plaviacej sa pod vlajkou členského štátu.
5. Na účely odseku 2 písm. b) tejto normy potrebná starostlivosť o námorníkov a ich podpora zahŕňa: primeranú stravu, ubytovanie, dodávku pitnej vody, dostatok paliva na prežitie na palube lode a potrebnú zdravotnú starostlivosť.
6. Každý členský štát vyžaduje, aby lode plaviace sa pod jeho vlajkou, ktoré sú podľa vnútroštátnych právnych predpisov povinné mať na palube osvedčenie o práci na mori alebo ktoré tak robia na žiadosť vlastníka lode, mali na palube osvedčenie alebo iný písomný doklad o finančnom zabezpečení vydaný poskytovateľom finančného zabezpečenia. Kópia sa umiestni na dobre viditeľnom mieste na palube, kde je k dispozícii námorníkom. V prípade viac ako jedného poskytovateľa finančného zabezpečenia sa na palube nachádza dokument od každého poskytovateľa.

7. Osvedčenie alebo iný písomný doklad o finančnom zabezpečení je vyhotovený v anglickom jazyku alebo je k nemu priložený preklad do angličtiny a obsahuje tieto informácie:
- a) názov lode;
  - b) prístav registrácie lode;
  - c) volací znak lode;
  - d) IMO číslo lode;
  - e) názov a adresu poskytovateľa alebo poskytovateľov finančného zabezpečenia;
  - f) kontaktné údaje osôb alebo subjektu zodpovedného za riešenie žiadostí námorníkov o pomoc;
  - g) meno/názov vlastníka lode;
  - h) obdobie platnosti finančného zabezpečenia a
  - i) potvrdenie od poskytovateľa finančného zabezpečenia, že finančné zabezpečenie spĺňa požiadavky normy A2.5.2.

8. Pomoc poskytovaná v rámci systému finančného zabezpečenia sa udeľuje urýchlene na žiadosť námorníka alebo jeho určeného zástupcu, pričom je podložená potrebným odôvodnením nároku v súlade s odsekom 2 tejto normy.
9. So zreteľom na predpis 2.5 je pomoc poskytovaná systémom finančného zabezpečenia dostatočná na pokrytie:
  - a) miezd a iných nárokov, ktoré vlastník lode nevyplatil námorníkovi podľa pracovnej zmluvy, príslušnej kolektívnej dohody alebo vnútroštátneho práva vlajkového štátu, a to až do štyroch mesiacov neuhradených miezd a štyroch mesiacov takýchto neuhradených nárokov;
  - b) všetkých primeraných výdavkov, ktoré námorníkovi vznikli, vrátane nákladov na repatriáciu uvedených v odseku 10 tejto normy a
  - c) základných potrieb námorníka, čo zahŕňa napríklad primeranú stravu, v prípade potreby oblečenie, ubytovanie, dodávky pitnej vody, palivo potrebné na prežitie na palube lode, potrebnú zdravotnú starostlivosť a iné primerané náklady alebo poplatky, a to od okamihu konania či nekonania, ktoré vyústilo do zanechania námorníka bez finančných prostriedkov a náležitej starostlivosti, až do jeho návratu domov.

10. Náklady na repatriáciu zahŕňajú cestu primeranými a rýchlymi prostriedkami, zvyčajne letecky, a zahŕňajú stravu a ubytovanie námorníka od času opustenia lode až po jeho príchod domov, potrebnú zdravotnú starostlivosť, prepravu osobných vecí a iné primerané náklady alebo poplatky vyplývajúce zo zanechania námorníka bez finančných prostriedkov a náležitej starostlivosti.
11. Finančné zabezpečenie sa neskončí skôr, ako uplynie obdobie platnosti finančného zabezpečenia, pokiaľ to poskytovateľ finančného zabezpečenia neoznámí príslušnému orgánu vlajkového štátu aspoň 30 dní vopred.
12. Ak v súlade s touto normou poskytovateľ poistenia či iného finančného zabezpečenia uhradil platbu akémukoľvek námorníkovi, tento poskytovateľ získava subrogáciou, prevodom alebo iným spôsobom predmetné práva, ktoré by sa vzťahovali na daného námorníka, a to až do výšky ním uhradenej sumy a v súlade s uplatniteľnými právnymi predpismi.
13. Žiadnym ustanovením tejto normy nie je dotknuté žiadne právo poisťovateľa alebo poskytovateľa finančného zabezpečenia vymáhať náhradu od tretích strán.

14. Ustanovenia v tejto norme nemajú byť výlučné, ani nimi nemajú byť dotknuté žiadne iné práva, nároky či prostriedky nápravy, ktoré môžu byť k dispozícii aj na vyplatenie náhrady námorníkom, ktorí sú zanechaní bez finančných prostriedkov a náležitej starostlivosti. Vo vnútroštátnych zákonoch a v iných právnych predpisoch sa môže stanoviť, že akékoľvek sumy splatné podľa tejto normy môžu byť započítané oproti sumám prijatým z iných zdrojov v dôsledku akýchkoľvek práv, nárokov alebo prostriedkov nápravy, ktoré môžu byť predmetom náhrady podľa tejto normy.“

3) „Norma A4.2 – Zodpovednosť vlastníkov lodí“ sa mení takto:

a) v nadpise sa výraz „A4.2“ nahrádza výrazom „A4.2.1“;

b) dopĺňajú sa tieto odseky:

„8. Vo vnútroštátnych zákonoch a v iných právnych predpisoch sa zabezpečí, aby systém finančného zabezpečenia na poskytnutie náhrady, ako sa stanovuje v odseku 1 písm. b) tejto normy v prípade zmluvných nárokov, ako sa vymedzuje v norme A4.2.2, spĺňal tieto minimálne požiadavky:

a) ak je zmluvná náhrada stanovená v pracovnej zmluve námorníka, a bez toho, aby bolo dotknuté písmeno c) tohto odseku, vyplatí sa v plnej výške a bezodkladne;



- b) nesmie dôjsť k žiadnemu nátlaku prijať platbu nižšiu, ako je suma stanovená v zmluve;
  - c) keď povaha dlhodobej pracovnej neschopnosti námorníka sťažuje posúdenie plnej náhrady, na ktorú môže mať námorník nárok, námorníkovi sa vyplatí predbežná platba alebo platby s cieľom nevystavovať ho neprimeraným ťažkostiam;
  - d) v súlade s predpisom 4.2 ods. 2 sa námorníkovi vyplatí platba bez toho, aby tým boli dotknuté iné zákonné práva, ale vlastník lode si môže túto platbu započítať oproti odškodneniu vyplývajúcejmu z akýchkoľvek iných nárokov, ktoré si námorník uplatňuje voči vlastníkovi lode a ktoré sa viažu k tej istej udalosti; a
  - e) nárok na zmluvnú náhradu môže predložiť priamo dotknutý námorník alebo jeho najbližší príbuzný, alebo zástupca námorníka, alebo poverený príjemca.
9. Vo vnútroštátnych zákonoch a v iných právnych predpisoch sa zabezpečí, aby námorníci vopred dostávali oznámenie o tom, že sa má zrušiť alebo ukončiť finančné zabezpečenie vlastníka lode.

10. Vo vnútroštátnych zákonoch a v iných právnych predpisoch sa zabezpečí, aby bol príslušný orgán vlajkového štátu informovaný poskytovateľom finančného zabezpečenia, ak sa zruší alebo ukončí finančné zabezpečenie vlastníka lode.
11. Každý členský štát vyžaduje, aby mali lode plaviace sa pod jeho vlajkou na palube osvedčenie alebo iný písomný doklad o finančnom zabezpečení vydaný poskytovateľom finančného zabezpečenia. Kópia sa umiestni na dobre viditeľnom mieste na palube, kde je k dispozícii námorníkom. V prípade viac ako jedného poskytovateľa finančného zabezpečenia sa na palube nachádza dokument od každého poskytovateľa.
12. Finančné zabezpečenie sa neskončí skôr, ako uplynie obdobie platnosti finančného zabezpečenia, pokiaľ to poskytovateľ finančného zabezpečenia neoznámí príslušnému orgánu vlajkového štátu aspoň 30 dní vopred.
13. Finančným zabezpečením sa zaručuje vyplatenie všetkých zmluvných nárokov, na ktoré sa vzťahuje a ktoré vzniknú počas obdobia platnosti dokumentu.
14. Osvedčenie alebo iný písomný doklad o finančnom zabezpečení je vyhotovený v anglickom jazyku alebo je k nemu priložený preklad do angličtiny a obsahuje tieto informácie:
  - a) názov lode;

- b) prístav registrácie lode;
- c) volací znak lode;
- d) IMO číslo lode;
- e) názov a adresu poskytovateľa alebo poskytovateľov finančného zabezpečenia;
- f) kontaktné údaje osôb alebo subjektu zodpovedného za riešenie zmluvných nárokov námorníkov;
- g) meno/názov vlastníka lode;
- h) obdobie platnosti finančného zabezpečenia a
- i) potvrdenie od poskytovateľa finančného zabezpečenia, že finančné zabezpečenie spĺňa požiadavky normy A4.2.1.“

4) Vkladá sa táto norma:

„Norma A4.2.2 – Riešenie zmluvných nárokov

1. Na účely normy A4.2.1 ods. 8 a súčasnej normy sa pod pojmom „zmluvný nárok“ rozumie akýkoľvek nárok, ktorý sa vzťahuje na úmrtie alebo dlhodobú pracovnú neschopnosť námorníkov v dôsledku pracovného úrazu, choroby z povolania alebo nebezpečenstva z povolania v zmysle vnútroštátneho práva, pracovnej zmluvy námorníka alebo kolektívnej zmluvy.

2. Systém finančného zabezpečenia stanovený v norme A4.2.1 ods. 1 písm. b) môže mať formu systému sociálneho zabezpečenia alebo poistenia, alebo fondu, alebo iného podobného dojednania. Jeho podobu určuje členský štát po konzultácii s príslušnými organizáciami vlastníkov lodí a námorníkov.
  3. Vo vnútroštátnych zákonoch a v iných právnych predpisoch sa zabezpečí, aby boli zavedené účinné opatrenia na prijatie, riešenie a nestranné vyrovnanie zmluvných nárokov súvisiacich s náhradou škody podľa normy A4.2.1 ods. 8, a to rýchlym a spravodlivým postupom.“
-