

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES o minimální úrovni výcviku námořníků**

KOM(2011) 555 v konečném znění – 2011/0239 (COD)

(2012/C 43/16)

Zpravodajka: **Dr BREDIMA**

Dne 30. září 2011 se Rada Evropské unie a dne 28. září 2011 Evropský parlament, v souladu s čl. 100 odst. 2 a článkem 304 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodly konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

*návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES o minimální úrovni výcviku námořníků*

KOM(2011) 555 v konečném znění – 2011/0239 (COD).

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 23. listopadu 2011.

Na 476. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 7. a 8. prosince 2011 (jednání dne 7. prosince 2011), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 176 hlasy pro, 3 hlasy byly proti a 10 členů se zdrželo hlasování.

## 1. Závěry a doporučení

1.1 Modernizovaný výcvik námořníků je klíčem k atraktivnosti námořních profesí v EU a cestou k větší námořní bezpečnosti. Námořní know-how má strategický význam pro zachování vedoucího postavení EU na mezinárodní scéně v oblasti námořní dopravy.

1.2 EHSV podporuje, aby návrh směrnice uvedl v soulad směrnici 2008/106/ES o minimální úrovni výcviku námořníků s manilskými změnami (2010) Mezinárodní úmluvy o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (úmluva STCW) z roku 1978.

1.3 Je velmi důležité, aby členské státy EU přijaly tuto navrhovanou směrnici, neboť od roku 2012 bude výcvik námořníků v důsledku vstupu manilských změn úmluvy STCW v platnost podléhat novým pravidlům, pokud jde o dovednosti, profesní profil, bezpečnost a kvalifikaci v celosvětovém měřítku.

1.4 EHSV nesouhlasí s navrhovaným zněním čl. 15 odst. 11, že „členské státy mohou schválit nebo registrovat kolektivní dohody, které umožňují výjimky z požadované doby odpočinku [námořníků]“. Směrnice EU by se neměla odchýlovat od znění stávajících mezinárodních a evropských právních předpisů, zejména úmluvy MOP č. 180, úmluvy MOP o práci na moři z roku 2006 a směrnice 1999/63/ES. Posledně jmenovaná směrnice, jež se týká úpravy pracovní doby námořníků, byla schválena po dlouhých a náročných jednáních mezi sociálními partnery a instituce EU by měly respektovat výsledek sociálního dialogu.

1.5 EHSV navrhuje, aby byl v navrhované směrnici specifikován standardizovaný formát pro zaznamenávání pracovní doby a doby odpočinku. Standardizovaný formát by se mohl odkazovat na pokyny IMO/MOP k tabulkám úprav pracovního režimu námořníků na palubě a formátům záznamů pracovní doby a doby odpočinku.

1.6 Zatímco úmluva STCW vstoupí v platnost dne 1. ledna 2012, EHSV upozorňuje, že navrhovaná směrnice vstoupí v platnost nejdříve v červenci 2012 z důvodu přípravných legislativních postupů v Radě EU a v Parlamentu. EHSV upozorňuje na to, že vzhledem k nové pracovní době námořníků nastanou problémy se státní přístavní inspekcí mimo EU a že námořníci EU nebudou mít v počáteční fázi kvalifikaci dle úmluvy STCW z roku 2010. Je nutné poskytnout právní objasnění.

1.7 Pokud jde o hodnocení třetích zemí za účelem uznání jejich výcvikových zařízení a osvědčení, EHSV se domnívá, že rozšíření stávající doby tří měsíců na osmáct měsíců je realistické s ohledem na velkou pracovní zátěž přímořských zemí a nedostatek zdrojů v pevninských zemích.

1.8 EHSV považuje za pozitivní, že členské státy EU budou muset poskytnout Evropské komisi pro statistické účely standardizované informace o kvalifikaci námořníků.

1.9 EHSV navrhuje, aby byla do návrhu směrnice zahrnuta definice elektrotechnického mužstva podle ustanovení úmluvy STCW.

1.10 EHSV vyzývá Komisi a členské státy, aby vzhledem k celosvětové eskalaci pirátských útoků co nejdříve prozkoumaly protipirátský výcvik námořníků. Takovýto výcvik by měl vycházet z osvědčených postupů řízení OSN a z Mezinárodního předpisu pro bezpečnost lodí a přístavních zařízení (ISPS).

## 2. Úvod

2.1 Klíč k ziskové námořní dopravě spočívá v kvalitě výcviku, který mají námořníci k dispozici. Ani v dobách světové hospodářské nestability by výcvik námořníků neměl být považován za náklad, ale spíše za investici. Výcvik námořníků je cestou k větší námořní bezpečnosti.

2.2 Úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (úmluva STCW) z roku 1978, kterou přijala Mezinárodní námořní organizace (IMO), se týká především požadavků na výcvik důstojníků. Úmluva STCW byla původně pozměněna v roce 1995 a poté v červnu 2010 tzv. manilskými změnami.

2.3 V minulých stanoviscích<sup>(1)</sup> EHSV zdůraznil význam evropského námořního know-how, soulad směrnic EU s úmluvou STCW a modernizaci vzdělávání námořníků jako jednu z hlavních činností pro přilákání mládeže k práci na moři (konference pořádaná EHSV na téma Zvýšení atraktivnosti námořních profesí v EU, která se konala dne 11. března 2010). Je velice důležité, aby si EU zachovala svůj sbor 250 000 námořníků, protože pokud o ně přijde, mohla by ztratit další více než dva miliony osob pracujících v námořním odvětví EU. Modernizovaný výcvik námořníků má tedy strategický význam pro zachování vedoucího postavení EU na mezinárodní scéně.

2.4 Dvojnásobným účelem návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 2008/106/ES, je: zaprvé, dát v soulad právo EU s mezinárodními předpisy prostřednictvím provedení revidované úmluvy STCW IMO z roku 1978, která byla přijata na konferenci v Manile v roce 2010, a zadruhé stanovit požadavky, aby členské státy EU poskytovaly informace týkající se

osvědčení a aby rozšířily období nutné na uznání vzdělávacích systémů třetích zemí. Nové mezinárodní normy vstoupí v platnost dne 1. ledna 2012. Navrhovaná lhůta pro provedení na úrovni EU je 31. prosince 2012. Konečným výsledkem bude zajistit jednotné používání aktualizované úmluvy STCW členskými státy EU a také zajistit, aby měli námořníci pracující na vlajkových lodích EU a vlastníci osvědčení vydaná v zemích, které nejsou členy EU, řádný výcvik.

## 3. Obecné připomínky

3.1 Od roku 2012 bude výcvik námořníků podléhat novým pravidlům, pokud jde o dovednosti, profesní profil, bezpečnost a kvalifikaci. Výcvik a kvalifikace jsou klíčové pro námořní bezpečnost, neboť k nehodám obvykleji dochází v případě nedostatečného výcviku a absence řádné kvalifikace. Úmluva STCW IMO je jednou ze čtyř hlavních námořních úmluv ve světovém měřítku. Třemi dalšími jsou: Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS), Mezinárodní úmluva o prevenci znečištění moří (MARPOL) a Úmluva o práci na moři (MLC). Vzhledem k tomu, že členské státy EU jsou rovněž signatáři této úmluvy, je důležité, aby byly mezinárodní a evropské právní předpisy ve vzájemném souladu. Tyto změny vedly k přísnějším normám, pokud jde o: zdravotní způsobilost, způsobilost ke službě a zneužívání alkoholu a zavedení nových profesních profilů pro námořníky první třídy, elektrotechnické důstojníky, jakož i bezpečnostní výcvik všech námořníků a zjednodušené a jasnější typy osvědčení. Návrh směrnice obsahuje zlepšení týkající se postupů (např. komitologie a uznávání škol třetích zemí) a požadavek, aby členské státy poskytovaly statistiky o výcviku námořníků.

3.2 EHSV podporuje návrh, jehož cílem je dát do souladu směrnici 2008/106/ES o minimální úrovni výcviku námořníků s manilskými změnami úmluvy STCW. Navrhuje, aby Evropská komise řádně zajistila, že budou členské státy provádět směrnici STCW, a trvá na tom, aby úmluva STCW byla dodržována při hodnocení třetích zemí za účelem uznání jejich výcvikových zařízení a osvědčení. Třebaže návrh je do značné míry doslovným provedením manilských změn v právu EU, navrhuje též, aby byly do stávajících evropských předpisů týkajících se uznávání průkazů způsobilosti námořníků začleněny drobné změny.

3.3 EHSV upozorňuje, že pracovní skupina pro zaměstnanost a konkurenceschopnost v oblasti námořní dopravy Evropské komise (GR MOVE) (červenec 2011) doporučila návrhy týkající se provádění manilských změn úmluvy STCW v právu EU. Standardizace výcviku na světové úrovni umožňuje evropským lodím mít dobře vyškolené námořníky bez ohledu na to, kde posádka tento výcvik získá. Jak prohlásil komisař pro dopravu Kallas, „vzhledem k tomu, že námořní doprava je světovým průmyslovým odvětvím, je velice důležité stanovit minimální normy výcviku v mezinárodním měřítku“.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 168, 20.7.2007, s. 50-56.

Úř. věst. C 211, 19.8.2008, s. 31-36.

Úř. věst. C 255, 22.9.2010, s. 103-109.

Úř. věst. C 248, 25.8.2011, s. 22-30.

Úř. věst. C 14, 16.1.2001, s. 41.

Úř. věst. C 80, 3.4.2002, s. 9-14.

Úř. věst. C 133, 6.6.2003, s. 23-25.

Úř. věst. C 157, 28.6.2005, s. 42-47.

Úř. věst. C 157, 28.6.2005, s. 53-55.

Úř. věst. C 97, 28.4.2007, s. 33-34.

Úř. věst. C 151, 17.6.2008, s. 35.

3.4 EHSV ve svém nedávno přijatém stanovisku k Bílé knize o dopravě (stanovisko k bílé knize Plán jednotného evropského dopravního prostoru – CESE 1607/2011 ze dne 26. října 2011, zpravodaj: pan Coulon, spoluzpravodaj: pan Back) znovu připomněl, že „legislativa EU by měla být v plném souladu s mezinárodní legislativou, zejména s úmluvou Mezinárodní organizace práce o práci na moři a úmluvou Mezinárodní námořní organizace o výcviku, kvalifikaci a strážní službě námořníků“.

3.5 Výzkum z poslední doby dokazuje, že na mezinárodním trhu práce existuje znepokojující problém týkající se podvodného vydávání osvědčení, zejména mezi členy mužstva, což vyvolává pochybnosti ohledně platnosti jejich osvědčení. Kromě toho mnoho členů mužstva ze zemí, které nejsou členy EU, není s to vykompenzovat jakýkoliv nedostatek mužstva EU na trhu práce z důvodu kulturních odlišností, jazykových problémů a pracovního omezení. <sup>(2)</sup>

#### 4. Konkrétní připomínky

4.1 Čl. 15 odst. 9 (Standardizovaný formát pro záznamy o denní době odpočinku)

4.1.1 Čl. 15 odst. 9 nespecifikuje standardizovaný formát pro záznamy o denní době odpočinku a pracovní době, který musí administrativy vést. Oddíl A-VIII/1, odstavec 7 úmluvy STCW ve znění manilských změn se odkazuje na pokyny IMO/MOP k tabulkám úprav pracovního režimu námořníků na palubě a formátům záznamů pracovní doby a doby odpočinku. Kromě toho je odkaz na standardizovaný formát pro záznam pracovní doby a doby odpočinku také obsažen v nařízení 2.3 – norma A2.3 odstavce 10 a 11 úmluvy o práci námořníků MOP.

4.1.2 EHSV navrhuje, aby byl v návrhu směrnice specifikován standardizovaný formát pro zaznamenávání doby odpočinku a pracovní doby. Standardizovaný formát by se měl odkazovat na pokyny IMO/MOP k tabulkám úprav pracovního režimu námořníků na palubě a formátům záznamů pracovní doby a doby odpočinku.

4.2 Čl. 15 odst. 11 (doba odpočinku)

4.2.1 Revidované znění čl. 15 odst. 11 uvádí, že „členské státy mohou schválit nebo registrovat kolektivní smlouvy, které umožňují výjimky z požadované doby odpočinku.“ To představuje výrazné zúžení znění stanoveného ve stávajících mezinárodních a evropských právních předpisech, zejména v revidované úmluvě STCW a úmluvě MOP č. 180 (a tudíž úmluvě o práci námořníků MOP).

4.2.2 Znění čl. 15 odst. 11 je odlišné od znění směrnice 1999/63/ES ze dne 21. června 1999 o dohodě o úpravě pracovní doby námořníků uzavřené mezi Svazem provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF). Tyto dohody jsou výsledkem dlouhých a náročných jednání mezi sociálními partnery a konečný výstup z těchto jednání představuje křehkou rovnováhu. Ke každé změně nebo úpravě znění dohody uzavřené mezi sociálními partnery by mělo docházet po diskusi a jednání se sociálními partnery. Nové, užší znění čl. 15 odst. 11 neodráží diskusi či jednání mezi sociálními partnery. Evropská komise jej zavedla bez předchozí konzultace sociálních partnerů. EHSV naléhá na Komisi, aby respektovala znění stanovené ve směrnici 1999/63/ES o dohodě sociálních partnerů o úpravě pracovní doby námořníků.

4.3 Vstup v platnost nové směrnice

4.3.1 Manilské změny úmluvy STCW vstoupí v platnost dne 1. ledna 2012. Při zohlednění řádného legislativního postupu v Radě ministrů a Evropském parlamentu však Evropská komise předpokládala, že „vzhledem k tomu, že k uvedenému datu (tj. 1. ledna 2012) nebude tento návrh ještě přijat, předpokládalo se, že navrhovaná směrnice by měla vstoupit v platnost ihned po zveřejnění v Úředním věstníku“.

4.3.2 Z důvodu zpoždění přijetí směrnice nastane právní paradox, tj. konflikt mezi manilskou dohodou a revidovaným zněním směrnice STCW, především s ohledem na datum vstupu v platnost. Buď členské státy nesplní mezinárodní závazky k 1. lednu 2012, anebo pokud ratifikují úmluvu, nesplní požadavky stávající směrnice STCW. Členské státy budou pravděpodobně čekat na konečný výsledek směrnice před tím, než ratifikují manilskou dohodu. V mezidobí budou vlajkové lodě EU i nadále obchodovat s třetími zeměmi, jež již mohly ratifikovat manilskou dohodu. Tím by vznikl závažný problém pro vlajkové lodě EU, jelikož země EU, pod jejichž vlajkou tyto lodě plují, by dosud neplnily pravidla manilské dohody.

4.3.3 EHSV upozorňuje na to, že nastanou problémy se státní přístavní inspekcí mimo EU, zejména pokud jde o nová ustanovení o době odpočinku. Tato obava se týká uplatnění nových požadavků na dobu odpočinku. Je třeba uznat, že některé vlajkové lodě EU mohou mít problémy se státní přístavní inspekcí mimo přístavy EU. Existuje možnost, že námořníci EU se stanou nekonkurenceschopnými, jelikož nebudou mít v počáteční fázi osvědčení STCW z roku 2010. Dále nastanou problémy s platností osvědčení a tato skutečnost bude mít dopad na dobu platnosti osvědčení vydaných námořníkům EU zeměmi, které nejsou členy EU. S ohledem na výše uvedené skutečnosti je nutné poskytnout právní objasnění.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 80, 3.4.2002, s. 9-14.

#### 4.4 Uznávání vzdělávacích systémů a systémů osvědčení třetích zemí

4.4.1 Pokud jde o hodnocení třetích zemí za účelem uznání jejich výcvikových zařízení a osvědčení, návrh rozšiřuje stávající tříměsíční lhůtu na osmnáct měsíců. Některé členské státy by si přály delší lhůtu z důvodu související velké pracovní zátěže pro přímořské státy (např. Malta) nebo kvůli nedostatku zdrojů v pevninských zemích. EHSV konstatuje, že toto rozšíření je realistické, aby byla zohledněna velká pracovní zátěž přímořských zemí.

#### 4.5 Informační systém STCW

4.5.1 Komise lituje, že neexistují přesné údaje o osvědčeních. Navrhuje, aby byly harmonizovaným a důsledným způsobem shromažďovány již existující informace obsažené ve vnitrostátních rejstřících. EHSV považuje za pozitivní, že členské státy EU budou muset poskytnout Evropské komisi standardizované informace o osvědčování námořníků pro statistickou analýzu. Využívání „informačního systému STCW“ vyvinutého agenturou EMSA jako platforma pro shromažďování požadovaných informací by napomohlo tomuto průmyslovému odvětví vypočítat stávající a odhadnout budoucí nabídku a poptávku, pokud jde o námořníky.

#### 4.6 Elektrotechnické mužstvo

4.6.1 Třebaže se návrh směrnice odkazuje na pravidlo III/7, definice elektrotechnického mužstva stanovená v pravidlu I/1 odst. 36 nebyla začleněna do nového návrhu směrnice.

4.6.2 EHSV navrhuje, aby návrh směrnice obsahoval definici elektrotechnického mužstva z pravidla 1/1 odst. 36 úmluvy STCW, jež zní takto: „Elektrotechnickým mužstvem se rozumí člen mužstva kvalifikovaný v souladu s ustanoveními pravidla III/7 úmluvy“.

#### 4.7 Protipirátský výcvik

4.7.1 EHSV očekává, že bude naléhavě žádán protipirátský výcvik z důvodu eskalace jevu pirátství a jeho dopadů na námořníky. Proto naléhá na Komisi, aby tuto otázku projednala s členskými státy a aby zároveň zohlednila příslušná ustanovení osvědčených postupů řízení OSN a Mezinárodní předpis pro bezpečnost lodí a přístavních zařízení (ISPS).

V Bruselu dne 7. prosince 2011.

*předseda*  
Evropského hospodářského a sociálního výboru  
Staffan NILSSON

---