



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 23.3.2012
COM(2012) 129 final

2012/0062 (COD)

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,
kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci**

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Mezinárodní organizace práce (ILO) přijala Úmluvu o práci na moři (MLC) z roku 2006 téměř jednomyslně dne 23. února 2006 v Ženevě. Úmluva se vztahuje na mezinárodní lodní dopravu a zabývá se zásadními záležitostmi, jako jsou minimální požadavky na námořníky při práci na lodi (hlava I úmluvy MLC), podmínky zaměstnání (hlava II úmluvy MLC), ubytování, volný čas, strava, zásobování (hlava III úmluvy MLC), ochrana zdraví, zdravotní péče, sociální služby a sociální zabezpečení (hlava IV) a zajištění souladu a prosazování (hlava V) s cílem zaručit důstojné životní a pracovní podmínky na palubě plavidel, jakož i postupy k provedení těchto ustanovení. Úmluvu lze považovat za první námořní zákoník práce pro více než 1,2 milionu námořníků na celém světě, jakož i pro provozovatele plavidel a přímořské státy na celém světě.

Členské státy EU a Komise od samého počátku podporují činnost, kterou Mezinárodní organizace práce v této oblasti vyvíjí. EU si je vědoma cenného přínosu úmluvy MLC, jejímž cílem je vytvoření rovných podmínek v celosvětovém námořním odvětví, a to stanovením společných minimálních norem pro všechny vlajky i námořníky. V tomto ohledu EU již přijala rozhodnutí Rady 2007/431/ES ze dne 7. června 2007, kterým se členské státy zmocňují, aby v zájmu Evropského společenství ratifikovaly úmluvu Mezinárodní organizace práce o práci na moři z roku 2006¹. Některé členské státy úmluvu již ratifikovaly (Španělsko, Bulharsko, Lucembursko, Dánsko, Lotyšsko, Nizozemsko), ostatní tak brzy učiní. Pokud jde o obsah úmluvy, poskytují vnitrostátní právní předpisy členských států obecně větší ochranu a jsou podrobnější než normy ILO. Předpokladem ratifikace úmluvy a zachování souladu vnitrostátních norem s mezinárodními je rozsáhlé a časově náročné přezkoumání vnitrostátních právních předpisů.

Až dosud ratifikovalo úmluvu MLC 22 zemí, což představuje více než 45 % tonáže celosvětového loďstva, přičemž pro vstoupení úmluvy v platnost je zapotřebí ratifikace 30 zemí a 33 % tonáže celosvětového loďstva.

EU rovněž přijala směrnici Rady 2009/13/ES ze dne 16. února 2009, kterou se provádí dohoda k Úmluvě o práci na moři z roku 2006 uzavřená Svazem provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) a kterou se mění směrnice 1999/63/ES². Směrnice 2009/13/ES je skvělým výsledkem odvětvového sociálního dialogu.

Za tímto účelem se na jedné straně předpokládá, že se od členských států bude vyžadovat, aby směrnici 2009/13/ES při prosazování svých práv jako státy vlajky uplatňovaly. Současný stav je takový, že díky směrnici 2009/13/ES byly evropské právní předpisy uvedeny v soulad s mezinárodními normami stanovenými úmluvou MLC. Tato směrnice přebrala příslušná ustanovení úmluvy MLC, kterými se stanoví práva námořníků stanovená ve výše uvedených hlavách I, II, III a IV.

¹ Úř. věst. L 161, 22.6.2007, s. 63.

² Úř. věst. L 124, 20.5.2009, s.30.

Evropští sociální partneři, kteří chtějí svou dohodu provést prostřednictvím rozhodnutí Rady na základě článku 155 Smlouvy o fungování Evropské unie, však nemají pravomoc zahrnout do své dohody ustanovení o prosazování právních předpisů obsažená v hlavě V úmluvy MLC a požádali Komisi, aby v tomto ohledu jednala. Díky tomuto návrhu by toho mělo být – pokud jde o povinnosti státu přístavu – dosaženo.

Tato iniciativa je součástí politiky EU v oblasti námořnických profesí. Ve svém sdělení Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018³ Komise uvedla, že EU má skutečný zájem na tom, aby se pro občany EU zvýšila přitažlivost námořnických profesí, a to prostřednictvím akcí, které dle potřeby zapojují Komisi, členské státy a samotné odvětví. Toto se plně týká provádění úmluvy MLC, která výrazně zlepšuje životní a pracovní podmínky na palubě plavidel. Sdělení zdůrazňuje, že dohoda mezi sociálními partnery EU ohledně provádění klíčových prvků této úmluvy je důkazem široké podpory, kterou odvětví této oblasti poskytuje, a že EU a její členské státy by tedy měly usilovat o:

- rychlou ratifikaci úmluvy MLC členskými státy a včasné přijetí návrhů Komise vycházejících z dohody sociálních partnerů o provedení hlavních prvků úmluvy do práva EU;
- zajištění účinného prosazování nových předpisů prostřednictvím přiměřených opatření, včetně požadavků na kontrolu státu vlajky a státní přístavní inspekci⁴.

Bílá kniha nazvaná „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“⁵ zdůrazňuje význam sociální agendy v podpoře zaměstnanosti a posílení bezpečnosti v námořní dopravě a doprovodný pracovní dokument útvarů Komise k bílé knize uvádí návrh na zajištění účinného prosazování úmluvy MLC.

Tento návrh úzce souvisí s návrhem směrnice Evropského parlamentu a Rady o povinnostech státu vlajky prosazovat směrnici 2009/13/ES.

1.1. Úmluva o práci na moři

Jak organizace ILO všeobecně uznává a výslovně uvádí, je odvětví námořní dopravy „prvním skutečně globálním odvětvím na světě“, které „je třeba na mezinárodní úrovni vhodným způsobem regulovat, a sice prostřednictvím globálních norem platných pro celé odvětví“.

Úmluva MLC, přijatá v roce 2006, stanoví pro všechny námořníky - bez ohledu na jejich státní příslušnost a vlajku plavidla - ucelená práva a ochranu při práci.

Cílem úmluvy MLC je dosáhnout slušných pracovních podmínek pro námořníky a stejně tak zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž pro provozovatele plavidel splňující normy. Úmluva v řadě oblastí stanoví práva námořníků na důstojné pracovní podmínky a byla navržena tak, aby byla celosvětově použitelná, snadno srozumitelná, aktualizovatelná a jednotně vymahatelná. Rovněž byla vypracována tak, aby se stala globálním nástrojem známým jako „čtvrtý pilíř“ mezinárodního regulačního rámce kvalitní námořní dopravy

³ KOM(2009) 8.

⁴ Viz bod 3 sdělení.

⁵ KOM(2011) 144 v konečném znění.

a doplňovala tři hlavní úmluvy Mezinárodní námořní organizace (IMO): Mezinárodní úmluvu o bezpečnosti lidského života na moři (úmluva SOLAS), Mezinárodní úmluvu o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (úmluva STCW) a Mezinárodní úmluvu o zabránění znečišťování (úmluva MARPOL).

Úmluva obsahuje čtyři hlavy, které upravují práva námořníků: Hlava 1: Minimální požadavky na námořníky při práci na lodi; Hlava 2: Podmínky zaměstnání; Hlava 3: Ubytování, volný čas, strava, zásobování; Hlava 4: Ochrana zdraví, zdravotní péče, sociální služby a sociální zabezpečení.

Vedle toho obsahuje úmluva MLC v hlavě 5 mechanismy, jež mají zlepšit dohled na všech úrovních – na lodi, ve společnosti, státu vlajky, státu přístavu, státu poskytujícím pracovní síly a organizaci ILO – za účelem globálního a jednotného dodržování předpisů a ověřování. Spolu s řádným souborem předpisů bylo zapotřebí účinnějšího systému prosazování a dodržování předpisů, aby v zájmu bezpečnosti plavidel a jejich ochrany před protiprávními činy a v zájmu ochrany životního prostředí bylo možné vyřazovat plavidla nesplňující normy z provozu.

EU proto musí prostřednictvím státu vlajky a státní přístavní inspekce poskytnout prostředky, které zajistí, že jsou na palubě všech plavidel vplouvajících do přístavů EU uplatňovány příslušné námořní pracovní normy, a to bez ohledu na státní příslušnost námořníků.

Prosazování norem MLC prostřednictvím státu vlajky a státní přístavní inspekce je rovněž třeba považovat za způsob, jak omezit sociální dumping, který zhoršuje pracovní podmínky na palubě a penalizuje provozovatele plavidel, kteří nabízejí důstojné pracovní podmínky, jež jsou v souladu s předpisy ILO.

1.2. Povinnosti státní přístavní inspekce podle úmluvy MLC

Odpovědnost za zajištění toho, aby plavidla dodržovala ustanovení příslušných nástrojů, nesou vlastníci, kapitáni a státy vlajky. Některé státy vlajky však tato ustanovení řádně neprosazují. Neplní tedy své závazky uvedené v dohodnutých mezinárodních právních nástrojích nebo jsou nedůsledné při uplatňování norem námořní dopravy, a některá plavidla se tudíž plaví v nebezpečném stavu a ohrožují životy i mořské životní prostředí. Reakcí na tuto skutečnost bylo zřízení státní přístavní inspekce.

Státy přístavu, jako systém harmonizovaných inspekčních postupů, mohou vykonávat jurisdikci u plavidel vplouvajících do jejich přístavů a představují „bezpečnostní síť“, která zachytává nevyhovující plavidla, přičemž hlavním cílem je úplné vyřazení takových plavidel. V této souvislosti je nutné rozvíjet úzkou spolupráci mezi státy vlajky a státy přístavu.

Současný stav je takový, že se již provádějí inspekce v rámci státní přístavní inspekce, které ověřují dodržování sociálních norem vycházejících z úmluv ILO, zejména Úmluvy o minimálních normách pro obchodní lodě z roku 1976 (úmluva MOP č. 147), která odkazuje na:

_Úmluvu o minimálním věku z roku 1973 (č. 138);

_Úmluvu o minimálním věku na moři (v revidovaném znění) z roku 1936 (č. 58);

_Úmluvu o minimálním věku na moři z roku 1920 (č. 7);

- _Úmluvu o lékařských vyšetřeních námořníků z roku 1946 (č. 73);
- _Úmluvu o prevenci nehod námořníků z roku 1970 (č. 134) (články 4 a 7);
- _Úmluvu o ubytování posádek (v revidovaném znění) z roku 1949 (č. 92);
- _Úmluvu o stravování a restauračních službách pro posádky lodí z roku 1946 (č. 68) (článek 5);
- _Úmluvu o osvědčeních způsobilosti důstojníků z roku 1936, (č. 53) (články 3 a 4);
- Úmluvu o pracovních smlouvách námořníků z roku 1926 (č. 22);
- Úmluvu o repatriaci námořníků z roku 1926 (č. 23);
- Úmluvu o svobodě sdružování a ochraně práva odborově se organizovat z roku 1948 (č. 87);
- Úmluvu o právu odborově se organizovat a o kolektivním vyjednávání z roku 1949 (č. 98).

Tyto úmluvy byly konsolidovány v Úmluvě o práci na moři (MLC) z roku 2006, jsou však stále platné, neboť je možné, že některé strany jsou ochotny uvedené úmluvy nadále uplatňovat i bez ratifikace úmluvy MLC.

Úmluva MLC obsahuje ustanovení o státní přístavní inspekci, podle nichž je třeba ověřovat shodu s jejími požadavky na zahraniční plavidla vplouvající do přístavů smluvních států. Přístavní státy tvoří druhou obrannou linii při prosazování úmluvy MLC a přispívají k vyřazování nevyhovujících plavidel. Úmluva také obsahuje doložku o „zákazu poskytování výhodnějších podmínek“. Podle této doložky plní každý smluvní stát své povinnosti vyplývající z úmluvy tak, aby bylo zajištěno, že plavidlům, která plují pod vlajkou státu, který neratifikoval úmluvu, nebudou poskytovány příznivější podmínky než plavidlům, která plují pod vlajkou státu, který úmluvu ratifikoval. Tato doložka by měla prosazovat jednotnost při inspekcích a účinně přispívat k zavádění řádných rovných podmínek pro námořní dopravu.

Úmluva MLC prakticky definuje specifický a jednoduchý postup. Provede se počáteční inspekce dokumentů dodaných státem vlajky (*osvědčení o práci na moři* a *prohlášení o dodržování pravidel při práci na moři*) a prohlídka plavidla, jejímž účelem je získat přehled o stavu posádky a plavidla, včetně strojovny a ubytovacích prostor, a přesvědčit se, zda splňují příslušné normy. Pokud podle odborného názoru inspektorů státní přístavní inspekce existují jasné důvody, že plavidla mezinárodní normy nesplňují, lze provést podrobnější inspekci, a to zejména v případech, kde by nedostatky byly jasným rizikem pro bezpečnost, zdraví nebo ochranu námořníků před protiprávními činy, jak vyžaduje úmluva MLC.

Veškeré stížnosti týkající se podmínek na palubě budou řádně prošetřeny a inspektor státní přístavní inspekce dle uvážení přijme nezbytná opatření. V případě potřeby bude plavidlo zadrženo až do doby, kdy jsou přijata vhodná nápravná opatření.

Mezinárodní organizace práce i Mezinárodní námořní organizace jsou mezinárodními regulátory, kteří díky neustále aktualizovanému systému mezinárodních úmluv, předpisů, kodexů a doporučení mají univerzální vliv. Na palubě lodí však Mezinárodní organizace práce nemá žádný přímý orgán a na úrovni EU a na vnitrostátní úrovni bylo zapotřebí dalších právních předpisů.

1.3 Stávající právní předpisy EU

1.3.1 Směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci⁶

Cílem směrnice 2009/16/ES na úrovni EU je pomoci zásadním způsobem snížit nevyhovující námořní dopravu:

- a) zvýšením dodržování mezinárodních právních předpisů a příslušných právních předpisů EU o námořní bezpečnosti, ochraně mořského životního prostředí a životních a pracovních podmínkách na lodích všech vlajek;
- b) zavedením společných kritérií pro inspekce lodí státem přístavu a sjednocením postupů pro inspekce a zadržování, v návaznosti na odborné znalosti a zkušenosti získané na základě Pařížského memoranda o porozumění (Pařížské memorandum⁷);
- c) zavedením systému státní přístavní inspekce v rámci EU na základě inspekci prováděných v rámci Unie a regionu upraveného Pařížským memorandem, jehož účelem je provádět inspekce všech lodí v intervalu, který je odvozen od jejich rizikového profilu s tím, že lodě představující vyšší riziko se podrobí častějším a podrobnějším inspekčním.

1.3.2 Směrnice 2009/13/ES

V návaznosti na dohodu mezi sociálními partnery EU provádí směrnice 2009/13/ES určité normy úmluvy MLC do práva Unie. Zejména její příloha začlenila do práva Unie příslušné prvky hlavy 1, 2, 3 a 4 úmluvy MLC týkající se minimálních požadavků na práci na lodi (lékařské osvědčení, minimální věk, odborná příprava a kvalifikace), podmínek zaměstnání (pracovní smlouvy námořníků, repatriace, kompenzace v případě ztráty nebo ztroskotání lodí, obsazenost lodi posádkou, profesní vývoj a zvyšování kvalifikace a příležitosti pro zaměstnání námořníků), ustanovení o ubytování, volném času, stravě a zásobování, ustanovení o ochraně zdraví, zdravotní péči a sociálních službách, včetně odpovědnosti provozovatelů plavidel a přístupu k pobřežním zařízením, a konečně ustanovení o palubních postupech pro vyřizování stížností.

Není-li výslovně stanoveno jinak, vztahuje se směrnice 2009/13/ES na všechna plavidla ve veřejném nebo soukromém vlastnictví, která se běžně účastní obchodní činnosti, kromě plavidel, která provozují rybolov a podobné činnosti, a plavidel tradičně stavěných jako arabské plachetnice nebo džunky.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

Členské státy EU se jednání v rámci úmluvy MLC aktivně účastnily po boku Komise, která koordinovala postoje EU. Všechny členské státy EU přijaly úmluvu MLC v roce 2006.

⁶ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57.

⁷ Organizace zahrnuje 27 zúčastněných námořních správních orgánů a vztahuje se na vody evropských pobřežních států a severoatlantickou pánev od Severní Ameriky k Evropě. Stávající členské státy regionu upraveného Pařížským memorandem jsou Belgie, Bulharsko, Kanada, Chorvatsko, Kypr, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Německo, Řecko, Island, Irsko, Itálie, Lotyšsko, Litva, Malta, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Ruská federace, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Spojené království.

Plnohodnotná veřejná konzultace byla vedle toho příležitostí, aby členské státy a zúčastněné strany v červnu 2011 vyjádřily svá stanoviska.

Panuje obecná shoda, že v zájmu prosazování požadavků úmluvy MLC je nutné aktualizovat právní předpisy týkající se státu vlajky a státu přístavu.

Byly zdůrazněny konkrétní pozitivní účinky, mezi něž patří posílení námořní bezpečnosti, zlepšení kvality námořní dopravy, vytváření spravedlivějších podmínek hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty EU a třetích zemí a mezi vlajkami EU a třetích zemí.

Zúčastněné strany se rovněž zmínily o kvalitnějších pracovních místech pro všechny námořníky, konkrétně námořníky EU pracující na palubě plavidel plujících pod vlajkou EU, námořníky EU pracující na palubě plavidel plujících pod vlajkou třetích zemí, a to i za hranicemi EU, a námořníky ze třetích zemí pracující na palubě plavidel plujících pod vlajkou třetích zemí.

Pracovní skupina pro námořní zaměstnanost a konkurenceschopnost, nezávislý subjekt zřízený místopředsedou Komise Siimem Kallasem v červenci 2010, která v červnu 2011 dokončila svou práci a vydala zprávu⁸ obsahující politická doporučení, jak podpořit námořnické profese v Evropě, doporučila prosazování úmluvy MLC.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1 Obsah návrhu

3.1.1 Změna směrnice o státní přístavní inspekci

Ačkoli směrnice 2009/16/ES již odkazuje na úmluvu MLC (5. bod odůvodnění) a na standardy Mezinárodní organizace práce (příloha IV), je třeba ji aktualizovat s cílem zohlednit nové dokumenty a ujednání zavedené úmluvou MLC.

Návrh tedy mění směrnici o státní přístavní inspekci s cílem:

- zahrnout osvědčení o práci na moři a prohlášení o dodržování pravidel při práci na moři mezi dokumenty, které musí inspektoři kontrolovat;
- rozšířit oblast působnosti inspekcí na nové položky (např. ověřit, zda má každý námořník přiměřenou pracovní smlouvu, kterou podepsaly obě strany a která obsahuje požadované doložky);
- rozšířit oblast působnosti při šetření stížností a stanovit odpovídající postup.

3.1.2 Podrobné vysvětlení návrhu

Článek 1 obsahuje všechny změny, které mají být do směrnice 2009/16 zahrnuty tak, aby ji uvedly do souladu s požadavky úmluvy MLC.

⁸ Zveřejněna dne 20. července 2011: <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>

Určitý počet článků stávající směrnice 2009/16/ES (články 2 a 19) a přílohy I, IV, V a X je třeba doplnit tak, aby v seznamu mezinárodních úmluv odkazovaly i na úmluvu MLC a aby uváděly nové dokumenty, zejména osvědčení o práci na moři a prohlášení o dodržování pravidel při práci na moři.

Pokud jde o obsah, obsahuje úmluva MLC ustanovení o vyřizování stížností, přičemž za tímto účelem zavedla zvláštní postupy. Tato ustanovení se od ustanovení směrnice 2009/16, která se vztahuje i na jiné otázky než sociální normy, mírně liší. Cílem není změnit stávající systém vyřizování stížností vymezený ve směrnici 2009/16, nýbrž doplnit ho o postup vhodný pro projednávání stížností týkajících se úmluvy MLC. Proto byla do návrhu zařazena konkrétní ustanovení (čl. 1 odst. 7).

Kromě toho existují změny vyplývající ze skutečnosti, že směrnice 2009/16/ES se pozměňuje poprvé po vstupu Lisabonské smlouvy v platnost; je nezbytné zavést nová pravidla týkající se přenesených a prováděcích pravomocí.

3.1.3 Informativní dokumenty přiložené k oznámení o prováděcích opatřeních

Vedle společných politických prohlášení (Úř. věst. 2011/C 369/02; Úř. věst. 2011/C 369/03) Komise nyní v jednotlivých případech zvažuje, zda je třeba předložit informativní dokumenty. V tomto návrhu, kterým se mění pouze omezený počet právních závazků plynoucích ze stávající směrnice, nebyly informativní dokumenty na základě proporcionality považovány za oprávněné. Tento návrh proto neobsahuje body odůvodnění týkající se informativních dokumentů.

3.2 Právní základ

Ustanovení čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie

3.3 Zásada subsidiarity

Harmonizované předpisy o prosazování práva v celé EU by měly přispět k vytvoření rovných podmínek, aby se předešlo narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu na úkor námořní bezpečnosti a aby se zajistily důstojné životní a pracovní podmínky pro všechny námořníky bez ohledu na jejich státní příslušnost. Zejména zkušenosti státní přístavní inspekce na úrovni EU se projeví jako účinné při zajištění lepšího sledování plavidel vstupujících do přístavů EU, a to prostřednictvím sdílení zdrojů a výměny informací.

3.4 Zásada proporcionality

Prosazování úmluvy MLC prostřednictvím státní přístavní inspekce podle pravidel EU je zřejmě nejúčinnějším způsobem, jak zajistit dodržování této úmluvy prostřednictvím stávajících nástrojů.

3.5 Volba nástrojů

S ohledem na minimální normy, které členské státy musí provést prostřednictvím opatření ve svých vlastních vnitrostátních systémech a v oblasti sdílených pravomocí, je vhodným nástrojem směrnice.

3.6 Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vstupu Úmluvy o práci na moři z roku 2006 v platnost.

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,
kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,
s ohledem na návrh Evropské komise,
po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,
s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,
s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,
v souladu s řádným legislativním postupem,
vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dne 23. února 2006 přijala Mezinárodní organizace práce Úmluvu o práci na moři (dále jen „úmluva“), jejímž cílem je vytvořit jediný soudržný nástroj zahrnující pokud možno všechny aktuální normy obsažené ve stávajících mezinárodních úmluvách a doporučeních týkajících se práce na moři a rovněž základní zásady obsažené v dalších mezinárodních úmluvách o práci.
- (2) Rozhodnutím Rady 2007/431/ES ze dne 7. června 2007³ se členské státy zmocňují, aby úmluvu ratifikovaly. Členské státy by měly úmluvu ratifikovat co nejdříve.
- (3) Úmluva stanoví normy pro práci na moři pro všechny námořníky bez ohledu na jejich státní příslušnost a vlajku plavidla.
- (4) Významná část norem úmluvy se do práva EU provádí prostřednictvím směrnice Rady 2009/13/ES ze dne 16. února 2009 a směrnice 1999/63/ES. Členské státy by tyto normy Úmluvy o práci na moři, na něž se vztahuje oblast působnosti směrnice 2009/13/ES a/nebo směrnice 1999/63/ES, měly provést v souladu s uvedenými směrnicemi.

¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

³ Úř. věst. L 161, 22.6.2007, s. 63.

- (5) Úmluva obsahuje ustanovení o prosazování, která vymezují povinnosti státu přístavu. Za účelem ochrany bezpečnosti a prevence narušování hospodářské soutěže by členské státy měly mít možnost ověřovat, zda jsou ustanovení úmluvy dodržována všemi námořními plavidly, která vyplouvají do jejich přístavů, bez ohledu na stát, ve kterém jsou registrována.
- (6) Státní přístavní inspekce je upravena směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci⁴, která by měla zahrnout úmluvu MLC mezi úmluvy, jejichž provádění je ověřováno orgány členských států v přístavech Unie.
- (7) Pravidla Unie by měla také odrážet postupy stanovené v úmluvě MLC, pokud jde o vyřizování stížností týkajících se záležitostí, kterými se tato úmluva zabývá.
- (8) S cílem zajistit jednotné podmínky pro její provádění by měla být směrnice 2009/16/ES pozměněna tak, aby prováděcí pravomoci byly svěřeny Komisi. Komise by měla být oprávněna přijmout prováděcí akty, podle nichž by orgány státu přístavu měly používat harmonizovaný elektronický formát pro podávání zpráv o stížnostech a následných opatřeních, jakož i vypracovat kritéria pro rizikový profil lodi na základě článku 10 směrnice 2009/16/ES. Zde se jedná o vysoce odborný postup, který je třeba provádět v rámci zásad a kritérií stanovených uvedenou směrnicí. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí⁵.
- (9) Pokud jde o změny přílohy VI směrnice 2009/16/ES obsahující seznam „pokynů“ přijatých Pařížským memorandem, měla by na Komisi být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, s cílem udržet postupy platné a vymahatelné na území členských států v souladu s postupy dohodnutými na mezinárodní úrovni. Možnost, aby Komise urychleně aktualizovala tyto postupy, by přispěla k dosažení celosvětových rovných podmínek pro námořní dopravu. Je obzvláště důležité, aby Komise během přípravné práce vedla odpovídající konzultace, včetně konzultací s odborníky. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.
- (10) Část závazků uvedených v této směrnici se nebude vztahovat na členské státy bez mořského pobřeží a námořních přístavů. Jedinými závazky, které se budou vztahovat na Rakousko, Českou republiku, Maďarsko, Lucembursko a Slovensko, budou tudíž závazky týkající se lodí plujících pod vlajkou těchto členských států, aniž je dotčena povinnost spolupráce členských států s cílem zajistit návaznost na služby pro řízení námořní dopravy a jiných druhů dopravy.
- (11) Jelikož cílů této směrnice nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být, z důvodu rozsahu či účinků akce, lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5

⁴ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57.

⁵ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení uvedených cílů.

(12) Směrnice 2009/16/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.

(13) Tato směrnice by měla vstoupit v platnost týmž dnem jako Úmluva o práci na moři,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 2009/16/ES

Směrnice 2009/16/ES se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) v bodě 1 se vkládá nové písmeno i), které zní:

„(i) Úmluva o práci na moři z roku 2006;“

b) v bodě 3 se na konci věty doplňují tato slova:

„nebo jeho platné znění.“

c) v bodě 18 se na konci věty doplňují tato slova:

„v jeho platném znění.“

d) v bodě 21 se na konci věty doplňují tato slova:

„v jejím platném znění.“

e) doplňují se nové body 23 a 24, které znějí:

„23) „osvědčením o práci na moři“ osvědčení uvedené v předpisu 5.1.3 Úmluvy o práci na moři.“

24) „prohlášením o dodržování pravidel při práci na moři“ prohlášení uvedené v předpisu 5.1.3 Úmluvy o práci na moři.“

f) doplňuje se nový pododstavec, který zní:

„Všechny odkazy na úmluvu uvedené v této směrnici, včetně osvědčení a dalších dokumentů, se považují za odkazy na uvedené úmluvy v jejich platném znění.“

2) V článku 3 se doplňuje nový odstavec 5, který zní:

„5. Používání a/nebo výklad této směrnice není za žádných okolností důvodem pro snížení obecné úrovně ochrany pracovníků podle sociálních právních předpisů Unie.“

3) V článku 8 se odstavec 4 zrušuje.

4) V článku 10 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Komisi se svěřují prováděcí pravomoci, aby stanovila metodiku pro posuzování zde uvedených obecných rizikových parametrů a rizikových parametrů vyplývajících z minulosti lodě. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 31 odst. 3.“

5) V článku 14 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Rozsah rozšířené inspekce, včetně rizikových oblastí, na něž se má vztahovat, je uveden v příloze VII. Komisi se svěřují prováděcí pravomoci, aby podrobně vymezila prvky, které je třeba zkontrolovat v rizikových oblastech uvedených v této příloze. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 31 odst. 3.“

6) V článku 15 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Komisi se svěřují prováděcí pravomoci, aby podrobně stanovila harmonizované způsoby zavádění postupů popsanych v pokynech uvedených v příloze VI, včetně s ohledem na kontroly uvedené v odstavci 2. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 31 odst. 3.“

7) Vkládá se článek 18a, který zní:

„Článek 18a

Stížnosti související s Úmluvou o práci na moři

1. Pokud stížnost týkající se záležitostí upravených Úmluvou o práci na moři nebyla vyřešena na palubě lodi, oznámí to zaměstnanec státní přístavní inspekce neprodleně státu vlajky a snaží se v předepsané lhůtě požádat o radu a o to, aby byl předložen nápravný akční plán. Zpráva o kontrole se elektronickými prostředky předává do inspekční databáze uvedené v článku 24.

2. S cílem zajistit jednotné podmínky pro provádění tohoto článku se Komisi svěřují prováděcí pravomoci ohledně zřízení harmonizovaného elektronického formátu a postupu pro podávání zpráv o následných opatřeních přijatých členskými státy. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 31 odst. 3.

8) V článku 19 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„11. Příslušný orgán rovněž neprodleně informuje příslušné organizace provozovatelů námořních plavidel a námořníků ve státě přístavu, ve kterém byla inspekce provedena, o záležitostech upravených Úmluvou o práci na moři.“

9) V článku 23 se odstavec 5 nahrazuje tímto:

„5. Komisi se svěřují prováděcí pravomoci, aby vypracovala harmonizované formuláře, na nichž lodivodi a přístavní orgány podávají zprávy o nesrovnalostech

a zaznamenávají následná opatření, a aby určila postupy, které mají být dodržovány, a způsoby a technické prostředky, které mají být použity. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 31 odst. 3.“

- 10) V článku 27 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Komisi se svěřují prováděcí pravomoci, aby určila způsoby zveřejnění informací uvedených v předchozím odstavci, kritéria pro shromažďování příslušných údajů a četnost aktualizace. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 31 odst. 2.“

- 11) Doplnují se nové články 30a a 30b, které znějí:

„Článek 30a

Akty v přenesené pravomoci

Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci podle článku 30b, pokud jde o změny přílohy VI této směrnice, s cílem doplnit do seznamu uvedeného v dané příloze další pokyny týkající se státní přístavní inspekce, které byly přijaty Organizací Pařížského memoranda.

Článek 30b

Výkon přenesení pravomoci

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za podmínek stanovených tímto článkem.
 2. Přenesení pravomoci uvedené v článku 30a na Komisi platí na dobu neurčitou od data vstupu této směrnice v platnost.
 3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 30a kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po jeho zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
 4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
 5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 30a vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.
- 12) Článek 31 se nahrazuje tímto:

„Článek 31

Výbor

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) zřízený článkem 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
 2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.
 3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.
 4. Má-li být v případech stanovených výše v odstavcích 2 a 3 stanovisko výboru získáno písemným postupem, je tento postup ukončen bez výsledku, pokud o tom ve lhůtě stanovené pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádá prostá většina členů výboru.“.
- 13) Článek 32 se zrušuje.
- 14) V bodě II odst. 2B přílohy I se doplňují nové odrážky, které znějí:
- „- lodě plující pod vlajkou státu, který neratifikoval jednu nebo více úmluv uvedených v čl. 2 bodu 1.“;
- „- lodě, z jejichž dokumentace je patrné, že nebyl proveden dohodnutý akční plán k nápravě nesrovnalostí uvedený v normě A5.2.1 odst. 6 úmluvy MLC.“.
- 15) V příloze IV se doplňují nové body 45 a 46, které znějí:
- „45. Osvědčení o práci na moři (viz úmluva Mezinárodní organizace práce o práci na moři (MLC));
46. Prohlášení o dodržování pravidel při práci na moři (ILO MLC).“
- 16) V příloze V bodu A se doplňují nové body 16, 17 a 18, které znějí:
- „16. Dokumenty požadované podle úmluvy MLC nejsou předloženy, vedeny nebo jsou vedeny nesprávně nebo předložené dokumenty neobsahují informace požadované podle úmluvy MLC nebo jsou jinak neplatné.
17. Pracovní a životní podmínky na lodi nesplňují požadavky úmluvy MLC.
18. Loď změnila vlajku, aby se vyhnula dodržování úmluvy MLC.“
- 17) V bodě 3.10 přílohy X se doplňují nové body 8 a 9, které znějí:
- „8. Podmínky na palubě zjevně ohrožují bezpečnost, zdraví či ochranu námořníků před protiprávními činy;
- „9. Nedodržování předpisů je závažným nebo opakovaným porušením požadavků úmluvy MLC (včetně práv námořníků).

Článek 2

Provedení

Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 12 měsíců od vstupu této směrnice v platnost. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto předpisů. Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vstupu Úmluvy o práci na moři z roku 2006 v platnost.

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*