



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 27.7.2017
COM(2017) 406 final

2017/0181 (NLE)

Návrh

SMĚRNICE RADY,

**kteřou se provádí dohoda uzavřená Svazem provozovatelů námořních plavidel
Evropského společenství (ECSC) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) za
účelem změny směrnice Rady 2009/13/ES v souladu se změnami Úmluvy o práci na moři
z roku 2006, které Mezinárodní konference práce schválila dne 11. června 2014**

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Mezinárodní organizace práce (MOP) přijala v roce 2006 Úmluvu o práci na moři (dále jen „úmluva MLC“) s cílem vytvořit jediný soudržný nástroj zahrnující všechny aktuální normy vztahující se k mezinárodní práci na moři. Úmluva MLC zajišťuje rozsáhlá práva a ochranu při práci pro všechny námořníky bez ohledu na jejich státní příslušnost a vlajku lodi. Úmluvu MLC dosud ratifikovalo 81 zemí, včetně všech členských států EU s výjimkou Rakouska, Slovenska a České republiky¹.

Ustanovení úmluvy MLC byla do práva EU začleněna směrnicí Rady 2009/13/ES², 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). Směrnice právo EU doplnila o normy úmluvy MLC, které byly pro námořníky příznivější než zavedené normy (pracovní dohody, pracovní doba, repatriace, ubytování a rekreační zařízení, potraviny a stravování, bezpečnost a ochrana zdraví, zdravotní péče a postupy projednání stížnosti atd.). Směrnice podpořila ratifikaci úmluvy MLC v celé EU a pomohla urychlit její vstup v platnost. Pomohla rovněž zajistit jednotné provedení norem obsažených v úmluvě MLC ve vnitrostátním právu ve všech členských státech a doplnila dohodu o zvláštní donucovací opatření podle práva EU.

Úmluva MLC z roku 2006 se zabývala pouze částečně problémy týkajícími se odpovědnosti a odškodnění v souvislosti s nároky členů posádky v případě úmrtí, osobního zranění a opuštění v cizích přístavech, pokud majitelé lodí neplní své povinnosti. Námořní odvětví má globální povahu s různými vnitrostátními právními předpisy, které se uplatňují v závislosti na státu majitele lodi, státu vlajky lodi nebo státní příslušnosti členů posádky. To námořníkům ztěžuje dosažení rychlé a uspokojivé nápravy v případě opuštění, zranění či úmrtí.

MOP i IMO (Mezinárodní námořní organizace) tyto problémy dlouho uznávají. V roce 1998 zřídily společnou *ad hoc* pracovní skupinu odborníků IMO/MOP pro odpovědnost a odškodnění v souvislosti s nároky v případě úmrtí, osobního zranění a opuštění námořníků. Tato skupina doporučila přístup zahrnující dva kroky: prvním krokem by bylo přijetí nezávazných pokynů³ a druhým krokem pak přijetí závazných nástrojů. Skupina doporučila rovněž vytvoření databáze případů opuštění námořníků, která byla zřízena v roce 2005⁴.

¹ Rakousko nemělo povinnost provést směrnici Rady 2009/13/ES ve vnitrostátním právu z geografických důvodů (viz rozhodnutí Komise ze dne 29. září 2016 o uzavření řízení 2014/0489 o nesplnění povinnosti kvůli neoznámení, které bylo zahájeno proti Rakousku), jelikož se jedná o vnitrozemský členský stát, který již nevede rejstřík námořních plavidel a v blízké budoucnosti nemá v úmyslu takovýto rejstřík zřídit. Česká republika a Slovensko jsou rovněž vnitrozemské státy, které podle statistik Konference OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD) o obchodním loďstvu podle státu registrace plavidla a typu plavidla nemají obchodní loďstvo plující pod jejich vlajkou.

Viz <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93>

² Úř. věst. L 124, 20.5.2009, s. 30. Směrnice vstoupila v platnost dne 20. srpna 2013, což byl den vstupu úmluvy MLC v platnost. Členské státy ji měly ve svých vnitrostátních právních předpisech provést do 20. srpna 2014.

³ Shromáždění IMO přijalo v listopadu 2001 dvojce pokyny týkající se finanční záruky ke krytí nároků námořníků v případech opuštění, osobního zranění a úmrtí:

V roce 2010 a 2011 určila MOP na základě doporučení společné pracovní skupiny dva hlavní problémy: opuštění námořníků a finanční záruka a nároky související s úmrtím nebo dlouhodobou pracovní neschopností námořníků. V roce 2004 přijal zvláštní tripartitní výbor zřízený podle úmluvy MLC dvě změny zabývající se těmito záležitostmi. K březnu 2016 uváděla databáze MOP týkající se případů opuštění námořníků 192 opuštěných obchodních lodí (přičemž některé pocházely z roku 2006), u nichž nebylo opuštění dosud vyřešeno. Mnoho opuštěných námořníků pracuje na palubách mnohdy i několik měsíců, aniž by dostávali odměnu, trpí nepravdělným přísunem potravin, nedostupností zdravotní péče nebo postrádají prostředky k návratu domů.

Některá pravidla zavedená změnami spadají do pravomoci Evropské unie a týkají se záležitostí, s ohledem na něž byla přijata pravidla, zejména v oblasti sociální politiky a dopravy. Rada proto přijala rozhodnutí (2014/346/EU)⁵ o postoji, který se má zaujmout jménem Evropské unie na 103. zasedání Mezinárodní konference práce, pokud jde o změny kodexu Úmluvy o práci na moři z roku 2014, jež zajistilo podporu jejich schválení ze strany Unie.

Změny byly schváleny na 103. zasedání Mezinárodní konference práce dne 11. června 2014 v Ženevě. Pro jejich schválení hlasovaly všechny členské státy. Oba soubory změn se týkají závazných ustanovení (část A – pravidla a normy) i nezávazných ustanovení (část B – pokyny)⁶ kodexu Úmluvy o práci na moři. Týkají se pravidla 2.5 (repatriace) v hlavě 2 o podmínkách zaměstnání a pravidla 4.2 (odpovědnost majitelů lodí) v hlavě 4 o ochraně zdraví, zdravotní péči, sociálních službách a sociálním zabezpečení.

Pozměněná závazná ustanovení mají zajistit účinný systém finanční záruky, který:

- (1) chrání práva námořníků v případě opuštění (změna pravidla 2.5). Tato změna zlepšuje použití systému finanční záruky v případě, že majitel lodi neuhradí náklady na jejich repatriaci, jak je již uznáno v pravidle 2.5 odst. 2. Uznány jsou i dvě nové situace: pokud majitel lodi opustil námořníka bez nezbytného zajištění a podpory, nebo pokud majitel lodi jinak jednostranně přerušil své vazby s ním, včetně nevyplacení smluvní mzdy po dobu alespoň dvou měsíců. Tato změna zahrnuje rovněž požadavky na zřízení rychlého a účinného systému finanční záruky s cílem pomoci námořníkům na lodi plující pod vlajkou členského státu v případě opuštění;
- (2) stanoví minimální požadavky na systém finanční záruky za účelem poskytnutí odškodnění v souvislosti se smluvními nároky týkajícími se úmrtí nebo dlouhodobé pracovní neschopnosti námořníků v důsledku pracovního úrazu, nemoci z povolání nebo pracovního rizika (změna pravidla 4.2).

<http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/JointIMOILOWWorkingGroupsOnSeafarerIssues/Pages/IMOILOWGLiabilityCompensationForDeathAbandonment.aspx>

⁴ Databáze oznámených případů opuštění námořníků. Viz

<http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>. Obsah databáze je omezen na plavidla, která byla nahlášena jako opuštěná od 1. ledna 2004.

⁵ Rozhodnutí Rady 2014/346/ES ze dne 26. května 2014 (Úř. věst. L 172, 12.6.2014, s. 28).

⁶ Země, které úmluvu MLC ratifikovaly, musí přijmout vnitrostátní právní předpisy nebo učinit jiná opatření, aby bylo zajištěno, že zásady a práva stanovená v pravidlech jsou uplatňována způsobem uvedeným v normách v části A kodexu (nebo v zásadě rovnocenným způsobem). Pokyny nejsou závazné a nepodléhají státní přístavní inspekci; vlády však musí jejich obsah náležitě zohlednit při plnění svých povinností a toto je přezkoumáváno systémem dohledu MOP.

Tyto změny proto zdokonalují a rozšiřují stávající systém ochrany námořníků; usnadňují a zefektivňují postupy odškodnění a jsou podpořeny povinností mít na palubě plavidel písemný doklad o systému finanční záruky.

Tyto změny úmluvy MLC vstoupily pro osmnáct členských států v platnost dne 18. ledna 2017⁷. V Nizozemsku mají změny podle očekávání vstoupit v platnost od 1. ledna 2018⁸. Itálie a Litva odložily vstup změn v platnost do 18. ledna 2018⁹. Co se týká čtyř členských států, které úmluvu MLC ratifikovaly poté, co byly dotyčné změny schváleny, Slovinsko již se změnami souhlasilo a tyto vstoupí v platnost dne 3. srpna 2017. Rumunsko, Estonsko a Portugalsko však dosud nepředložily formální prohlášení o přijetí. To se očekává v nadcházejících měsících¹⁰.

Dne 5. prosince 2016 uzavřeli sociální partneři v odvětví námořní dopravy, Svaz provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF), dohodu o změně jejich dohody, kterou se provádí MLC z roku 2006, tak, jak je připojena, ke směrnici 2009/13/ES s cílem uvést ji do souladu se změnami úmluvy MLC z roku 2014. Tato dohoda reprodukuje obsah všech změn závazných ustanovení úmluvy MLC z roku 2014.

Dne 12. prosince 2016 ECSA a ETF požádaly, aby Komise jejich dohodu provedla prostřednictvím návrhu rozhodnutí Rady v souladu s čl. 155 odst. 2 SFEU. Tento návrh reaguje na jejich žádost.

Komise předkládá tento návrh s cílem uvést směrnici 2009/13/ES a dohodu, která je k ní přiložena, do souladu se změnami závazných ustanovení úmluvy, které MOP schválila v roce 2014. To zlepší pracovní podmínky, bezpečnost a ochranu zdraví a sociální ochranu námořníků na palubách lodí plujících pod vlajkou členského státu EU.

Návrh má rovněž zajistit účinné prosazování změn závazných ustanovení úmluvy MLC, které MOP schválila v roce 2014, v celé EU uplatňováním směrnice o povinnostech státu vlajky (směrnice 2013/54/EU)¹¹. Tato směrnice stanoví pravidla, která mají zajistit, že členské státy:

⁷ http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11301:0::NO::P11301_INSTRUMENT_AMENDMENT_ID:3256971

⁸ Nizozemsko uvedlo, že bude změnami vázáno až po následném výslovném oznámení o jejich přijetí podle článku XV odst. 8 písm. a) úmluvy. Učinilo tak s cílem přijetí změn odložit a zavést je prostřednictvím nizozemských právních předpisů, jelikož Nizozemsko oznámilo, že podle očekávání vstoupí změny v platnost dne 1. ledna 2018. Viz

⁹ https://www.ilent.nl/english/merchant_shipping/crew/legislation/amendments_mlc_2014/

¹⁰ Nizozemsko využilo možnost stanovenou v čl. XV odst. 8 písm. b) úmluvy.

¹⁰ Obecná připomínka, *zpráva výboru odborníků pro uplatňování úmluv a doporučení*, s. 577: „v řadě případů vyvstaly otázky týkající se způsobu, jakým mohou členové, jejichž ratifikace byla zaregistrována v době mezi schválením změn a jejich vstupem v platnost, přijmout změny kodexu přijaté podle článku XV Úmluvy o práci na moři z roku 2006. (...) Výbor bere na vědomí, že úřad mezitím všechny dotčené členy informoval o tom, že změny mohou přijmout zasláním formálního prohlášení za tímto účelem generálnímu řediteli.“ Viz [http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/P/09661/09661\(2017-106-1A\).pdf](http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/P/09661/09661(2017-106-1A).pdf) V případě Rumunska vstoupila úmluva MLC v platnost dne 24. listopadu 2016, v případě Estonska dne 5. května 2017 a v případě Portugalska dne 12. května 2017, změny však vstoupí v platnost až poté, co tyto země zašlou prohlášení o přijetí. Jelikož však pro změny hlasovaly, očekává se, že prohlášení o přijetí učiní v nadcházejících měsících.

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/54/EU ze dne 20. listopadu 2013 o některých povinnostech státu vlajky ohledně souladu s Úmluvou o práci na moři z roku 2006 a jejího prosazování (Úř. věst. L 329, 10.12.2013, s 1–4).

- účinně plní své povinnosti států vlajky při provádění příslušných částí úmluvy MLC z roku 2006 (čímž se rozumí části s obsahem, který se považuje za odpovídající ustanovením v příloze směrnice 2009/13/ES) a
- zavedou zvláštní mechanismy pro kontrolu dodržování předpisů a postupy projednávání stížností na lodi a řešení stížností.

Jakmile bude příloha směrnice 2009/13/ES pozměněna tímto návrhem, budou se kontrolní opatření podle směrnice 2013/54/EU vztahovat i na změny úmluvy MLC z roku 2014, aniž by byly zapotřebí výslovné změny.

• **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Tento návrh je v souladu s prací Komise směřující k vytvoření spravedlivého a skutečně celoevropského trhu práce, který zaměstnancům poskytuje důstojnou ochranu a udržitelná pracovní místa¹². To zahrnuje bezpečnost a ochranu zdraví při práci, pracovní dobu, sociální ochranu a práva spojená s pracovní smlouvou. Při provádění integrované námořní politiky EU Komise plně podporuje rovněž „sociální dialog o integraci Úmluvy Mezinárodní organizace práce o námořních pracovních normách do práva Společenství“¹³.

Tento návrh podporuje námořní bezpečnost jiným způsobem. Ochrana opuštěných námořníků tím, že jim je nabídnuta repatriace, podpora a zajištění, a výplata dlužných mezd mohou u plavidel i posádky pomoci zabránit nehodám, jelikož to znamená, že námořníci nemusí zůstat na palubě opuštěných plavidel uvíznutých v přístavech, dokud nejsou repatriováni nebo dokud jim nejsou vyplaceny dlužné mzdy. Nejsou rovněž ponecháni na unášených plavidlech bez paliva nebo zásob základních potravin a pitné vody.

Důkladnější systém finanční záruky pro případy opuštění, úmrtí a dlouhodobé pracovní neschopnosti námořníků odstraní zátěž evropských přístavů a pobřežních společenství, jež v současnosti poskytují dotčeným námořníkům a jejich rodinám pomoc.

Tento návrh doplňuje úsilí o účinnější uplatňování úmluvy MLC využíváním zvláštních mechanismů kontroly a postupů projednávání stížností na lodi a řešení stížností stanovených ve směrnici 2013/38/EU¹⁴ o státní přístavní inspekci. Tato směrnice zařadila Úmluvu o práci na moři z roku 2006 mezi úmluvy, jejichž provádění je ověřováno orgány členských států v jejich přístavech. To zajišťuje, aby zacházení s plavidly (a jejich posádkou) plujícími pod vlajkou státu, který úmluvu neratifikoval, nebylo příznivější než zacházení s plavidlem (a jeho posádkou), které pluje pod vlajkou ratifikujícího státu. Změny úmluvy MLC schválené v roce 2014 již této směrnici podléhají, jelikož ta se vztahuje na zmíněnou úmluvu včetně všech jejích změn.

Návrh doplňuje směrnici (EU) 2015/1794¹⁵, která zahrnuje námořníky do oblasti působnosti pěti směrnic o pracovním právu (o ochraně zaměstnanců v případě platební neschopnosti

¹² Projev předsedy Junckera o stavu Unie v Evropském parlamentu ze dne 9. září 2015.

¹³ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Integrovaná námořní politika pro Evropskou unii (KOM(2007) 575 v konečném znění, s. 9).

¹⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/38/EU ze dne 12. srpna 2013, kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 218, 14.8.2013, s. 1).

¹⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1794 ze dne 6. října 2015, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/94/ES, 2009/38/ES a 2002/14/ES a směrnice Rady 98/59/ES a 2001/23/ES, pokud jde o námořníky (Úř. věst. L 263, 8.10.2015, s. 1).

zaměstnavatele, o informování zaměstnanců a projednávání se zaměstnanci, o zřízení evropské rady zaměstnanců, o hromadném propouštění a o převodech podniků), zlepšuje tudíž jejich pracovní práva a přiznává jim stejná práva jako zaměstnancům na pevnině.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Pro Evropu je námořní doprava katalyzátorem hospodářského rozvoje a blahobytu po celou její historii. Námořní přeprava zboží a cestujících podporuje obchod uvnitř EU i mezinárodní obchod a kontakty mezi všemi evropskými národy, občany a turisty. Rostoucí nedostatek pracovníků v námořních profesích, důstojníků a členů mužstva znamená riziko ztráty kritického množství lidských zdrojů, jež udržuje konkurenceschopnost evropských námořních odvětví obecně. Tento návrh reaguje na cíl, který spočívá v podpoře (podle strategie námořní dopravy do roku 2018¹⁶) „*pracovního úsilí Mezinárodní námořní organizace (IMO) a Mezinárodní organizace práce (MOP) zaměřeného na spravedlivé zacházení s námořníky, jež má mimo jiné zajistit, aby byly v EU a po celém světě odpovídajícím způsobem zavedeny pokyny k zacházení s námořníky v případě námořní nehody, opuštění lodě, osobního zranění nebo smrti námořníků a podmínky dovolení opustit loď*“. To by mělo zajistit, aby byly námořní profese pro Evropany atraktivnější.

Návrh přispěje k spravedlivějším podmínkám hospodářské soutěže pro majitele lodí v odvětví námořní dopravy v EU, kteří práva námořníků respektují a často jsou znevýhodňováni nevyhovující lodní dopravou.

Provedení dohody sociálních partnerů prostřednictvím práva EU je rovněž v souladu se závazkem Komise prosazovat na úrovni EU meziodvětvový a odvětvový sociální dialog, jak je vyjádřeno ve společném prohlášení nazvaném *Nový začátek pro sociální dialog*¹⁷, které sociální partneři v EU, předsednictví Rady a Komise podepsali dne 27. června 2016.

Tato dohoda je pozitivním příkladem toho, jak sociální partneři podporují program Komise pro zlepšování právní úpravy při zajišťování toho, aby bylo právo EU aktuální a sloužilo svému účelu¹⁸.

Zohledňuje rovněž zásadu evropského pilíře sociálních práv¹⁹ týkající se sociálního dialogu a zapojení pracovníků, ve kterém se uvádí, že „*sociální partneři (...) musí být podporováni ve sjednávání a uzavírání kolektivních smluv v záležitostech, které se jich týkají, přičemž je uznávána jejich samostatnost a právo na kolektivní akce. V příslušném případě musí být smlouvy uzavřené mezi sociálními partnery prováděny na úrovni Unie a jejích členských států.*“ Je v souladu také se zvláštními zásadami a právy uznanými evropským pilířem sociálních práv, jako jsou *mzdy, zdravé, bezpečné a dobře uzpůsobené pracovní prostředí a ochrana údajů a sociální ochrana.*

¹⁶ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – *Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018*, KOM(2009) 8 v konečném znění, oddíl 3.

¹⁷ *Nový začátek pro sociální dialog* – prohlášení předsednictví Rady Evropské unie, Evropské komise a evropských sociálních partnerů, 27. června 2016.

¹⁸ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, *Zlepšování právní úpravy k dosažení lepších výsledků – agenda EU*, COM(2015) 215 final.

¹⁹ SWD(2017) 201 final.

Tento návrh celkově pomáhá začlenit plně cíle udržitelného rozvoje do evropského politického rámce v souladu se závazkem přijatým ve sdělení Komise nazvaném *Další kroky k udržitelné evropské budoucnosti: Evropské úsilí v oblasti udržitelnosti*²⁰.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Právním základem tohoto návrhu je čl. 155 odst. 2.

V čl. 155 odst. 2 SFEU je stanoveno: „*Dohody uzavřené na úrovni Unie se provádějí buď podle stávajících postupů a zvyklostí sociálních partnerů a členských států, nebo v záležitostech týkajících se článku 153 rozhodnutím Rady na návrh Komise na základě společné žádosti smluvních stran. Evropský parlament je o tom informován. Rada rozhoduje jednomyslně, pokud dotyčná dohoda obsahuje jedno nebo více ustanovení vztahujících se k některé z oblastí, v nichž je na základě čl. 153 odst. 2 vyžadována jednomyslnost.*“

První změna v dohodě sociálních partnerů týkající se systému finanční záruky v případě opuštění námořníků souvisí s ochranou zdraví a bezpečnosti i s pracovními podmínkami, vztahují se na ni tudíž ustanovení čl. 153 odst. 1 písm. a) o zlepšování především pracovního prostředí tak, aby bylo chráněno zdraví a bezpečnost pracovníků, a b) o pracovních podmínkách.

Na druhou změnu týkající se požadavků na systém finanční záruky k zajištění odškodnění v případě úmrtí nebo dlouhodobé pracovní neschopnosti námořníků v důsledku pracovního úrazu, nemoci z povolání nebo pracovního rizika se vztahuje ustanovení čl. 153 odst. 1 písm. c) o sociálním zabezpečení a sociální ochraně pracovníků.

Jelikož se jedná o oblast, u níž se podle čl. 153 odst. 2 druhého pododstavce vyžaduje jednomyslnost, bude muset Rada rozhodnout jednomyslně.

• Subsidiarita

Tento návrh zajišťuje, aby byly právní předpisy EU a Úmluva o práci na moři jednotné a aby byly změny úmluvy MLC schválené v roce 2014 řádně prosazovány v celé EU uplatňováním směrnice 2013/54/EU o povinnostech státu vlajky. Tohoto cíle nemůže být dosaženo prostřednictvím vnitrostátních právních předpisů, jelikož změny platných právních předpisů EU lze provést pouze na úrovni EU.

Mimoto je třeba zajistit rovné zacházení s loďstvem EU a přístavy v EU a s loďstvem zemí mimo EU. Rada navíc v rozhodnutí Rady 2014/346/EU formálně uvedla, že „*části pravidel podle úmluvy a změny spadají do pravomoci Unie a týkají se záležitostí, pro něž Unie přijala pravidla*“.

Tento návrh pomůže uplatňovat změny závazných ustanovení úmluvy MLC současně a stejně ve všech členských státech. To je nezbytné k zajištění výše zmíněných rovných podmínek u loďstva EU a přístavů v EU. Návrh může snížit negativní dopady na státy přístavu v EU, jelikož by do oblasti působnosti normy A2.5 odst. 5 písm. a) v příloze směrnice 2009/13/ES mělo spadat méně případů. V tomto odstavci je stanoveno, že pokud majitel lodi nepřijme

²⁰ COM(2016) 739 final.

opatření nebo neuhradí náklady repatriace námořníka, musí tak učinit stát vlajky EU. Pokud tak neučiní, může stát, ze kterého mají být námořníci repatriováni, nebo stát, kterého jsou státními příslušníky, zařídit jejich repatriaci a vymáhat náklady od státu vlajky EU.

V případě členských států, které změnami nejsou či nejsou dosud vázány (členské státy, které úmluvu MLC neratifikovaly²¹, nebo které dosud nepředložily formální prohlášení o přijetí²²), bude mít opatření EU přidanou hodnotu spočívající v uplatňování dohody na majitele lodí plujících pod jejich vlajkami, a tudíž zlepšení pracovních podmínek námořníků a sociální ochrany námořníků na palubách těchto plavidel a jejich rodin.

Návrh má přidanou hodnotu rovněž pro členské státy, které ratifikovaly úmluvu MLC s již platnými změnami, a jsou tudíž těmito změnami vázány. Návrh sladí oblast působnosti změn z roku 2014 s oblastí působnosti směrnice 2009/13/ES, zařadí je do oblasti působnosti směrnice 2013/54/EU o povinnostech státu vlajky a do systému dohledu a kontroly dodržování práva EU, včetně pravomoci Soudního dvora Evropské unie, navíc k systému dohledu podle úmluvy MLC. To zajistí větší ochranu námořníků a mělo by to zlepšit dodržování nových požadavků ze strany členských států a majitelů lodí.

- **Proporcionalita**

Zásada proporcionality je dodržena, jelikož oblast působnosti návrhu je důsledně omezena na provedení aktualizovaných závazných minimálních norem obsažených ve změnách Úmluvy o práci na moři z roku 2006, které byly schváleny v roce 2014, v právu EU.

Návrh ponechává členským státům EU možnost zachovat nebo stanovit příznivější normy pro pracovníky a zohlednit specifika vnitrostátní situace. V důsledku toho ponechává prostor v otázce volby vlastních prováděcích opatření.

- **Volba nástroje**

Zvoleným nástrojem je směrnice. Pojem „rozhodnutí“ v čl. 155 odst. 2 SFEU je použit ve svém všeobecném významu, takže legislativní nástroj lze zvolit v souladu s článkem 288 SFEU. Úkolem Komise je navrhnout nejvhodnější ze tří druhů závazných nástrojů uvedených v daném článku (nařízení, směrnice nebo rozhodnutí).

V článku 296 SFEU je stanoveno: „*Neuvádějí-li Smlouvy druh aktu, který má být přijat, zvolí jej orgány pro jednotlivé případy v souladu s platnými postupy a se zásadou proporcionality.*“

Komise se domnívá, že v daném případě je nejvhodnějším nástrojem směrnice, jelikož pozmění jinou směrnici (směrnici 2009/13/ES) a jelikož dohoda sociálních partnerů zahrnuje povinnosti a práva, jež budou muset členské státy provést ve svém vnitrostátním právu.

²¹ Rakousko, Česká republika a Slovensko.

²² Rumunsko, Portugalsko a Estonsko.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Hodnocení stávající směrnice 2009/13/ES nebylo provedeno, jelikož lhůta pro provedení byla stanovena do 20. srpna 2014 a posouzení souladu provedení nebylo dosud uzavřeno²³.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Pokud sociální partneři Komisi požádají, aby v souladu s článkem 155 SFEU předložila návrh rozhodnutí Rady, kterým se provádí jejich dohoda, je nutno použít zásady zlepšování právní úpravy, aniž by tím byla dotčena úloha a autonomie, kterou jim SFEU svěřuje, úkol Komise usnadňovat jejich dialog nebo potřeba celkové transparentnosti.

Vzhledem k transparentnosti postupu, skutečnosti, že sociálními partnery, kteří jsou stranou této dohody, jsou zástupci zaměstnavatelů a zaměstnanců v daném odvětví, a úloze, kterou sociálním partnerům svěřuje článek 155 SFEU, se další veřejné konzultace neuskutečnily²⁴.

- **Posouzení dopadů**

Návrh sladí oblast působnosti změn závazných ustanovení, jež MOP schválila v roce 2014, s oblastí působnosti směrnice 2009/13/ES, která vylučuje možnost podle čl. II odst. 6 úmluvy MLC neuplatnit určité podrobnosti kodexu, s ohledem na něž příslušný orgán rozhodne, že by to nebylo rozumné nebo proveditelné, na lodi s hrubou prostorností do 200 RT, které se neúčastní mezinárodní plavby, a to v míře, v jakou předmětnou záležitost odlišně upravují vnitrostátní opatření²⁵.

Tyto dopady se však považují za omezené vzhledem k těmto skutečnostem:

- Podle databáze zřízené na základě úmluvy MLC²⁶ neoznámil žádný z ratifikujících členských států, pro něž změny schválené MOP v roce 2014 již vstoupily v platnost, MOP vnitrostátní rozhodnutí ohledně změn schválených MOP v roce 2014.
- Subjektivní účinek odchylky je velmi omezený, jelikož se vztahuje pouze na lodi s hrubou prostorností do 200 RT, které provozují vnitrostátní plavbu.
- Některé ratifikující státy MOP tuto odchylku využily, především s ohledem na určité podrobnosti hlavy III úmluvy MLC týkající se ubytování. Jelikož se změny schválené MOP v roce 2014 týkají ochrany základních minimálních

²³ V současnosti probíhá osm řízení o nesplnění povinnosti v souvislosti s neoznámením prováděcích opatření (Řecko, Itálie, Lotyšsko, Litva, Polsko, Portugalsko, Slovensko a Slovinsko), v jejichž rámci se provádí přezkum.

²⁴ http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool_7_cs.htm

²⁵ Čl. II odst. 6: V případě, že příslušný orgán rozhodne, že by v současné době nebylo rozumné nebo proveditelné uplatnit určité podrobnosti kodexu uvedeného v čl. VI odst. 1 na loď nebo určitou kategorii lodí plujících pod vlajkou členského státu, nepoužijí se příslušná ustanovení kodexu v míře, v jaké předmětnou záležitost odlišně upravují vnitrostátní právní či správní předpisy nebo kolektivní smlouvy či jiná opatření. Takové rozhodnutí lze učinit pouze po konzultaci s dotčenými organizacemi vlastníků lodí a námořníků a lze je učinit pouze ohledně lodí do 200 RT, které se neúčastní mezinárodní plavby.

²⁶ <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/database-ratification-implementation/lang--en/index.htm>

práv (repatriace, základní potřeby námořníka včetně potravin a ubytování a uhrazení dlužných mezd až za čtyři měsíce) a odškodnění v případě nejhorších nehod, které se mohou námořníkovi stát z důvodů týkajících se zaměstnání (úmrtí nebo dlouhodobá pracovní neschopnost), bude v těchto případech obtížné použití odchylky odůvodnit.

- Možné vnitrostátní odchylky nelze uplatnit na povinnost mít na palubě k dispozici doklad finanční záruky v případě opuštění, jelikož se tato povinnost vztahuje pouze na plavidla, která musí mít na palubě osvědčení o práci na moři²⁷. Je třeba rovněž připomenout, že změny schválené MOP v roce 2014 zdokonalují a rozšiřují stávající systém ochrany, podle něhož mají členské státy již nyní povinnost vyžadovat od všech plavidel, která plují pod jejich vlajkou, poskytnutí finanční záruky ke krytí repatriace a zajištění odškodnění v případě úmrtí nebo dlouhodobé pracovní neschopnosti z důvodů týkajících se zaměstnání.
- Podmínky pro využití odchylky (včetně požadavku na konzultace se sociálními partnery) jsou poměrně přísné.
- Podle čl. 3 odst. 2 směrnice 2013/54/EU, jenž členským státům umožňuje upravit v souladu s čl. II odst. 6 úmluvy MLC mechanismy kontroly dodržování předpisů, včetně inspekci, a zohlednit tak specifické podmínky týkající se lodí s hrubou prostorností do 200 RT, které se neúčastní mezinárodní plavby, mohou členské státy při kontrole uplatňování nových požadavků na tato plavidla postupovat pružně.

Návrh zařadí změny schválené MOP v roce 2014 do oblasti působnosti směrnice 2009/54/EU o povinnostech státu vlajky a systému dohledu a kontroly dodržování práva EU, včetně pravomoci Soudního dvora Evropské unie, navíc k systému dohledu podle úmluvy MLC. To by mělo zajistit větší dodržování ze strany členských států a majitelů lodí.

Jelikož podle základního scénáře nebude mít návrh jinak pravděpodobně významné hospodářské, environmentální nebo sociální dopady, nebylo pro tento návrh posouzení dopadů provedeno²⁸.

Základní scénář předpokládá, že členské státy EU, které úmluvu MLC ratifikovaly, změny z roku 2014 provedou, jelikož změny vstoupily v těchto členských státech v platnost dne 18. ledna 2017, nebo vstoupí v platnost brzy. Pokud by tudíž nebyla dohoda sociálních partnerů přijata, je pravděpodobné, že by všechny ratifikující členské státy každopádně změny z roku 2014 uplatňovaly, a tudíž zavedly systémy ochrany v případě opuštění a odškodnění v souvislosti s úmrtím nebo osobním zraněním námořníků, a že toto uplatňování bude sledováno systémem dohledu MOP. Tento systém je založen na přezkumech vnitrostátních zpráv a připomínek sociálních partnerů dvěma orgány MOP (výbor odborníků pro uplatňování úmluv a doporučení a tripartitní výbor Mezinárodní konference práce pro

²⁷ Podle pravidla 5.1.3 úmluvy MLC jsou plavidly, která musí mít k dispozici na palubě osvědčení o práci na moři, lodě a) o hrubé prostornosti 500 RT nebo větší, které se účastní mezinárodní plavby, a b) o hrubé prostornosti 500 RT nebo větší, které plují pod vlajkou členského státu a jsou provozovány z přístavu nebo mezi přístavy v jiné zemi.

²⁸ V souladu s pokyny k zlepšování právní úpravy (SWD(2015) 111 final) je v případě iniciativ, u nichž se očekávají významné hospodářské, environmentální nebo sociální dopady, nutné vypracovat posouzení dopadů. Viz http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/docs/swd_br_guidelines_cs.pdf

uplatňování úmluv a doporučení). V případě neprovedení změn však tento systém nezajistí soudní mechanismus, jako je mechanismus Soudního dvora Evropské unie.

Nové požadavky zabrání nešťastné situaci, kdy námořníci uvíznou dlouhou dobu při kotvení nebo v přístavu, pokud majitelé lodí opustí členy posádky, aniž by jim vyplatili mzdy nebo aniž by je repatriovali do jejich domovských zemí. Odhadovaný počet aktivních námořníků v námořních členských státech EU a v Norsku v roce 2010 činil 254 119 osob²⁹. Podle databáze MOP týkající se případů opuštění námořníků bylo od roku 2004 opuštěno 192 obchodních lodí, z toho 21 plavidel plulo pod vlajkou členského státu EU. V roce 2016 bylo opuštěno dvacet obchodních lodí, přičemž do 30. května 2017 bylo vyřešeno pouze osm případů. Z těchto dvaceti plavidel, která byla opuštěna v roce 2016, plula čtyři plavidla pod vlajkou členského státu EU a celkem bylo opuštěno 45 námořníků. Některé nevyřešené případy opuštění pocházejí z roku 2006. V minulosti se opuštění námořníci často zdráhali z lodí odejít, dokud nebyla prodána v rámci soudního prodeje za účelem uhrazení nesplacených pohledávek, včetně nároků na nevyplacené mzdy. Vyplacení těchto nároků bude nyní systémem finanční záruky urychleno. Urychleno bude také vyplacení dlužných nároků námořníkům nebo jejich rodinám v případě úmrtí nebo dlouhodobé pracovní neschopnosti v důsledku jejich zaměstnání. To pomůže zamezit dlouhým prodáváním při placení a byrokracii v řízení, s nimiž se námořníci nebo jejich rodiny často setkávají.

Lepší ochrana opuštěných námořníků přinese prospěch rovněž všem přístavním orgánům v EU, jelikož povede k menšímu počtu problematických případů opuštění. Podle databáze MOP týkající se případů opuštění námořníků bylo v roce 2016 v přístavech EU opuštěno pět obchodních lodí s 58 námořníky.

Podle úmluvy MLC (čl. XV odst. 13 písm. a)) se však státní přístavní inspekce ratifikujících zemí, které se změnami souhlasily, vztahuje i na neratifikující země a ratifikující země, které nejsou změnami vázány. To znamená, že plavidla plující pod vlajkou ratifikujících členských států EU, které nejsou dosud změnami z roku 2014 vázány, stejně jako plavidla neratifikujících členských států EU budou podléhat inspekci přístavních orgánů ratifikujících zemí, pokud nesplňují požadavky stanovené ve změnách.

Vzhledem k tomuto očekávanému vývoji podle základního scénáře proto nebude mít směrnice Rady významný dopad na žádný z 22 ratifikujících členských států, ve kterých již změny vstoupily v platnost dne 18. ledna 2017, nebo vstoupí v platnost brzy, stejně jako na tři vnitrozemské členské státy, které úmluvu MLC neratifikovaly (Rakousko, Česká republika a Slovensko).

Uplatňování ustanovení tohoto návrhu nezvýší náklady ratifikujících členských států na kontrolu dodržování předpisů, jelikož musí tyto náklady vynaložit v důsledku ratifikace úmluvy MLC a jejích změn. A jelikož neratifikujícími členskými státy jsou vnitrozemské země, které v současnosti nemají loďstvo, očekává se, že jim v důsledku tohoto návrhu nevzniknou náklady na kontrolu dodržování předpisů.

Co se týká potenciálních nákladů na kontrolu dodržování předpisů u lodí o hrubé prostornosti do 200 RT, které se neúčastní mezinárodní plavby, ustanovení čl. 3 odst. 2 směrnice 2013/54/EU umožňuje členským státům upravit mechanismy kontroly dodržování předpisů, včetně inspekcí, a zohlednit specifické podmínky týkající se takových lodí.

²⁹ Studie o zaměstnávání námořníků v EU (*Study on EU seafarers' employment*). Závěrečná zpráva. GŘ MOVE, 2011. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2011-05-20-seafarers-employment.pdf>

- *Reprezentativnost sociálních partnerů EU v odvětví námořní dopravy*

Při posuzování žádosti sociálních partnerů EU o provedení jejich dohody v právu EU podle článku 155 SFEU zkoumá Komise jejich reprezentativnost a mandát v dotyčné oblasti. Tím je zajištěno, že žádost je v souladu s ustanoveními SFEU a že dohoda může počítat s širokou podporou stran, kterých se skutečně týká.

V souladu s článkem 1 rozhodnutí Komise 98/500/ES³⁰ musí sociální partneři na evropské úrovni:

- a) patřit k určitým odvětvím nebo kategoriím a být organizováni na evropské úrovni;
- b) skládat se z organizací, které jsou samy nedílnou a uznávanou částí struktury sociálních partnerů členského státu, mít oprávnění sjednávat dohody a být reprezentativní ve více členských státech a
- c) mít odpovídající organizační struktury k zajištění své aktivní účasti na práci výborů (pro kolektivní vyjednávání).

Tyto podmínky by měly být splněny v okamžiku, kdy byla dohoda podepsána.

Tato dohoda se týká pracovních podmínek v námořní dopravě, což spadá do působnosti výboru pro kolektivní vyjednávání v odvětví námořní dopravy. Sociálními partnery ve výboru jsou Svaz provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF) zastupující pracovníky.

Dne 30. června 2016 zveřejnila Evropská nadace pro zlepšení životních a pracovních podmínek (Eurofound) studii, která analyzovala reprezentativnost ETF a ECSA jako organizací sociálních partnerů v odvětví námořní dopravy na úrovni EU³¹.

S výjimkou vnitrozemských zemí (Rakousko, Česká republika, Maďarsko a Slovensko) a Bulharska, Lotyšska, Rumunska a Polska má ECSA³² členy ve všech členských státech EU (a v Norsku)^{33, 34}. Ačkoliv z Polska pochází značný počet námořníků, je v Polsku jen velmi málo společností majitelů lodí, a v Lotyšsku neexistují žádné odvětvové organizace zaměstnavatelů. To znamená, že jedinými členskými státy, o něž by mohl ECSA reálně rozšířit svou členskou základnu, jsou Bulharsko a Rumunsko.

Co se týká strany zaměstnanců, ETF má 56 členů z 25 členských států, na něž připadá 64 % všech odborových svazů s odvětvovými činnostmi. 52 těchto členů se podílí na odvětvovém

³⁰ Rozhodnutí Komise 98/500/ES ze dne 20. května 1998 o zřízení výborů pro kolektivní vyjednávání k podpoře dialogu mezi sociálními partnery na evropské úrovni (Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27–28).

³¹ <https://www.eurofound.europa.eu/observatories/eurwork/comparative-information/representativeness-of-the-european-social-partner-organisations-maritime-transport>

³² ECSA je oborové sdružení zastupující vnitrostátní sdružení majitelů lodí v EU a Norsku. Podle internetových stránek zastupuje ECSA téměř 99 % loďstva v Evropském hospodářském prostoru a přibližně 20 % světového loďstva.

³³ V Bulharsku byla odvětvová organizace zaměstnavatelů, BSA, členem ECSA od roku 2007 do roku 2012 a poté členství zrušila.

³⁴ Rakousko, Maďarsko a Slovensko byly ze studie vyloučeny kvůli neexistenci odvětvových činností. Navzdory (omezeným) odvětvovým činnostem v České republice tam nepůsobí žádná odvětvová organizace zaměstnavatelů.

kolektivním vyjednáváním. Podle studie Eurofoundu má ETF členy z daného odvětví ve všech členských státech s odvětvovými činnostmi.

To vede k závěru, že na základě jejich členské základny jsou sociální partneři, kteří dohodu podepsali, předními organizacemi sociálních partnerů v daném odvětví na evropské úrovni, že zastupují dané odvětví, a že jsou proto oprávněni požádat Komisi o provedení dohody v souladu s článkem 155 SFEU.

- **Zákonnost ustanovení**

Komise prověřovala zákonnost dohody. Prozkoumala všechna ustanovení a nezjistila, že by některé z nich bylo v rozporu s právem EU. Povinnosti, které by byly uloženy členským státům, nevyplynou přímo z dohody mezi sociálními partnery. Plynou spíše z jejího provádění rozhodnutím Rady, tj. směrnicí. Oblast působnosti a obsah dohody spadá do oblastí stanovených v čl. 153 odst. 1 SFEU, jak jsou uvedeny v oddíle 2.

Dohoda obsahuje dva soubory změn přílohy směrnice 2009/13/ES, které se nedotýkají stávajících ustanovení o zákazu snížení úrovně právní ochrany, jež jsou obsažena v článku 3 směrnice.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Návrh provádí dohodu sociálních partnerů. V těchto případech nemůže Komise znění dohody měnit, nýbrž ji může pouze přijmout, nebo zamítnout³⁵.

Většina ustanovení dohody sociálních partnerů a změn úmluvy MLC z roku 2014 nerozlišuje mezi pracovníky v malých a středních podnicích a v ostatních podnicích. Tato ustanovení se vztahují na všechny lodě, které se běžně účastní obchodní činnosti, kromě lodí zabývajících se rybolovem nebo podobnou činností a lodí tradičně stavěných jako arabské plachetnice nebo džunky. Směrnice 2013/54/EU umožňuje členským státům upravit jejich mechanismy kontroly dodržování předpisů podle specifických podmínek lodí s hrubou prostorností do 200 RT, které se nepoužívají k mezinárodní plavbě.

Dohoda a změny úmluvy MLC z roku 2014 jsou pro malé a střední podniky méně náročné, co se týká povinnosti mít na palubě k dispozici písemný doklad finanční záruky k poskytnutí pomoci námořníkům v případě opuštění. Tato povinnost se vztahuje pouze na plavidla, která musí mít na palubě osvědčení o práci na moři podle vnitrostátních právních předpisů nebo od nichž se to vyžaduje. Podle pravidla 5.1.3 kodexu úmluvy MLC musí mít osvědčení o práci na moři na palubě lodí o hrubé prostornosti 500 RT nebo větší, které se účastní mezinárodní plavby, nebo plavby mezi zahraničními přístavy, spolu s menšími plavidly, pokud to vyžaduje majitel lodí.

- **Základní práva**

Cíle tohoto návrhu jsou v souladu s Listinou základních práv Evropské unie, zejména právem chráněným v článku 31 o slušných a spravedlivých pracovních podmínkách, který stanoví: „Každý pracovník má právo na pracovní podmínky respektující jeho zdraví, bezpečnost a důstojnost.“

³⁵ http://ec.europa.eu/smart-regulation/guidelines/tool_7_cs.htm

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet EU.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Komise bude sledovat uplatňování směrnice, kterou se dohoda provádí.

Směrnice 2009/13/ES neobsahuje žádné požadavky na hodnocení nebo podávání zpráv. Takovéto požadavky se nepředpokládají ani u této směrnice, kterou se směrnice 2009/13/ES mění.

- **Informativní dokumenty (u směrnic)**

V tomto případě nejsou informativní dokumenty nutné.

- **Evropský hospodářský prostor**

Návrh se týká záležitosti s významem pro Evropský hospodářský prostor, a měl by se proto na něj vztahovat.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článek 1

Tento článek stanoví dohodu mezi sociálními partnery jako závaznou.

Článek 2

Tento článek obsahuje změny směrnice 2009/13/ES.

1. První pododstavec zavádí výslednou změnu číslování.

2. Druhý pododstavec vkládá novou normu A2.5.2 o „finanční záruce“ se čtrnácti odstavci.

- *Odstavec 1* uvádí účel navrhované normy.
- *Odstavec 2* vymezuje pojem opuštění, v jehož případě bude poskytnuta podpora ze systému finanční záruky:
 - a) neuhrazení nákladů na repatriaci námořníka (jak je již uznáno v pravidle 2.5 odst. 2 přílohy směrnice 2009/13/ES);
 - b) neexistence zajištění a podpory (jak je objasněno v odstavci 5);
 - c) jakákoli jiná situace zahrnující jednostranné přerušení vazeb majitele lodi s námořníkem, včetně nevyplacení smluvní mzdy po dobu alespoň dvou měsíců.

Ustanovení písmen b) a c) rozšiřují povinnost poskytnout systém finanční záruky ke krytí dvou nových situací v případě opuštění.

- *Odstavec 3* ukládá členskému státu jako státu vlajky povinnost zajistit, aby pro lodí plující pod jeho vlajkou existoval systém finanční záruky. Tento systém může mít různé podoby, které určí členský stát po konzultaci s dotčenými organizacemi majitelů lodí a námořníků.
- *Odstavec 4* stanoví kritéria systému finanční záruky, který přijme stát vlajky, včetně nutnosti poskytnout opuštěným námořníkům přímý přístup, dostatečné krytí a urychlenou finanční pomoc.
- *Odstavec 5* obsahuje věcné údaje o pojmu „nezbytné zajištění a podpora“, který je uveden v odst. 2 písm. b).
- *Odstavec 6* stanoví požadavek týkající se existence písemného dokladu finanční záruky na palubě v případě plavidel, která musí mít k dispozici na palubě osvědčení o práci na moři podle vnitrostátních právních předpisů nebo od nichž se to vyžaduje.
- *Odstavec 7* uvádí informace, které mají být uvedeny v písemných dokladech, jež musí být vystaveny v angličtině nebo být doprovázeny anglickým překladem.
- *Odstavec 8* stanoví požadavek související s urychlenou finanční pomocí (viz odstavec 4).
- *Odstavce 9 a 10* týkající se kritérií pro „dostatečné pokrytí“, jak jsou navrhována v odstavci 4, stanoví podrobnosti a rozsah pomoci, která má být poskytnuta v rámci systému finanční záruky. Odstavec 9 odkazuje na pravidlo 2.5 přílohy směrnice 2009/13/ES s ohledem na repatriaci. Omezuje pokrytí dlužných mezd a jiných nároků na čtyři měsíce. Odstavec 10 stanoví podrobné údaje o pokrytí nákladů repatriace v případech opuštění.
- *Odstavec 11* ukládá poskytovateli finanční záruky povinnost informovat o zrušení finanční záruky příslušný stát vlajky nejméně 30 dnů předem.
- *Odstavec 12* umožňuje subrogaci práv na poskytovatele pojištění nebo jiné finanční záruky.
- *Odstavec 13* uvádí, že ničím, co je v této normě uvedeno, není dotčeno právo pojistitele nebo poskytovatele finanční záruky na náhradu škody vůči třetím stranám.
- *Odstavec 14* uvádí, že právy podle navrhované normy nejsou dotčena jiná práva, nároky nebo opravné prostředky námořníka. Tento odstavec mimoto umožňuje přijmout předpisy o započtení částek splatných podle této normy proti částkám obdržným z jiných zdrojů, jako je odškodnění s ohledem na práva, nároky nebo opravné prostředky podle této normy.

3. Třetí pododstavec navrhuje výslednou změnu stávajícího číslování normy A4.2, která se stává normou A4.2.1. Tento pododstavec doplňuje přečíslovanou normu A4.2.1 o sedm nových odstavců (8 až 14). Vychází ze stávajícího požadavku uvedeného v normě A4.2 odst. 1 písm. b). Podle tohoto požadavku musí majitelé lodí poskytnout finanční záruku, aby zajistili odškodnění v případě úmrtí nebo dlouhodobé pracovní neschopnosti námořníka v důsledku pracovního úrazu, nemoci z povolání nebo pracovního rizika.

- *Odstavec 8* v písmenech a) až e) uvádí minimální požadavky, jež mají být stanoveny ve vnitrostátních právních a správních předpisech s ohledem na systém finanční záruky, který zajistí odškodnění podle odst. 1 písm. b) stávající normy A4.2 pro smluvní nároky (jak jsou definovány v odstavci 1 navrhované nové normy A4.2.2). To zahrnuje požadavek na vyplacení odškodnění v plné výši a bez prodlení, případně s předběžnými platbami, je-li obtížné posoudit plné odškodnění.

- *Odstavce 9 a 10* se zabývají požadavky na informování námořníků a států vlajky v případě, má-li být finanční záruka majitele lodi zrušena nebo ukončena.
- *Odstavec 11* vyžaduje, aby plavidla měla na palubě k dispozici písemný doklad finanční záruky vydaný poskytovatelem finanční záruky.
- *Odstavec 12* ukládá poskytovateli finanční záruky povinnost informovat o zrušení finanční záruky příslušný stát vlajky nejméně 30 dnů předem.
- *Odstavec 13* stanoví požadavek, aby byly prostřednictvím záruky uhrazeny všechny smluvní nároky, na které se záruka vztahuje a které vyvstanou během doby platnosti uvedeného dokladu.
- *Odstavec 14* uvádí informace, které se požadují v písemném dokladu finanční záruky. Stanoví rovněž požadavek, aby byl doklad vystaven v angličtině.

4. Čtvrtý pododstavec vkládá novou normu A4.2.2 týkající se „nakládání se smluvními nároky“, která obsahuje tři odstavce.

- *Odstavec 1* objasňuje význam pojmu „smluvní nároky“, jak je uveden v navrhovaném odst. 8 v normě A4.2 (přečíslované na A4.2.1).
- *Odstavec 2* stanoví, jakou může mít systém finanční záruky, který zajistí odškodnění v případě úmrtí nebo dlouhodobé pracovní neschopnosti z důvodů týkajících se zaměstnání, podobu, kterou určí člen po konzultaci s dotčenými organizacemi majitelů lodí a námořníků.
- *Odstavec 3* vyžaduje zavedení účinných opatření, aby bylo možné prostřednictvím rychlých a spravedlivých postupů přijímat, řešit a nestranně vypořádávat smluvní nároky týkající se odškodnění podle normy A4.2 (přečíslované na A4.2.1).

Návrh

SMĚRNICE RADY,

kteřou se provádí dohoda uzavřená Svazem provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) za účelem změny směrnice Rady 2009/13/ES v souladu se změnami Úmluvy o práci na moři z roku 2006, které Mezinárodní konference práce schválila dne 11. června 2014

(Text s významem pro EHP)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 155 odst. 2 uvedené smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Sociální partneři mohou v souladu s čl. 155 odst. 2 SFEU společně žádat, aby byly dohody jimi uzavřené na úrovni Unie provedeny rozhodnutím Rady na návrh Komise.
- (2) Směrnice Rady 2009/13/ES³⁶ provedla dohodu uzavřenou Svazem provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) k začlenění ustanovení Úmluvy o práci na moři z roku 2006 (dále jen „úmluva MLC“) přijaté Mezinárodní organizací práce (MOP) do práva EU, aby byly platné evropské právní předpisy doplněny o normy úmluvy, které jsou pro námořníky příznivější. Směrnice usilovala o zlepšení pracovních podmínek námořníků, zejména co se týká pracovních dohod, pracovní doby, repatriace, profesního vývoje a rozvoje kvalifikace, ubytování a rekreačních zařízení, potravin a stravování, ochrany zdraví a bezpečnosti, zdravotní péče a postupů projednání stížností.
- (3) Po mezinárodním zasedání odborníků zahájila MOP postup ke změnám úmluvy, které se mají zabývat obavami souvisejícími s opuštěním námořníků a finanční zárukou na straně jedné a s nároky spojenými s úmrtím nebo dlouhodobou pracovní neschopností námořníků na straně druhé. Zvláštní tripartitní výbor zřízený podle úmluvy MLC přijal na svém zasedání ve dnech 7. až 11. dubna 2014 dvě změny týkající se těchto záležitostí. Části pravidel zavedených změnami spadají do pravomoci Unie a týkají se záležitostí, s ohledem na něž přijala Unie pravidla, zejména v oblasti sociální politiky a dopravy. Rada proto přijala dne 26. května 2014 rozhodnutí (2014/346/EU)³⁷ o postoji, který se má zaujmout jménem Evropské unie na 103. zasedání Mezinárodní

³⁶ Směrnice 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/ES (Úř. věst. L 124, 20.5.2009, s. 30).

³⁷ Rozhodnutí Rady 2014/346/EU ze dne 26. května 2014 o postoji, který se má zaujmout jménem Evropské unie na 103. zasedání Mezinárodní konference práce, pokud jde o změny kodexu Úmluvy o práci na moři (Úř. věst. L 172, 12.6.2014, s. 28).

konference práce. Tento postoj měl podpořit schválení změn kodexu Úmluvy o práci na moři.

- (4) Změny byly schváleny na 103. zasedání konference dne 11. června 2014 v Ženevě a v platnost vstoupily dne 18. ledna 2017. Tyto změny se týkají poskytnutí účinného systému finanční záruky, který i) chrání práva námořníků v případě opuštění a ii) zajistí odškodnění pro smluvní nároky v případě úmrtí nebo dlouhodobé pracovní neschopnosti námořníků v důsledku pracovního úrazu, nemoci z povolání nebo pracovního rizika. Tyto změny zdokonalují a optimalizují stávající systém ochrany námořníků, včetně povinnosti mít na palubě lodí písemné doklady o systému finanční záruky, a rozšiřují systém tak, aby zahrnoval dvě nové situace v případě opuštění. (Tyto situace souvisejí s případy, kdy majitel lodí opustil námořníky bez nezbytného zajištění a podpory, nebo kdy jinak jednostranně přerušil své vazby s námořníkem, včetně nevyplacení smluvní mzdy po dobu alespoň dvou měsíců.)
- (5) Dne 5. prosince 2016 uzavřeli sociální partneři v odvětví námořní dopravy, Svaz provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF), dohodu o změně směrnice 2009/13/ES v souladu se změnami úmluvy MLC z roku 2006, které byly schváleny v roce 2014. Dne 12. prosince 2016 Komisi požádali, aby podle čl. 155 odst. 2 SFEU předložila návrh směrnice Rady, kterou se jejich dohoda provádí.
- (6) Dohoda sociálních partnerů reprodukuje obsah všech změn závazných ustanovení úmluvy MLC z roku 2014. První změna týkající se systému finanční záruky v případě opuštění námořníků souvisí se zdravím a bezpečností i pracovními podmínkami, vztahují se na ni tudíž ustanovení čl. 153 odst. 1 písm. a) a b) SFEU. Na druhou změnu týkající se požadavků na systém finanční záruky k zajištění odškodnění v případě úmrtí nebo dlouhodobé pracovní neschopnosti námořníků v důsledku pracovního úrazu, nemoci z povolání nebo pracovního rizika se vztahuje ustanovení čl. 153 odst. 1 písm. c) o sociálním zabezpečení a sociální ochraně pracovníků. Dohoda se proto týká záležitostí, na něž se vztahuje článek 153 SFEU, a podle čl. 155 odst. 2 může být provedena rozhodnutím Rady na návrh Komise. Pro účely článku 288 Smlouvy je vhodným nástrojem pro provedení dohody směrnice.
- (7) V souladu se sdělením Komise ze dne 20. května 1998³⁸ o přizpůsobení a podpoře sociálního dialogu na úrovni Společenství posoudila Komise reprezentativnost smluvních stran a zákonnost každého ustanovení dohody.
- (8) Dohoda sociálních partnerů ze dne 5. prosince 2016 mění dohodu ze dne 19. května 2008 uzavřenou mezi ECSA a ETF s ohledem na úmluvu MLC, která byla připojena ke směrnici 2009/13/EC, a začleňuje do směrnice změny úmluvy MLC schválené MOP v roce 2014 v zájmu zlepšení pracovních podmínek, ochrany zdraví a bezpečnosti a sociální ochrany námořníků na palubách lodí plujících pod vlajkou členského státu EU.
- (9) Změnou směrnice 2009/13/ES začlení dohoda sociálních partnerů ze dne 5. prosince 2016 závazná ustanovení změn úmluvy MLC z roku 2014 do oblasti působnosti směrnice 2013/54/EU o povinnostech státu vlajky a do systému dohledu a kontroly dodržování práva EU, a zejména Soudního dvora Evropské unie, navíc k systému dohledu podle úmluvy MLC. To by mělo zajistit větší dodržování ze strany členských států a majitelů lodí.

³⁸ COM(1998) 322 final.

- (10) Aniž by byla dotčena ustanovení dohody o návazných opatřeních a přezkumu ze strany sociálních partnerů na úrovni EU, bude Evropská komise sledovat uplatňování této směrnice a dohody.
- (11) Členské státy mohou provedením této směrnice pověřit sociální partnery, jestliže o to sociální partneři společně požádají a jestliže členské státy přijmou všechna nezbytná opatření, aby zajistily, že mohou kdykoli zaručit výsledky vyžadované touto směrnicí.
- (12) Podle čl. 155 odst. 2 SFEU informovala Komise Evropský parlament a zaslala mu znění svého návrhu směrnice obsahující dohodu.
- (13) Tato směrnice ctí základní práva a zásady uznávané Listinou základních práv Evropské unie, a zejména článkem 31 uvedené listiny.
- (14) Tato směrnice má zlepšit pracovní podmínky, ochranu zdraví a bezpečnost a sociální ochranu pracovníků v odvětví námořní dopravy, což je přeshraniční odvětví působící pod vlajkami různých členských států. Jelikož těchto cílů nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Evropská unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v čl. 5 odst. 3 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v čl. 5 odst. 4 Smlouvy o Evropské unii nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Touto směrnicí se provádí dohoda uzavřená mezi Svazem provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) dne 5. prosince 2016, a to změnou směrnice Rady 2009/13/ES v souladu se změnami úmluvy MLC z roku 2006, které Mezinárodní konference práce schválila dne 11. června 2014.

Článek 2

Podle dohody uzavřené mezi ECSA a ETF dne 5. prosince 2016 za účelem změny směrnice Rady 2009/13/ES v souladu se změnami Úmluvy o práci na moři z roku 2006, které Mezinárodní konference práce schválila na svém 103. zasedání v Ženevě dne 11. června 2014, se příloha směrnice Rady 2009/13/ES mění takto:

1. V nadpisu „Norma A2.5 – Repatriace“ se text „A2.5“ nahrazuje textem „A2.5.1“.

2. Vkládá se nová norma A2.5.2, která zní:

„Norma A2.5.2 – Finanční záruka

1. V rámci provádění pravidla 2.5 odst. 2 stanoví tato norma požadavky k zajištění poskytnutí rychlého a účinného systému finanční záruky, který pomáhá námořníkům v případě jejich opuštění.

2. Pro účely této normy se námořník považuje za opuštěného, pokud majitel lodi v rozporu s požadavky této dohody nebo podmínkami pracovní dohody námořníka:

a) neuhradil náklady na repatriaci námořníka nebo

b) opustil námořníka bez nezbytného zajištění a podpory nebo

c) jinak jednostranně přerušil své vazby s ním, včetně nevyplacení smluvní mzdy po dobu alespoň dvou měsíců.

3. Každý členský stát zajistí, aby pro lodi plující pod jeho vlajkou existoval systém finanční záruky splňující požadavky této normy. Systém finanční záruky může mít podobu systému sociálního zabezpečení nebo pojištění nebo vnitrostátního fondu či jiných podobných opatření. Jeho podobu určí členský stát po konzultaci s dotčenými organizacemi majitelů lodí a námořníků.

4. Systém finanční záruky poskytuje přímý přístup, dostatečné krytí a urychlenou finanční pomoc v souladu s touto normou jakémukoli opuštěnému námořníkovi na lodi plující pod vlajkou členského státu.

5. Pro účely odst. 2 písm. b) této normy nezbytné zajištění a podpora námořníků zahrnují: adekvátní potraviny, ubytování, zásoby pitné vody, palivo nezbytné pro přežití na palubě lodi a nezbytnou lékařskou péči.

6. Každý členský stát vyžaduje, aby loď plující pod jeho vlajkou, které musí mít na palubě osvědčení o práci na moři podle vnitrostátních právních předpisů nebo od nichž to od nich majitel vyžaduje, měly na palubě k dispozici osvědčení nebo jiný písemný doklad finanční záruky vydaný poskytovatelem finanční záruky. Kopie musí být na palubě vyvěšena na dobře viditelném místě, kde k ní mají námořníci přístup. Pokud krytí poskytuje více poskytovatelů finanční záruky, musí být na palubě k dispozici doklad vydaný každým z poskytovatelů.

7. Osvědčení nebo jiný písemný doklad finanční záruky jsou vystaveny v angličtině nebo doprovázeny anglickým překladem a obsahují tyto informace:

- a) název plavidla;
- b) přístav registrace plavidla;
- c) volací značku plavidla;
- d) číslo IMO plavidla;
- e) jméno a adresu poskytovatele nebo poskytovatelů finanční záruky;
- f) kontaktní údaje osob nebo subjektu, které jsou odpovědné za zpracování žádosti námořníků o pomoc;
- g) jméno majitele lodi;
- h) dobu platnosti finanční záruky a
- i) potvrzení vydané poskytovatelem finanční záruky, že finanční záruka splňuje požadavky normy A2.5.2.

8. Pomoc poskytovaná systémem finanční záruky se udělí neprodleně na žádost podanou námořníkem nebo jím jmenovaným zástupcem, která se opírá o nezbytné odůvodnění nároku v souladu s odstavcem 2 této normy.

9. S ohledem na pravidlo 2.5 musí být pomoc poskytovaná systémem finanční záruky dostatečná k pokrytí:

a) dlužné mzdy a jiných nároků, které má majitel lodi uhradit námořníkovi na základě pracovní dohody, příslušné kolektivní smlouvy nebo vnitrostátního právního předpisu státu vlajky, omezené na čtyři měsíce uvedených dlužných mezd a čtyři měsíce kteréhokoli z uvedených dlužných nároků;

b) všech nákladů, které odůvodněně vznikly námořníkovi, včetně nákladů na repatriaci uvedených v odstavci 10 této normy, a

c) základních potřeb námořníka, včetně položek jako např. adekvátních potravin, případného ošacení, ubytování, zásob pitné vody, paliva nezbytného pro přežití na palubě lodi, nezbytné lékařské péče a jakýchkoli dalších přiměřených nákladů nebo poplatků vyplývajících z jednání nebo opominutí, které představuje opuštění, do okamžiku, kdy námořník dorazí domů.

10. Náklady repatriace zahrnují cestování vhodnými a rychlými prostředky, obvykle letecky, a zajišťují poskytnutí stravy a ubytování námořníkovi, a to od okamžiku, kdy námořník opustil loď, do okamžiku, kdy námořník dorazí domů, nezbytnou lékařskou péči, přepravu osobních věcí a jakékoli jiné přiměřené náklady nebo poplatky vyplývající z opuštění.

11. Finanční záruka neskončí před koncem doby její platnosti, pokud poskytovatel finanční záruky neinformoval příslušný orgán státu vlajky nejméně 30 dnů předem.

12. Pokud poskytovatel pojištění nebo jiné finanční záruky zaplatil v souladu s touto normou kterémukoli námořníkovi jakoukoli platbu, získá uvedený poskytovatel, až do výše částky, kterou uhradil a v souladu s použitelnými právními předpisy, prostřednictvím subrogace, postoupení pohledávky nebo jiným způsobem práva, která by měl námořník.

13. Ničím, co je v této normě uvedeno, není dotčeno právo pojistitele nebo poskytovatele finanční záruky na náhradu škody vůči třetím stranám.

14. Ustanovení této normy nejsou zamýšlena jako výlučná ani jimi nejsou dotčena jiná práva, nároky nebo opravné prostředky, které mohou být také k dispozici k odškodnění námořníků, kteří byli opuštěni. Vnitrostátní právní a správní předpisy mohou stanovit, že jakékoli částky splatné podle této normy lze započítat proti částkám obdržným z jiných zdrojů vyplývajících z jakýchkoli práv, nároků nebo opravných prostředků, které mohou být předmětem odškodnění podle této normy.“

3. V nadpisu „Norma A4.2 – Odpovědnost majitelů lodí“ se text „A4.2“ nahrazuje textem „A4.2.1“ a doplňují se tyto odstavce, které znějí:

„8. Vnitrostátní právní a správní předpisy stanoví, že systém finanční záruky, který zajistí odškodnění podle odst. 1 písm. b) této normy pro smluvní nároky, jak jsou definovány v normě A4.2.2, splňuje tyto minimální požadavky:

a) smluvní odškodnění, je-li stanoveno v pracovní dohodě námořníka, a aniž je dotčeno písmeno c) tohoto odstavce, se vyplácí v plné výši a bez prodlení;

b) neexistuje žádný tlak na přijetí platby v nižší než smluvní výši;

c) pokud je v důsledku povahy dlouhodobé pracovní neschopnosti námořníka obtížné posoudit plné odškodnění, na které může mít námořník nárok, zašle se uvedenému námořníkovi předběžná platba nebo platby, aby se předešlo nepřiměřené zátěži;

d) v souladu s pravidlem 4.2 odst. 2 obdrží námořník platbu, aniž by tím byla dotčena ostatní práva vyplývající z právních předpisů, avšak uvedenou platbu může majitel lodi započítat proti jakémukoli odškodnění vyplývajícímu z jakéhokoli jiného nároku, který vznesl námořník vůči majiteli lodě a který vyplývá ze stejné události, a

e) nárok na smluvní odškodnění může vznést přímo dotčený námořník, nebo jeho nejbližší příbuzný nebo zástupce námořníka nebo určený příjemce.

9. Vnitrostátní právní a správní předpisy zajistí, aby námořníci byli předem informováni, pokud má být finanční záruka majitele lodí zrušena nebo ukončena.

10. Vnitrostátní právní a správní předpisy zajistí, aby poskytovatel finanční záruky informoval příslušný orgán státu vlajky, má-li být finanční záruka majitele lodě zrušena nebo ukončena.

11. Každý členský stát vyžaduje, aby lodě plující pod jeho vlajkou měly na palubě k dispozici osvědčení nebo jiný písemný doklad finanční záruky vydaný poskytovatelem finanční záruky. Kopie musí být na palubě vyvěšena na dobře viditelném místě, kde k ní mají námořníci přístup. Pokud krytí poskytuje více poskytovatelů finanční záruky, musí být na palubě k dispozici doklad vydaný každým z poskytovatelů.

12. Finanční záruka neskončí před koncem doby její platnosti, pokud poskytovatel finanční záruky neinformoval příslušný orgán státu vlajky nejméně 30 dnů předem.

13. Prostřednictvím finanční záruky se hradí veškeré smluvní nároky, na něž se záruka vztahuje a které vyvstanou během doby platnosti dokladu.

14. Osvědčení nebo jiný písemný doklad finanční záruky jsou vystaveny v angličtině nebo doprovázeny anglickým překladem a obsahují tyto informace:

a) název plavidla;

b) přístav registrace plavidla;

c) volací značku plavidla;

d) číslo IMO plavidla;

e) jméno a adresu poskytovatele nebo poskytovatelů finanční záruky;

f) kontaktní údaje osob nebo subjektu, které jsou odpovědné za zpracování smluvních nároků námořníků;

g) jméno majitele lodí;

h) dobu platnosti finanční záruky a

i) potvrzení vydané poskytovatelem finanční záruky, že finanční záruka splňuje požadavky normy A4.2.1.“

4. Vkládá se nová norma A4.2.2, která zní:

„Norma A4.2.2 – Nakládání se smluvními nároky

1. Pro účely normy A4.2.1 odst. 8 a této normy se „smluvním nárokem“ rozumí jakýkoli nárok v souvislosti s úmrtím nebo dlouhodobou pracovní neschopností námořníků v důsledku pracovního úrazu, nemoci z povolání nebo pracovního rizika, jak jsou stanoveny ve vnitrostátních právních předpisech, pracovní dohodě námořníka nebo kolektivní smlouvě.

2. Systém finanční záruky, jak je stanoven v normě A4.2.1 odst. 1 písm. b), může mít podobu systému sociálního zabezpečení nebo pojištění nebo fondu či jiných podobných opatření. Jeho podobu určí členský stát po konzultaci s dotčenými organizacemi majitelů lodí a námořníků.

3. Vnitrostátní právní a správní předpisy zajistí zavedení účinných opatření, aby bylo možné prostřednictvím rychlých a spravedlivých postupů přijímat, řešit a nestranně vypořádávat smluvní nároky týkající se odškodnění podle normy A4.2.1 odst. 8.“

Článek 3

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do dvou let po 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.

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

Článek 4

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 5

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

Za Radu

předseda