



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 23.3.2012

COM(2012) 134 final

2012/0065 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o povinnostech státu vlajky prosazovat směrnici Rady 2009/13/ES, 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**

(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 a cílem tohoto návrhu je zajistit, aby směrnice byla v Unii řádně prosazována.

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 vlajky – 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, kterou se mění směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci, jehož cílem je zajistit prosazováním úmluvy MLC globální rovné podmínky v odvětví ve všech evropských přístavech.

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.

³ KOM(2009) 8.

⁴ Viz bod 3 sdělení.

⁵ KOM(2011) 144 v konečném znění.

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 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 státu vlajky podle úmluvy MLC

Přijetím úmluvy MLC vypracovala organizace ILO inovační ustanovení týkající se osvědčování pracovních podmínek na plavidlech.

Úmluvou MLC se zřizuje silný režim prosazování právních předpisů, podpořený systémem osvědčování, kdy stát vlajky (nebo uznaný subjekt / subjekt jednající jeho jménem) kontroluje plány dodržování předpisů vypracované provozovateli plavidel a ověřuje a osvědčuje, že tyto plány skutečně existují a jsou prováděny. Plavidla budou muset mít na palubě *osvědčení o práci na moři a prohlášení o dodržování pravidel při práci na moři*. Tyto dokumenty vydá stát vlajky, do jehož jurisdikce plavidla spadají a který osvědčuje výsledky kontrol. Podle úmluvy MLC se tento požadavek týká plavidel s hrubou prostorností nad 500 tun (GT), které se podílejí na mezinárodní plavbě nebo na kabotáži v zahraničí. Od států vlajky EU se však bude očekávat, že zajistí, aby vnitrostátní právní a správní předpisy provádějící směrnici 2009/13/ES byly dodržovány i u menších plavidel (méně než 500 GT), u nichž podle úmluvy MLC není osvědčování povinné. Aby se zamezilo zavedení další regulační úrovně pro členské státy, nezačleňuje tento návrh systém osvědčování do právních předpisů EU a naopak to ponechává na mezinárodním právu.

1.3. Stávající právní předpisy EU

Přijetím tří souborů předpisů o námořní bezpečnosti (naposledy v roce 2009) vytvořila EU právní rámec pro zvýšení námořní bezpečnosti. Některé předpisy EU týkající se námořní bezpečnosti a zdraví jsou relevantní pro tento návrh a jsou shrnuty níže:

1.3.1 *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES ze dne 23. dubna 2009 o souladu s požadavky na stát vlajky⁶*

Na úrovni EU je cílem směrnice 2009/21/ES zajistit, aby členské státy účinně a důsledně plnily své povinnosti jako státy vlajky, prohloubit bezpečnost a zabránit znečišťování způsobenému plavidly plujícími pod jejich vlajkou. Směrnice stanoví podmínky pro registraci plavidel pod vlajkou členského státu a státům vlajky ukládá povinnost, aby v souladu s mezinárodními normami zavedly systém řízení kvality a vnitřní hodnocení. V této souvislosti platí normy IMO, zejména povinné plány auditu vnitrostátních orgánů námořní správy a kodex státu vlajky vypracovaný organizací IMO.

Směrnice 2009/21/ES nicméně neobsahuje seznam povinností, které musí stát vlajky dodržovat, odkazuje však na postupy IMO. Specifické povinnosti pro stát vlajky, které vyplývají z prosazování směrnice 2009/13/ES, by tedy měly být zavedeny do práva EU. Jelikož cíle tohoto návrhu jsou samostatné a odlišují se od cílů směrnice 2009/21, je zřejmě důslednější předložit samostatný návrh spíše než návrh, kterým by se změnila směrnice 2009/21/ES.

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 lodi, 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. Směrnice se nevztahuje na válečné lodi nebo pomocná námořní válečná plavidla.

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. 132.

Plnohodnotná veřejná konzultace byla 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 zprávu⁷ obsahující politická doporučení, jak podpořit námořnické profese v Evropě, doporučila prosazování úmluvy MLC.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1 Obsah návrhu

3.1.1 Povinnosti státu vlajky

Odpovědnost státu za plavidlo se určuje podle národní vlajky. Státy vlajky jsou povinny zajistit, aby jejich plavidla dodržovala normy přijaté státy vlajky podle mezinárodního práva a úmluv, zvláště s mezinárodními minimálními normami. To znamená, že plavidla státu vlajky musí být provozována a udržována způsobem, který minimalizuje riziko pro námořníky, mořské životní prostředí a náklad. Článek 94 úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu z roku 1982 (UNCLOS 1982) stanoví zásadní povinnosti států vlajky a podle čl. 94 odst. 5 jsou státy vlajky povinny přijmout veškerá opatření nezbytná k dodržování obecně uznávaných mezinárodních předpisů, postupů a praktických opatření.

Stát vlajky vykonává účinnou soudní jurisdikci a kontrolu nad správními, technickými a sociálními záležitostmi na svých plavidlech a u své posádky na volném moři. Prosazuje předpisy týkající se plavidel registrovaných pod jeho vlajkou, včetně předpisů o inspekci, osvědčování a vydávání dokladů o bezpečnosti a prevenci znečištění.

⁷ Zveřejněna dne 20. července 2011: <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>

To znamená, že předtím, než členské státy vydají plavidlu povolení plout pod jejich vlajkou, ověří, že plavidlo dodržuje mezinárodní pravidla a předpisy v oblastech, které spadají do jejich pravomoci.

Tento návrh o povinnostech státu vlajky přebírá pouze některé části hlavy V úmluvy MLC, které se týkají povinností státu vlajky. Jak bylo již uvedeno, tento návrh směrnicí 2009/21/ES o požadavcích na stát vlajky nepozměňuje, pouze ji doplňuje. Návrh stanoví, aby stát vlajky prosazoval a dodržoval směrnici 2009/13/ES.

Ustanovení úmluvy MLC, podle nichž jsou plavidla povinna mít na palubě osvědčení o práci na moři a prohlášení o dodržování pravidel při práci na moři, a ustanovení týkající se všech 14 oblastí upravených úmluvou MLC (minimální věk námořníků, lékařské osvědčení námořníků, kvalifikace námořníků, pracovní smlouvy námořníků, využívání soukromých náborových a zprostředkujících agentur pro námořníky, které na tuto činnost mají licenci, oprávnění nebo registraci, pracovní doba nebo doba odpočinku, obsazenost lodi posádkou, ubytování, palubní zařízení pro volný čas, strava a zásobování, zdraví, bezpečnost a prevence nehod, palubní zdravotní péče, palubní postupy pro vyřizování stížností, výplata mezd) však nemohla být provedena do právních předpisů EU v celém rozsahu z důvodu pravomocí a politických zájmů EU.

Směrnice 2009/13 se proto nezabývá řadou otázek upravených úmluvou MLC. Závazky států vlajky EU jsou tudíž omezeny na prosazování ustanovení směrnice 2009/13/ES.

3.1.2 Podrobný obsah návrhu

Na rozdíl od tohoto návrhu, který sleduje jiné účely, je záměrem směrnice 2009/21/ES zajistit, aby vlajky všech členských států EU měly dobrou pověst (nebyly na černé listině ...), začlenit auditní režim státu vlajky podle Mezinárodní námořní organizace (IMO) do práva EU a zavést osvědčování kvality vnitrostátních námořních orgánů. Tento návrh se nevztahuje na žádné postupy IMO, avšak stanoví zásady pro kontrolu uplatňování směrnice 2009/13/ES, přičemž přebírá některé normy úmluvy o práci na moři. V zájmu jasnosti je vhodnější vypracovat samostatné znění.

Článek 1 popisuje předmět návrhu, tj. zajištění toho, aby státy vlajky EU dostály svým povinnostem při uplatňování a prosazování směrnice 2009/13/ES.

Článek 2 odkazuje na definici plavidla a provozovatele námořního plavidla na základě definice podle úmluvy MLC a definice použité ve směrnici 2009/13, aby se předešlo jakémukoli nesouladu mezi normami a prováděcími opatřeními.

Článek 3 stanoví povinnost státu vlajky zavést inspekční mechanismy a zajistit, že jeho plavidla dodržují směrnici 2009/13/ES.

Článek 4 odkazuje na odbornou kvalifikaci a nezávislost osob odpovědných za ověření, že záležitosti upravené směrnicí 2009/13/ES jsou na palubě plavidel plujících pod vlajkou dotčených členských států řádně uplatňovány.

Článek 5 se týká stížností na palubě plavidel plujících pod vlajkou EU a stanoví zásady a postupy, podle nichž musí odpovědné osoby státu vlajky postupovat.

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)⁸ Komise nyní v jednotlivých případech zvažuje, zda je třeba předložit informativní dokumenty. V tomto návrhu, kterým se nemění žádný jiný stávající právní akt, nebyly informativní dokumenty na základě proporcionality považovány za opodstatněné, aby se zamezilo dodatečné administrativní zátěži a vzhledem k tomu, že návrh je dobře vymezen a nemá dopad na vysoce regulované oblasti na vnitrostátní úrovni. 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 vplouvajících do přístavů EU, a to prostřednictvím sdílení zdrojů a výměny informací.

3.4 Zásada proporcionality

Opatření státu vlajky jsou hlavním prostředkem prosazování předpisů v odvětví námořní dopravy. Cílem stávajícího návrhu je posílit úlohu státu vlajky při důsledné kontrole účinného uplatňování směrnice 2009/13/ES a zabránit, aby členské státy jednaly individuálně na úkor soudržnosti a případně porušovaly mezinárodní právo či právo Unie.

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, podobně jako směrnice 2009/13, vstupuje v platnost dnem vstupu Úmluvy o práci na moři z roku 2006 v platnost.

⁸ KOM(2007) 502.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o povinnostech států vlajky prosazovat směrnici Rady 2009/13/ES, 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

(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 výboru⁹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹⁰,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Akce Unie v oblasti námořní dopravy se mimo jiné zaměřuje na zlepšování životních a pracovních podmínek námořníků, bezpečnosti na moři a předcházení znečištění způsobenému námořními nehodami.
- (2) Unie si je vědoma skutečnosti, že většina nehod na moři je způsobená přímo lidským faktorem, zejména únavou.
- (3) Jedním z hlavních cílů politiky námořní bezpečnosti Unie je odstranit nevyhovující námořní dopravu.
- (4) 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

⁹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

¹⁰ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

a doporučeních týkajících se práce na moři a rovněž základní zásady obsažené v dalších mezinárodních úmluvách o práci.

- (5) Rozhodnutím Rady 2007/431/ES ze dne 7. června 2007¹¹ se členské státy zmocňují, aby úmluvu ratifikovaly. Členské státy se naléhavě vyzývají, aby ji ratifikovaly co nejdříve.
- (6) Úmluva stanoví normy pro práci na moři pro všechny námořníky bez ohledu na jejich státní příslušnost a vlajku plavidla.
- (7) Směrnicí Rady 2009/13/ES ze dne 16. února 2009¹² 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 mění směrnice 1999/63/ES (dále jen „dohoda“).
- (8) Směrnice 2009/13/ES byla přijata na základě článku 155 Smlouvy.
- (9) Protože dohody uzavřené na základě článku 155 Smlouvy, které mají být provedeny rozhodnutími Rady, mohou upravovat pouze záležitosti uvedené v článku 153 Smlouvy, nemohla být některá ustanovení úmluvy týkající se povinností státu vlajky prosazovat úmluvu součástí sociální dohody provedené směrnicí 2009/13/ES. Uvedená ustanovení by měla být do práva Unie začleněna na základě této směrnice.
- (10) Ačkoli směrnice 2009/21/ES upravuje povinnosti státu vlajky začleněním auditního režimu státu vlajky podle IMO do práva Unie a zavedením osvědčování kvality vnitrostátních námořních orgánů, má se obecně za to, že zvláštní směrnice upravující normy pro práci na moři je pro zohlednění různých účelů a postupů vhodnější a jednoznačnější.
- (11) Směrnice 2009/13/ES se vztahuje na námořníky na palubě plavidel plujících pod vlajkou členského státu. Členské státy by proto měly kontrolovat, zda plavidla plující pod jejich vlajkou dodržují všechna ustanovení uvedené směrnice.
- (12) Pro kontrolu účinného prosazování směrnice 2009/13/ES je nutné, aby členské státy prostřednictvím pravidelných inspekcí, kontrol a jiných kontrolních opatření prověřovaly, zda plavidla, která plují pod jejich vlajkou, dodržují požadavky směrnice 2009/13/ES.
- (13) 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 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení uvedených cílů.
- (14) Vzhledem k tomu, že se touto směrnicí prosazuje směrnice 2009/13/ES, měla by tato směrnice vstoupit v platnost ke stejnému dni jako směrnice 2009/13/ES,

¹¹ Úř. věst. L 161, 22.6.2007, s. 63.

¹² Úř. věst. L 124, 20.5.2009, s. 30.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Předmět

Tato směrnice stanoví pravidla, která mají zajistit, aby členské státy účinně plnily své povinnosti jako státy vlajky a kontrolovaly, zda plavidla plující pod jejich vlajkou dodržují směrnici 2009/13/ES. Touto směrnicí není dotčena směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/21/ES¹³.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice platí tyto definice:

- a) „plavidlem“ se rozumí plavidlo kromě plavidla plavícího se výhradně ve vnitrozemských vodách nebo vodách v rámci chráněných vod či vod k nim přiléhajících nebo oblastech, kde platí přístavní předpisy;
- b) „provozovatelem námořního plavidla“ se rozumí vlastník plavidla nebo jiná organizace či osoba, například správce, zástupce nebo nájemce plavidla v nájmu typu „bareboat charter“, která převzala odpovědnost za provoz lodi od vlastníka a která při převzetí uvedené odpovědnosti souhlasila s převzetím povinností vyplývajících pro provozovatele námořních plavidel z přílohy směrnice 2009/13/ES, bez ohledu na to, zda jakákoli jiná organizace nebo jiné osoby plní některé povinnosti jménem provozovatele námořního plavidla.

Článek 3

Kontrola dodržování předpisů

Členské státy zajistí, že jsou zavedeny vhodné mechanismy kontroly a dohledu a jsou prováděny účinné a přiměřené inspekce, které zajišťují, že životní a pracovní podmínky námořníků na plavidlech plujících pod jejich vlajkou neustále splňují požadavky směrnice 2009/13/ES.

¹³ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 132.

Článek 4

Osoby odpovědné za kontrolu dodržování předpisů

Členské státy zajistí, aby osoby odpovědné za ověřování řádného provádění směrnice 2009/13/ES měly odbornou přípravu, kvalifikaci, mandát, pravomoci, statut a nezávislost nezbytné nebo žádoucí k ověřování a zajišťování souladu s uvedenou směrnicí.

Článek 5

Stížnosti

1. Pokud členský stát obdrží stížnost, kterou nepovažuje za zjevně neopodstatněnou, nebo získá důkaz, že plavidlo, které pluje pod jeho vlajkou, nesplňuje požadavky směrnice 2009/13/ES, nebo že opatření, kterými se směrnice provádí, vykazují vážné nedostatky, přijme tento členský stát nezbytná opatření k prošetření dané záležitosti a zajistí, že jsou učiněna opatření k nápravě veškerých zjištěných nedostatků.
2. Osoby odpovědné za vyřizování stížností musí se zdrojem jakékoliv stížnosti poukazující na nebezpečí nebo nedostatky ve vztahu k pracovním a životním podmínkám námořníků nebo na porušení právních a správních předpisů zacházet jako s důvěrným a provozovateli námořního plavidla, jeho zástupci či rejdaři nesmí naznačit, že inspekce byla provedena na základě takové stížnosti.

Článek 6

Provedení

1. 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.
2. 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.
3. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 7

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vstupu směrnice 2009/13/ES v platnost.

Článek 8

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*