

**Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2008/106/ES Európskeho parlamentu a Rady o minimálnej úrovni prípravy námorníkov“**

[KOM(2011) 555 v konečnom znení – 2011/0239 (COD)]

(2012/C 43/16)

Spravodajkyňa: **Dr. BREDIMA**

Rada Európskej únie (30. septembra 2011) a Európsky parlament (28. septembra 2011) sa podľa článku 100 ods. 2 a článku 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie rozhodli prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2008/106/ES Európskeho parlamentu a Rady o minimálnej úrovni prípravy námorníkov“

KOM(2011) 555 v konečnom znení – 2011/0239 (COD).

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť, poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci, prijala svoje stanovisko 23. novembra 2011.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 476. plenárnom zasadnutí 7. a 8. decembra 2011 (schôdza zo 7. decembra 2011) prijal 176 hlasmi za, pričom 3 členovia hlasovali proti a 10 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

## 1. Závbery a odporúčania

1.1 Modernizovaná príprava námorníkov má kľúčový význam pre atraktivnosť námorných profesií v EÚ a je cestou k vyššej námornej bezpečnosti. Námorné know-how má strategický význam z hľadiska udržania vedúcej pozície EÚ v námornej oblasti.

1.2 EHSV podporuje návrh smernice, ktorou sa má zosúladiť smernica 2008/106/ES o minimálnej úrovni prípravy námorníkov s medzinárodným Dohovorom o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (dohovor STCW z roku 1978) v znení zmien a doplnení z Manily (2010).

1.3 Je nevyhnuté, aby členské štáty EÚ prijali navrhnutú smernicu s účinnosťou od roku 2012, v ktorom začnú platiť nové pravidlá prípravy námorníkov týkajúce sa schopností, odborného profilu, bezpečnosti a certifikácie v globálnom meradle v dôsledku nadobudnutia platnosti zmien a doplnení dohovoru STCW z Manily.

1.4 EHSV nesúhlasí s navrhovaným znením článku 15 ods. 11, podľa ktorého „členské štáty môžu povoliť alebo zaregistrovať kolektívne zmluvy, ktoré umožňujú výnimky z povinného času odpočinku [námorníkov]“. Znenie smernice EÚ by sa nemalo líšiť od platných medzinárodných právnych predpisov a právnych predpisov EÚ, a to od dohovoru Medzinárodnej organizácie práce (MOP) č.180, Dohovoru MOP o práci na mori z roku 2006 a smernice 1999/63/ES. Druhá smernica o organizácii pracovného času námorníkov bola uzavretá po dlhých a náročných rokovaníach medzi sociálnymi partnermi a výsledok sociálneho dialógu by inštitúcie EÚ mali rešpektovať.

1.5 EHSV navrhuje vymedziť v smernici štandardizovaný formát zaznamenávania hodín odpočinku a pracovného času. Štandardizovaný formát by mohol odkazovať na pokyny IMO/MOP na vytváranie tabuliek organizácie práce námorníkov na palube a formátov záznamov o pracovnom čase a čase odpočinku.

1.6 Kým dohovor STCW nadobudne 1. januára 2012 platnosť, EHSV pripomína, že navrhovaná smernica nadobudne účinnosť až v júli 2012 z dôvodu prípravy legislatívnych postupov v Rade EÚ a Európskom parlamente. EHSV upozorňuje na skutočnosť, že budú problémy s kontrolou nového pracovného času námorníkov v pobrežných štátoch mimo EÚ a námorníci z EÚ nebudú mať v prvej fáze osvedčenia podľa dohovoru STCW 2010. Je potrebné právne objasnenie.

1.7 Pokiaľ ide o hodnotenie tretích krajín na účely uznávania ich vzdelávacích inštitúcií a osvedčení, EHSV sa domnieva, že predĺženie existujúcich troch mesiacov na osemnásť mesiacov je reálne, aby sa zohľadnilo veľké pracovné zaťaženie v námorných krajinách a nedostatok zdrojov v ostatných krajinách.

1.8 EHSV považuje za pozitívne, že členské štáty budú povinné poskytovať Európskej komisii štandardizované informácie o osvedčovaní námorníkov na účely štatistickej analýzy.

1.9 EHSV navrhuje zahrnúť do návrhu smernice definíciu námorníka s elektrotechnickou kvalifikáciou v súlade s ustanoveniami dohovoru STCW.

1.10 EHSV vyzýva Komisiu a členské štáty, aby preskúmali ako naliehavú vec výcvik námorníkov proti pirátstvu vzhľadom na eskaláciu pirátskych útokov na celom svete. Tento výcvik by bol založený na osvedčených postupoch riadenia OSN a Medzinárodnom kódexe bezpečnosti lodí a prístavných zariadení (ISPS).

## 2. Úvod

2.1 Kľúč k ziskovej doprave spočíva v kvalite prípravy poskytovanej námorníkom. Ani v časoch turbulencií vo svetovej ekonomike nemožno prípravu námorníkov chápať ako výdavky, ale ako investíciu. Príprava námorníkov je cesta k väčšej námornej bezpečnosti.

2.2 Zásady Dohovoru o normách prípravy, osvedčovania a hliadkovaní námorníkov (STCW) z roku 1978 prijaté Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO) sa väčšinou týkajú požiadaviek na prípravu dôstojníkov. STCW bol pôvodne zmenený a doplnený v roku 1995 a v júni 2010 v Manile.

2.3 V predošlých stanoviskách <sup>(1)</sup> EHSV zdôrazňoval význam európskeho námorného know-how, súladu smerníc EÚ s dohovorom STCW a modernizácie prípravy námorníkov ako jedného z hlavných opatrení na prilákanie mladých ľudí do námorníckych povolání (konferencia, ktorú 11. marca 2010 zorganizoval EHSV na tému „Zvýšenie atraktivity námorníckych povolání v EÚ“). Je dôležité, aby EÚ udržala počet námorníkov na úrovni 250 000, pretože v prípade ich odchodu by odišli aj ďalšie dva milióny ľudí, ktorí pracujú v námornom sektore EÚ. Modernizácia prípravy námorníkov má preto strategický význam z hľadiska udržania vedúcej pozície EÚ v námornom sektore vo svete.

2.4 Dvojitým účelom návrhu smernice, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2008/106/ES, je: po prvé, zosúladiť právne predpisy EÚ s medzinárodnými pravidlami prostredníctvom transpozície zrevidovaného Dohovoru STCW IMO z roku 1978, ktorý bol prijatý na konferencii v Manile (2010), a po druhé, stanoviť požiadavky pre členské štáty EÚ, aby poskytovali informácie týkajúce sa osvedčení a predĺžili lehotu na uznávanie vzdelávacích systémov tretích krajín. Nové medzinárodné normy budú platiť od 1. januára 2012. Navrhovaný termín realizácie na úrovni EÚ je 31. decembra 2012. Konečným

výsledkom bude zabezpečiť jednotné uplatňovanie aktualizovaného dohovoru STCW členskými štátmi EÚ a tiež zabezpečiť, aby námorníci pracujúci na lodiach pod vlajkou EÚ, ktorí sú držiteľmi osvedčenia vydaného krajinami mimo EÚ, prešli riadnou prípravou.

## 3. Všeobecné pripomienky

3.1 Od roku 2012 bude príprava námorníkov podliehať novým pravidlám týkajúcim sa schopností, profesionálneho profilu, bezpečnosti a osvedčovania spôsobilosti. Príprava a osvedčovanie spôsobilosti majú zásadný význam pre námornú bezpečnosť, pretože sa v prípade nedostatočnej prípravy a chýbajúcej riadnej spôsobilosti zvyšuje pravdepodobnosť nehôd. Dohovor Medzinárodnej námornej organizácie STCW je jedným zo štyroch najvýznamnejších námorných dohovorov vo svete. Ďalšie tri dohovory sú: Medzinárodný dohovor o bezpečnosti života na mori (SOLAS), Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania z lodí (MARPOL) a Dohovor MOP o pracovných normách v námornej doprave (MLC). Keďže sú členské štáty EÚ signatármi tohto dohovoru, je dôležité, aby boli medzinárodné a európske právne predpisy vzájomne zosúladené. Tieto zmeny a doplnenia vedú k zvýšeniu noriem, čo sa týka zdravotnej spôsobilosti, spôsobilosti na službu a zneužívania alkoholu a zavedenia nových profesijných profilov, ako sú „kvalifikovaní námorníci“ a „elektrotechnickí dôstojníci“, bezpečnostná príprava pre všetkých námorníkov, jednoduchšie a prehľadnejšie typy osvedčení. Návrh smernice obsahuje zlepšenia týkajúce sa postupov (napr. komitológie a uznávania škôl tretích štátov) a požiadavku, aby členské štáty poskytovali štatistické údaje týkajúce sa prípravy námorníkov.

3.2 EHSV podporuje návrh, ktorého cieľom je zosúladiť smernicu 2008/106/ES o minimálnej úrovni prípravy námorníkov so zmenami a doplneniami dohovoru STCW prijatými v Manile. Navrhuje, aby Európska komisia zabezpečila riadne presadzovanie smernice STCW v členských štátoch, a trvá na dodržiavaní dohovoru STCW pri hodnoteniach tretích krajín na účely uznávania ich vzdelávacích inštitúcií a osvedčení. Aj keď je návrh do veľkej miery doslovnou transpozíciou zmien a doplnení z Manily do právnych predpisov EÚ, obsahuje tiež mierne zmeny v existujúcich európskych predpisoch o uznávaní námorných osvedčení.

3.3 Výbor berie na vedomie, že pracovná skupina pre zamestnanosť a konkurencieschopnosť odvetvia námorníctva Európskej komisie (GR pre mobilitu a dopravu) (júl 2011) odporučila návrhy na presadzovanie dohody z Manily vzťahujúcej sa na dohovor STCW do práva EÚ. Štandardizácia prípravy na celosvetovej úrovni umožňuje európskym lodiam mať dobre vyškolených námorníkov bez ohľadu na to, kde posádka absolvovala prípravu. Ako uviedol člen Európskej komisie zodpovedaný za dopravu Siim Kallas, „vzhľadom na skutočnosť, že námorná doprava je globálne odvetvie, je potrebné tiež ustanoviť minimálne normy na prípravu na medzinárodnej úrovni“.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 168, 20.7.2007, s. 50–56.  
Ú. v. EÚ C 211, 19.8.2008, s. 31–36.  
Ú. v. EÚ C 255, 22.9.2010, s. 103–109.  
Ú. v. EÚ C 248, 25.8.2011, s. 22–30.  
Ú. v. ES C 14, 16.1.2001, s. 41.  
Ú. v. ES C 80, 3.4.2002, s. 9–14.  
Ú. v. EÚ C 133, 6.6.2003, s. 23–25.  
Ú. v. EÚ C 157, 28.6.2005, s. 42–47.  
Ú. v. EÚ C 157, 28.6.2005, s. 53–55.  
Ú. v. EÚ C 97, 28.4.2007, s. 33–34.  
Ú. v. EÚ C 151, 17.6.2008, s. 35.

3.4 Vo svojom nedávnom stanovisku k bielej knihe o doprave (stanovisko na tému „Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru“ – CESE 1607/2011 z 26. októbra 2011 – spravodajca: pán Coulon, pomocný spravodajca: pán Back) EHSV opakovane zdôraznil, že „legislatíva EÚ by mala byť úplne v súlade s medzinárodnými právnymi predpismi, najmä s MLC a dohovorom Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (STCW)“.

3.5 Nedávny výskum preukázal existenciu znepokojujúceho problému podvodného vydávania osvedčení, najmä v prípade radových námorníkov, čo na medzinárodnom trhu práce vyvolalo pochybnosti o platnosti ich osvedčení. Mnohí títo radoví námorníci z krajín mimo EÚ navyše nemôžu vykompenzovať nedostatok námorníkov na trhu práce EÚ pre kultúrne rozdiely, jazykové problémy a obmedzenia pri zamestnávaní<sup>(2)</sup>.

#### 4. Konkrétne pripomienky

##### 4.1 Článok 15 ods. 9 (Štandardizovaný formát pre záznamy o dennom čase odpočinku)

4.1.1 Článok 15 ods. 9 nestanovuje štandardizovaný formát na zaznamenávanie času odpočinku a pracovného času, ktoré musia správne orgány zachovávať. Oddiel A-VIII/1 odsek 7 dohovoru STCW v znení zmien a doplnení dohôd z Manily odkazuje na pokyny MOP/MNO na tvorbu tabuliek práce na palube lode a formátov záznamov o pracovnom čase a čase odpočinku. Okrem toho je odkaz na štandardizovaný formát, pokiaľ ide o pracovný čas a čas odpočinku, uvedený aj v predpise 2.3 – norma A2.3 odseky 10 a 11 Dohovoru MOP o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006.

4.1.2 EHSV navrhuje vymedziť v návrhu smernice štandardizovaný formát zaznamenávania hodín odpočinku a pracovného času. Štandardizovaný formát by mal odkazovať na pokyny MNO/MOP na vytváranie tabuliek organizácie práce námorníkov na palube a formátov záznamov o pracovnom čase a čase odpočinku námorníkov.

##### 4.2 Článok 15 ods. 11 (čas odpočinku)

4.2.1 V upravenom znení článku 15 ods. 11 sa uvádza, že „členské štáty môžu povoliť alebo zaregistrovať kolektívne zmluvy, ktoré umožňujú výnimky z povinného času odpočinku“. Znamená to významné zúženie znenia stanoveného v platných medzinárodných a európskych právnych predpisoch, najmä v zrevizovanom dohovore STCW a Dohovore MOP č. 180 (a tým aj Dohovore MOP o pracovných normách v námornej doprave).

4.2.2 Znenie článku 15 ods. 11 sa líši od znenia smernice 1999/63/ES z 21. júna 1999, ktorá sa týka Dohody o organizácii pracovného času námorníkov uzavretej Združením majiteľov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Odborovou federáciou pracovníkov dopravy v Európskej únii (FST). Takéto dohody sú výsledkom dlhých a zložitých rokovaní medzi sociálnymi partnermi a konečný výsledok týchto rokovaní predstavuje krehkú rovnováhu. Akékoľvek zmeny alebo úpravy v texte dohody sociálnych partnerov by sa mali uskutočniť prostredníctvom diskusií a rokovaní medzi sociálnymi partnermi. Nové – užšie – znenie článku 15 ods. 11 neodzrkadľuje diskusiu ani rokovania medzi sociálnymi partnermi. Zaviedla ju Európska komisia bez predchádzajúcich konzultácií so sociálnymi partnermi. EHSV vyzýva Komisiu, aby rešpektovala znenie stanovené v smernici 1999/63/ES, ktoré sa týka dohody sociálnych partnerov o organizácii pracovného času námorníkov.

##### 4.3 Nadobudnutie účinnosti novej smernice

4.3.1 Zmeny a doplnenia dohovoru STCW prijaté v Manile vstúpia do platnosti 1. januára 2012. Vzhľadom na riadny legislatívny postup v Rade ministrov a Európskom parlamente však Európska komisia predpokladá, že „keďže v uvedenom čase (t. j. 1. januára 2012) tento návrh nebude ešte prijatý, počíta sa s tým, že návrh smernice nadobudne účinnosť hneď po zverejnení v úradnom vestníku“.

4.3.2 Vzhľadom na meškanie pri prijímaní smernice vznikne právny paradox, t. j. nesúlad medzi dohodou STCW z Manily a zmenenou smernicou o STCW, najmä pokiaľ ide o dátum nadobudnutia účinnosti. Buď si členské štáty nebudú plniť k 1. januáru 2012 svoje medzinárodné záväzky, alebo v prípade ratifikácie dohovoru nebudú plniť platnú smernicu STCW. Členské štáty pravdepodobne pred ratifikáciou dohody z Manily počkajú na konečnú podobu smernice. Dovtedy budú lode pod vlajkou EÚ pokračovať v obchodovaní s tretími krajinami, ktoré už dohodu z Manily ratifikovali. Tým by vznikol vážny problém pre lode pod vlajkou EÚ, pretože tieto lode by ešte nedodržiavali pravidlá dohody z Manily.

4.3.3 EHSV upozorňuje na skutočnosť, že budú problémy so štátnou prístavnou kontrolou mimo EÚ, najmä pokiaľ ide o nové ustanovenia o čase odpočinku. Tieto obavy sa týkajú najmä nových požiadaviek na čas odpočinku. Je potrebné si uvedomiť, že niektoré lode pod vlajkou EÚ by mohli mať problémy so štátnou prístavnou kontrolou v prístavoch mimo EÚ. Existuje možnosť, že námorníci EÚ prídu o konkurencieschopnosť, pretože v prvej fáze nebudú mať osvedčenie STCW 2010. Okrem toho vzniknú problémy s platnosťou osvedčení a s vplyvom dĺžky platnosti povolení vydaných pre námorníkov z EÚ krajinami mimo EÚ. Vzhľadom na uvedené skutočnosti je potrebné právne objasnenie.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES C 80, 3.4.2002, s. 9–14.

#### 4.4 Uznanie vzdelávacích systémov/systémov osvedčovania tretích krajín

4.4.1 Pokiaľ ide o hodnotenie tretích krajín na účely uznávania ich vzdelávacích inštitúcií a osvedčení, návrh rozširuje existujúcu trojmesačnú lehotu na osemnásť mesiacov. Niektoré členské štáty požadujú dlhšiu lehotu z dôvodu veľkej pracovnej záťaže pre prímorské krajiny (napr. Malta) alebo kvôli nedostatku finančných prostriedkov v ostatných krajinách. EHSV berie na vedomie, že predĺženie lehoty je reálne, aby sa zohľadnila veľká pracovná záťaž prímorských krajín.

#### 4.5 Informačný systém STCW

4.5.1 Komisia ľutuje, že neexistujú presné údaje o osvedčeniach. Navrhuje harmonizované a konzistentné usporiadanie informácií nachádzajúcich sa vo vnútroštátnych registroch. EHSV považuje za pozitívne, že členské štáty budú povinné poskytovať Európskej komisii štandardizované informácie o osvedčovaní námorníkov na účely štatistickej analýzy. Využívanie informačného systému STCW, ktorý vyvinula agentúra EMSA, ako platformy na zhromažďovanie požadovaných informácií, pomôže tomuto priemyselnému odvetviu určiť súčasnú a odhadnúť budúcu ponuku a dopyt po námorníkoch.

#### 4.6 Radový námorník s elektrotechnickou kvalifikáciou

4.6.1 Kým návrh smernice odkazuje na predpis III/7, definícia elektrotechnického námorníka stanoveného v predpise I/1 ods. 36 nebola zaradená do nového návrhu smernice.

4.6.2 EHSV navrhuje zaradiť do návrhu smernice definíciu elektrotechnického námorníka z predpisu I/1 ods. 36 dohovoru STCW, ktorá znie: „Pod elektrotechnickým námorníkom sa rozumie námorník kvalifikovaný v súlade s ustanoveniami predpisu III/7 dohovoru.“

#### 4.7 Príprava proti pirátstvu

4.7.1 EHSV predpokladá, že príprava námorníkov proti pirátstvu bude vzhľadom na zvýšený výskyt pirátstva a jeho dôsledkov na námorníkov považovaná za naliehavú vec. Preto vyzýva Komisiu, aby prerokovala túto otázku s členskými štátmi s ohľadom na príslušné ustanovenia osvedčených postupov riadenia OSN (v otázkach pirátstva) a na Medzinárodný kódex bezpečnosti lodí a prístavných zariadení (ISPS).

V Bruseli 7. decembra 2011

Predseda  
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru  
Staffan NILSSON