

V l á d n í   n á v r h

## **ZÁKON**

ze dne ..... 2014,

**kterým se mění zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů,  
a další související zákony**

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

### **ČÁST PRVNÍ**

#### **Změna zákona o námořní plavbě**

#### **Čl. I**

Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění zákona č. 136/2006 Sb., zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 310/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 261/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb. a zákona č. 64/2014 Sb., se mění takto:

1. Poznámka pod čarou č. 1 zní:

„<sup>1)</sup> Směrnice Rady 96/98/ES ze dne 20. prosince 1996 o námořním zařízení.

Směrnice Rady 1999/63/ES ze dne 21. června 1999 o dohodě o úpravě pracovní doby námořníků uzavřené mezi Svazem provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Federací odborů pracovníků v dopravě v Evropské unii (FST).

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/45/ES ze dne 7. září 2005 o vzájemném uznávání průkazů způsobilosti námořníků vydaných členskými státy a o změně směrnice 2001/25/ES.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/33/ES ze dne 6. července 2005, kterou se mění směrnice 1999/32/ES, pokud jde o obsah síry v lodních palivech.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES ze dne 19. listopadu 2008 o minimální úrovni výcviku námořníků.

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.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/15/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/17/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se mění směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/18/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy a kterou se mění směrnice Rady 1999/35/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/20/ES ze dne 23. dubna 2009 o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky.

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

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/35/EU ze dne 21. listopadu 2012, kterou se mění směrnice 2008/106/ES o minimální úrovni výcviku námořníků.

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.“

*CELEX 31996L0098, 31999L006, 32002L0059, 32005L0045, 32005L0033, 32009L0013, 32009L0015, 32009L0017, 32009L0018, 32009L0020, 32009L0021, 32012L0035, 32013L0054*

2. V § 2 odst. 10 se slova „o konstrukci a vybavení námořního plavidla“ zrušují a slovo „splňuje“ se nahrazuje slovy „jeho konstrukce, vybavení, systém bezpečného řízení provozu na něm nebo podmínky pro práci členů posádky plavidla splňují“.

3. V § 2 se doplňuje odstavec 11, který zní:

„(11) Repatriací se rozumí doprava člena posádky lodě po jeho vyloštění do místa sídla provozovatele námořního plavidla nebo do jiného sjednaného místa.“

*CELEX 32009L0013*

4. Nadpis § 12 zní: „Způsobilost lodě k plavbě“.

5. V § 12 se slovo „technicky“ zrušuje a za slovo „udržována“ se vkládají slova „a provozována“.

6. V § 12b odst. 3 písm. a) se slova „a systém bezpečného řízení provozu na lodi odpovídá“ nahrazují slovy „systém bezpečného řízení provozu na lodi a podmínky pro práci členů posádky lodě odpovídají“.

7. V § 12c odst. 1 se za písmeno j) vkládá nové písmeno k), které zní:

„k) osvědčení pro práci na moři podle Úmluvy o práci na moři,“.

Dosavadní písmeno k) se označuje jako písmeno l).

8. V § 12e odst. 2 se slova „a její vybavení“ nahrazují slovy „její vybavení a provoz“.

9. Za § 12m se vkládá nový § 12n, který včetně nadpisu zní:

„§ 12n

### **Osvědčení pro práci na moři**

(1) Přílohou žádosti o schválení souladu lodí s požadavky námořních úmluv je popis opatření, jimiž provozovatel lodě zajistí soulad podmínek pro práci členů posádky lodě s požadavky Úmluvy o práci na moři, části páté tohoto zákona a zákoníku práce, jde-li o loď o hrubé prostornosti

a) přesahující 500 tun, nebo

b) nepřesahující 500 tun, pokud žadatel žádá o schválení souladu podmínek pro práci členů posádky lodě s požadavky Úmluvy o práci na moři.

(2) Úřad posoudí na základě popisu opatření provozovatele lodě rovněž soulad podmínek pro práci členů posádky lodě s požadavky části páté tohoto zákona a zákoníku práce. Za tímto účelem si Úřad vyžádá závazné stanovisko Státního úřadu inspekce práce.

(3) Spolu s osvědčením pro práci na moři vydá Úřad prohlášení o dodržení podmínek práce na moři, jehož součástí je popis opatření provozovatele lodě uvedených v příloze žádosti. V prohlášení o dodržení podmínek práce na moři Úřad zaznamená výjimky z požadavků pro práci členů posádky lodě udělené podle § 12d.

(4) Osvědčení pro práci na moři a prohlášení o dodržení podmínek práce na moři pozbývají platnosti rovněž dnem zápisu nového provozovatele lodě do námořního rejstříku.

(5) Na žádost účastníka řízení o schválení souladu lodě s požadavky námořních úmluv vydá Úřad prozatímní osvědčení pro práci na moři, pokud

a) se schvaluje soulad lodě s požadavky námořních úmluv,

1. není-li zapsána v námořním rejstříku, nebo

2. pozbylo-li předchozí osvědčení pro práci na moři platnosti podle odstavce 4, a

b) s ohledem na provedené prohlídky a zkoušky a posouzení popisu opatření provozovatele lodě lze důvodně předpokládat, že bude schválen soulad lodi s požadavky Úmluvy o práci na moři.

(6) Platnost prozatímního osvědčení pro práci na moři zaniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí o schválení souladu lodi s požadavky námořních úmluv nebo rozhodnutí, jímž byla žádost o schválení souladu lodě s požadavky námořních úmluv zamítnuta, nejpozději však uplynutím 6 měsíců ode dne jeho vydání.

(7) Náležitosti popisu opatření, jimiž provozovatel lodě zajistí soulad podmínek pro práci členů posádky lodě, stanoví prováděcí právní předpis.“.

10. V § 13a odst. 1 se slova „nebo k)“ nahrazují slovy „nebo l)“.

11. V § 24 odst. 1 písm. c) se slovo „technickou“ zrušuje.

12. V § 24 odst. 1 písmena l) až n) znějí:

- „l) mít po celou dobu provozování lodě uzavřeno pojištění a zapláceno pojistné v případě
  - 1. pojištění odpovědnosti za škody z provozu lodě,
  - 2. pojištění za škody vzniklé v důsledku smrti člena posádky, jeho pracovního úrazu nebo nemoci z povolání a
  - 3. pojištění pro pokrytí nákladů spojených s repatriací,
- m) zabezpečit, aby při provozování námořní plavby byly na námořním plavidle průkazy způsobilosti a osvědčení o zdravotní způsobilosti velitele námořního plavidla a všech členů posádky, a
- n) zajistit, aby každý člen posádky obdržel popis způsobu vyřizování stížností v pracovněprávních věcech na lodi včetně kontaktních údajů osob pověřených jejich vyřizováním, osob, které mohou členu posádky poskytnout radu v pracovněprávních záležitostech, a Úřadu.“.

*CELEX 32008L0106, 32009L0013, 32009L0020, 32013L0054*

13. V § 24 se odstavec 4 zrušuje.

Dosavadní odstavce 5 a 6 se označují jako odstavce 4 a 5.

14. V § 25 odst. 1 se za písmeno s) vkládají nová písmena t) až v), která znějí:

- „t) pracovní smlouvy členů posádky lodě,
- u) právní předpisy upravující pracovněprávní vztahy členů posádky lodě,
- v) kolektivní smlouva, je-li uzavřena, a“.

Dosavadní písmeno t) se označuje jako písmeno w).

*CELEX 31999L0063, 32009L0013*

15. V § 25 se doplňuje odstavec 5, který zní:

„(5) Listinné doklady podle odstavce 1 písm. u) a v) musí být na lodi umístěny na místě přístupném všem členům posádky lodě.“.

*CELEX 31999L0063*

16. V § 27 se na konci textu odstavce 1 doplňují slova „s výjimkou právních předpisů upravujících pracovněprávní vztahy členů posádky lodě; u pracovní smlouvy člena posádky a kolektivní smlouvy může být originál nahrazen stejnopisem“.

*CELEX 32009L0013*

17. V § 27 se na konci odstavce 2 doplňuje věta „Není-li pracovní smlouva člena posádky lodě nebo kolektivní smlouva sepsána v anglickém jazyce, musí být doplněna o překlad do tohoto jazyka.“.

*CELEX 32009L0013*

18. V § 33 odst. 1 písm. h) se slova „a zajistit, aby z lodě nebyly vypouštěny znečišťující látky uvedené v prováděcím právním předpise v množství, které překročí limit stanovený prováděcím právním předpisem, nebo v rozporu s podmínkami pro jejich vypouštění, stanovenými prováděcím právním předpisem,“ zrušují.

19. V 33 odst. 1 se písmeno m) zrušuje.

Dosavadní písmena n) až s) se označují jako písmena m) až r).

20. V § 42 odstavec 1 zní:

„(1) Jako člena posádky lodě lze nalodit pouze toho, kdo je zdravotně způsobilý a je držitelem oprávnění pro výkon

a) zvláštní činnosti, jejíž výkon je nezbytný pro zajištění bezpečnosti a ochrany členů posádky lodě nebo námořní plavby na určitých typech lodí a pro zvládání mimořádných situací (dále jen „zvláštní činnost“) a

b) práce spojené s příslušnou funkcí člena posádky lodě, stanoví-li tak mezinárodní smlouva upravující výcvik, kvalifikaci a strážní službu námořníků, která je součástí právního řádu.“.

*CELEX 32009L0013, 32012L0035*

21. V § 42 se doplňují odstavce 4 a 5, které znějí:

„(4) Člen posádky lodě nesmí vykonávat práci nebo činnosti, pro něž nemá oprávnění nebo k jejichž výkonu není zdravotně způsobilý.

(5) Výčet a charakteristiku zvláštních činností stanoví prováděcí právní předpis.“.

*CELEX 32009L0013, 32012L0035*

22. § 43 až 46 včetně nadpisů a poznámky pod čarou č. 38 znějí:

„§ 43

### **Oprávnění pro výkon funkce člena posádky lodě**

(1) Oprávnění pro výkon zvláštní činnosti udělí na žádost Úřad, pokud žadatel

a) je držitelem osvědčení o zdravotní způsobilosti a

b) splňuje požadavky mezinárodní smlouvy upravující výcvik, kvalifikaci a strážní službu námořníků, která je součástí právního řádu, na

1. minimální věk a

2. odbornou způsobilost, která zahrnuje praxi člena posádky lodě, absolvování výuky a výcviku a prokázání odborných znalostí a dovedností.

(2) Oprávnění pro výkon práce spojené s příslušnou funkcí člena posádky lodě udělí na žádost Úřad, pokud žadatel

a) je držitelem oprávnění pro výkon zvláštní činnosti a

b) splňuje požadavky mezinárodní smlouvy upravující výcvik, kvalifikaci a strážní službu námořníků, která je součástí právního řádu, na

1. minimální věk a

2. odbornou způsobilost, která zahrnuje praxi člena posádky lodě, absolvování výuky a výcviku a prokázání odborných znalostí a dovedností.

(3) Oprávnění pro výkon zvláštní činnosti a oprávnění pro výkon práce spojené s funkcí člena posádky lodě na velitelské a provozní úrovni se uděluje na dobu 5 let.

Oprávnění pro výkon práce spojené s funkcí člena posádky lodě na pomocné úrovni se uděluje na dobu neurčitou.

(4) Vyhoví-li Úřad žádosti o udělení oprávnění, vydá místo písemného vyhotovení rozhodnutí průkaz způsobilosti. Pro každou funkci člena posádky lodě a pro každou zvláštní činnost vydá úřad samostatný průkaz způsobilosti, nestanoví-li jinak mezinárodní smlouva upravující výcvik, kvalifikaci a strážní službu námořníků, která je součástí právního řádu. Průkaz způsobilosti je veřejnou listinou.

(5) Požádá-li držitel průkazu způsobilosti nejdříve 6 měsíců a nejpozději 90 dní před uplynutím doby platnosti průkazu způsobilosti o její prodloužení, Úřad prodlouží dobu jeho platnosti na dalších 5 let.

a) jsou-li splněny podmínky mezinárodní smlouvy upravující výcvik, kvalifikaci a strážní službu námořníků, která je součástí právního řádu,

b) je-li žadatel držitelem osvědčení o zdravotní způsobilosti.

(6) Dozví-li se Úřad o skutečnostech vzbuzujících důvodné pochybnosti o odborné způsobilosti držitele průkazu způsobilosti, nařídí mu podrobit se přezkoumání odborných znalostí a dovedností ve stanoveném termínu. Je-li ohrožena bezpečnost námořní plavby, pozastaví Úřad platnost uděleného oprávnění do doby provedení přezkoumání. Rozhodnutí o pozastavení platnosti oprávnění je prvním úkonem v řízení a odvolání proti tomuto rozhodnutí nemá odkladný účinek.

(7) Úřad udělené oprávnění odejme, pokud

a) jeho držitel porušil povinnost stanovenou tímto zákonem nebo mezinárodní smlouvou, která je součástí právního řádu, a toto porušení mělo nebo mohlo mít za následek závažné dopady na život a zdraví lidí, životní prostředí nebo bezpečnost plavby,

b) jeho držitel přestal splňovat podmínku odborné způsobilosti,

c) nepodrobil-li se držitel průkazu způsobilosti přezkoumání odborných znalostí a dovedností podle odstavce 6 ve stanoveném termínu, nebo

c) osvědčení o zdravotní způsobilosti pozbylo platnosti.

(8) Průkaz způsobilosti pozbývá platnosti

a) uplynutím doby, na kterou bylo oprávnění uděleno, nebo

b) dnem nabytí právní moci rozhodnutí o odnětí oprávnění.

(9) Držitel průkazu způsobilosti je povinen odevzdat průkaz způsobilosti Úřadu do 5 pracovních dnů ode dne pozbytí jeho platnosti nebo ode dne, kdy rozhodnutí o pozastavení jeho platnosti nabylo právní moci.

(10) Vzory průkazů způsobilosti stanoví prováděcí právní předpis.

## **§ 44**

### **Prokázání odborných znalostí a dovedností**

(1) Odborné znalosti a dovednosti, jejichž oblasti stanoví mezinárodní smlouva upravující výcvik, kvalifikaci a strážní službu námořníků, která je součástí právního řádu, a znalosti právních předpisů České republiky v oblasti námořní plavby se prokazují složením zkoušky před Úřadem. O výsledku zkoušky vydá Úřad osvědčení.

(2) Zkouška je neveřejná a skládá se v českém nebo anglickém jazyce. Písemná část zkoušky se provádí k ověření znalosti anglického jazyka požadované pro výkon funkcí provozní a velitelské úrovně. Praktická část zkoušky se provádí k ověření odborných znalostí

a dovedností požadovaných pro výkon funkcí v pomocné úrovni. Ověření ostatních znalostí se provádí ústně. Na průběh zkoušky dohlíží a její výsledek vyhodnocuje nejméně tříčlenná zkušební komise jmenovaná Úřadem, který určí rovněž jejího předsedu.

(3) O průběhu a výsledku zkoušky vyhotoví předseda zkušební komise do 7 dnů ode dne konání zkoušky protokol. Předseda zkušební komise neprodleně po vyhotovení protokolu o průběhu a výsledku zkoušky písemně sdělí zkoušenému výsledek zkoušky. Neuspěl-li zkoušený u zkoušky, může ji opakovat po uplynutí 2 měsíců od jejího neúspěšného vykonání. Neuspěl-li zkoušený u zkoušky

a) pouze z jediné oblasti znalostí a dovedností, může ji nejpozději do 18 měsíců od jejího neúspěšného vykonání opakovat pouze z tohoto předmětu,

b) z více oblastí znalostí a dovedností, musí ji opakovat v plném rozsahu.

(4) Postup při skládání zkoušky, způsob jejího hodnocení a obsah protokolu o průběhu a výsledku zkoušky stanoví prováděcí právní předpis.

## § 45

### Poskytování výuky a výcviku

(1) Výuku a výcvik potřebné pro udělení oprávnění podle § 43 může poskytovat

a) právnická osoba, které Úřad udělil akreditaci k provozování této činnosti, nebo

b) právnická osoba, které udělil akreditaci nebo obdobné povolení k poskytování výuky a výcviku příslušný orgán jiného členského státu Evropské unie.

(2) Úřad udělí na žádost akreditaci, pokud žadatel doloží, že

a) má vytvořen plán pro zajištění výuky a výcviku, ve kterém vymezí organizaci, rozsah a způsob provádění výuky a výcviku, způsob hodnocení a evidence výuky a výcviku,

b) výuku a výcvik budou provádět osoby odborně způsobilé podle mezinárodní smlouvy upravující výcvik, kvalifikaci a strážní službu námořníků, která je součástí právního řádu,

c) má k dispozici prostory a vybavení potřebné k provádění výuky a výcviku podle mezinárodní smlouvy o výcviku, kvalifikaci a strážní službě námořníků, která je součástí právního řádu, a

d) má zaveden vnitřní systém řízení kvality pro výuku a výcvik, jímž zajistí řádné poskytování výuky a výcviku včetně včasného zjištění nedostatků a jejich nápravy; tento požadavek se považuje za splněný, pokud systém řízení kvality splňuje požadavky harmonizované české technické normy upravující řízení kvality<sup>38)</sup>.

(3) V žádosti o udělení akreditace žadatel uvede druh výuky a výcviku, který hodlá poskytovat. Přílohou žádosti je

a) plán pro zajištění výuky a výcviku,

b) seznam osob, které budou provádět výuku a výcvik, obsahující jejich jméno, případně jména a příjmení, datum narození a adresu trvalého nebo obdobného pobytu a

c) doklady prokazující splnění podmínek podle odstavce 2 písm. b) až d).



(4) V rozhodnutí o udělení akreditace Úřad uvede druh výuky a výcviku, pro které akreditaci udělil. Akreditace se uděluje na dobu 5 let.

(5) Držitel akreditace je povinen

a) poskytovat výuku a výcvik v souladu s udělenou akreditací a vytvořeným plánem výuky a výcviku,

b) splňovat po celou dobu poskytování výuky a výcviku podmínky podle odstavce 2 a

c) oznámit veškeré změny plánu výuky a výcviku a seznamu osob provádějících výuku a výcvik Úřadu do 5 pracovních dnů ode dne, kdy změna nastala.

(6) Úřad udělenou akreditaci odejme, pokud její držitel

a) přestal splňovat podmínky pro udělení akreditace,

b) opakovaně nebo závažným způsobem porušil povinnost stanovenou tímto zákonem nebo mezinárodní smlouvou upravující výcvik, kvalifikaci a strážní službu námořníků, která je součástí právního řádu, nebo

c) o odnětí akreditace požádal.

(7) Prováděcí právní předpis stanoví náležitosti plánu výuky a výcviku a náležitosti osvědčení o absolvování výuky a výcviku.

## § 46

### **Uznání rovnocennosti vzdělání**

(1) Fyzická osoba, která žádá o udělení oprávnění podle § 43, může Úřad požádat o uznání rovnocennosti absolvovaného vzdělání s výukou a výcvikem, pokud se jedná o

a) bakalářský, magisterský nebo doktorský studijní program v oblasti technických věd a technologií, nebo

b) vyšší odborné vzdělání nebo střední vzdělání s maturitní zkouškou v technických oborech.

(2) Úřad rovnocennost uzná, pokud absolvované vzdělání odpovídá požadavkům na výuku a výcvik podle mezinárodní smlouvy upravující výcvik, kvalifikaci a strážní službu námořníků, která je součástí právního řádu.

---

<sup>38)</sup> ČSN EN ISO 9001 Systémy managementu jakosti – Požadavky.“.

*CELEX 32012L0035, 32008L0106*

23. V § 47 odst. 2 se slova „, prokáže-li žadatel, že je zdravotně způsobilý“ a slova „je zdravotně způsobilý a“ zrušují.

24. V § 47 odst. 3 se za slovo „velitelské“ vkládají slova „nebo provozní“.

25. V § 47 odst. 8 se za slovo „způsobilosti“ vkládají slova „a vzor potvrzení o uznání průkazu způsobilosti“.

26. § 48 včetně nadpisu zní:

„§ 48

### **Zdravotní způsobilost**

(1) Zdravotní způsobilost osvědčuje na žádost Úřad na základě lékařského posudku, který ke dni podání žádosti není starší než 3 měsíce. Osvědčení o zdravotní způsobilosti se vydává na dobu 2 let.

(2) Zdravotní způsobilost zjišťuje a lékařský posudek vydává na základě výsledku lékařské prohlídky a dalších potřebných vyšetření posuzované osoby posuzující lékař pověřený Úřadem po dohodě s Ministerstvem zdravotnictví podle mezinárodní smlouvy upravující výcvik, kvalifikaci a strážní službu námořníků, která je součástí právního řádu. Úřad zveřejní seznam pověřených lékařů ve Věstníku dopravy.

(3) Zjistí-li posuzující lékař u držitele osvědčení o zdravotní způsobilosti v době jeho platnosti takovou změnu zdravotního stavu, která má za následek změnu jeho zdravotní způsobilosti, je povinen vydat nový lékařský posudek a neprodleně jej zaslat Úřadu.

(4) Nesouhlasí-li posuzovaná osoba se závěrem lékařského posudku, může do 10 pracovních dnů od jeho prokazatelného předání podat návrh na jeho přezkoumání Úřadu. Úřad určí do 10 pracovních dnů od doručení návrhu na přezkoumání komisi složenou nejméně ze tří lékařů pověřených podle odstavce 2, která nově posoudí zdravotní způsobilost posuzované osoby. Nastanou-li právní účinky nového lékařského posudku, pozbývá platnost předchozí lékařský posudek. Proti posudku vydanému touto komisí nelze podat návrh na jeho přezkoumání. Při osvědčování zdravotní způsobilosti Úřad vychází z tohoto nového lékařského posudku.

(5) Uplyne-li doba platnosti osvědčení o zdravotní způsobilosti v průběhu plavby, zůstává toto osvědčení v platnosti do doby vylodění jeho držitele v místě, kde je možné provést posouzení zdravotní způsobilosti, nejdéle však po dobu 3 měsíců.

(6) Pokud se Úřad dozví o skutečnostech vzbuzujících důvodné pochybnosti o zdravotní způsobilosti, nařídí držiteli osvědčení o zdravotní způsobilosti podrobit se novému posouzení zdravotní způsobilosti ve stanoveném termínu, a je-li ohrožena bezpečnost námořní plavby, pozastaví platnost osvědčení do doby provedení nového posouzení zdravotní způsobilosti. Rozhodnutí o pozastavení platnosti osvědčení o zdravotní způsobilosti je prvním úkonem v řízení a odvolání proti tomuto rozhodnutí nemá odkladný účinek.

(7) Osvědčení o zdravotní způsobilosti pozbývá platnosti, pokud

- a) uplyne doba, na kterou bylo osvědčení vydáno,
- b) marně uplyne lhůta stanovená pro podání návrhu na přezkoumání lékařského posudku obsahujícího závěr, že držitel osvědčení není zdravotně způsobilý,
- c) nastanou právní účinky nového lékařského posudku vydaného komisí podle odstavce 4 obsahujícího závěr, že držitel osvědčení není zdravotně způsobilý, nebo

d) se držitel osvědčení nepodrobil novému posouzení zdravotní způsobilosti podle odstavce 6 ve stanoveném termínu.

(8) Držitel osvědčení o zdravotní způsobilosti je povinen osvědčení odevzdat Úřadu do 5 pracovních dnů ode dne pozbytí jeho platnosti nebo ode dne, kdy rozhodnutí o pozastavení jeho platnosti nabylo právní moci.

(9) Prováděcí právní předpis stanoví podmínky zdravotní způsobilosti, rozsah, obsah a způsob provedení lékařské prohlídky, nemoci, vady nebo stavy, které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost, způsob hodnocení zdravotní způsobilosti, náležitosti lékařského posudku a vzor osvědčení o zdravotní způsobilosti.

*CELEX 32012L0035, 32009L0013*

27. V § 50 odst. 1 se slova „člena posádky námořního plavidla“ nahrazují slovy „velitele námořní jachty“ a slova „člen posádky námořního plavidla“ se nahrazují slovem „velitel“.

28. V § 50 odst. 2 se slova „člen posádky námořního plavidla“ nahrazují slovy „velitel námořní jachty“.

29. V § 50 odst. 3 se slova „nebo vydá rozhodnutí o zrušení uznání průkazu způsobilosti a odejme potvrzení průkazu způsobilosti“ zrušují.

30. V § 50 odst. 4 se slovo „odebrání“ nahrazuje slovem „odnětí“.

31. V § 53 se za slova „platnými průkazy způsobilosti“ vkládají slova „a osvědčením o zdravotní způsobilosti“ a za slova „Průkazy způsobilosti“ se vkládají slova „a osvědčení o zdravotní způsobilosti“.

32. V § 61 odst. 1 písm. c) se slova „, dodržovat pravidla bezpečnosti a hygieny práce“ zrušují.

33. V § 62 odstavec 1 zní:

„(1) Službu na lodi může člen posádky vykonávat pouze na základě pracovní smlouvy uzavřené s provozovatelem lodě. Pracovní smlouva musí vedle náležitostí stanovených zákoníkem práce obsahovat

a) jméno, popřípadě jména a příjmení člena posádky, datum a místo jeho narození,

b) údaje o provozovateli lodě, kterými jsou

1. obchodní firma nebo jméno, popřípadě jména, a příjmení, popřípadě odlišující dodatek, adresa sídla a identifikační číslo osoby, pokud bylo přiděleno, jedná-li se o podnikající fyzickou osobu, a

2. obchodní firma nebo název, adresa sídla a identifikační číslo osoby, pokud bylo přiděleno, jedná-li se o právnickou osobu,

c) identifikační údaje o lodi, na níž má být služba vykonávána,

d) výši mzdy nebo způsob jejího určení.

- e) výměru dovolené v kalendářním roce nebo způsob jejího určení,
- f) ujednání o repatriaci,
- g) údaj o kolektivních smlouvách, které upravují pracovní podmínky člena posádky, a označení smluvních stran těchto kolektivních smluv,
- h) informace o úpravě rozvázání a skončení pracovního poměru, platbách pojistného na veřejné zdravotní pojištění a pojistného na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti a
- i) datum a místo uzavření pracovní smlouvy.“.

CELEX 32009L0013

34. V § 62 odstavec 2 zní:

„(2) Provozovatel lodě je povinen zajistit, aby členem posádky lodě nebyla osoba, která v den nalodění nedosáhla věku 18 let.“.

35. V § 62 odst. 4 se slova „vykonávat vedlejší činnost“ nahrazují slovy „současně vykonávat závislou práci v dalším základním pracovněprávním vztahu“.

36. § 63 a § 63a včetně nadpisů znějí:

#### „§ 63

#### **Obecná ustanovení o pracovní době a době odpočinku**

Pro účely pracovní doby a doby odpočinku člena posádky lodě se rozumí

- a) pracovní dobou doba, v níž je člen posádky povinen vykonávat práci pro provozovatele lodi,
- b) dobou odpočinku doba, která není pracovní dobou,
- c) směnou část týdenní pracovní doby bez práce přesčas, kterou je člen posádky lodě povinen na základě předem stanoveného rozvrhu pracovní doby odpracovat,
- d) pracovní pohotovostí doba, v níž je člen posádky lodě připraven k případnému výkonu práce podle pracovní smlouvy, která musí být v případě naléhavé potřeby vykonána nad rámec jeho rozvrhu směn,
- e) práci přesčas práce konaná členem posádky lodě na příkaz provozovatele lodi nebo s jeho souhlasem mimo rámec rozvrhu směn a nad týdenní a denní pracovní dobu stanovenou v § 63a odst. 1; o práci přesčas se nejedná, napracovává-li člen posádky lodě práci nad rámec svého rozvrhu směn pracovní volno, které mu provozovatel lodi poskytl na jeho žádost.

#### § 63a

#### **Délka týdenní pracovní doby a její rozvržení**

(1) Délka týdenní pracovní doby člena posádky lodě je 40 hodin a délka denní pracovní doby je 8 hodin. Kratší pracovní dobu s členem posádky lodě nelze sjednat.

(2) Týdenní pracovní dobu člena posádky lodě rozvrhuje provozovatel lodě a určuje začátek a konec směn. Při jejím rozvržení přihlédne k zajištění bezpečné námořní plavby a zajištění bezpečného a zdraví neohrožujícího výkonu práce.

(3) Člen posádky lodě musí být na začátku směny připraven na svém pracovišti k výkonu práce a odcházet z něho až po skončení směny.

(4) Provozovatel lodě vypracuje písemný rozvrh pracovní doby a seznámí s ním nebo s jeho změnou člena posádky lodě nejpozději 3 dny před začátkem období, na něž je pracovní doba rozvržena, jehož délka musí činit alespoň jeden týden.

(5) Provozovatel lodě zajistí, aby byl rozvrh pracovní doby všech členů posádky lodě a jeho změny vyvěšeny na přístupném místě na palubě lodě stejně jako informace o minimální délce nepřetržitého odpočinku mezi směnami a v týdnu člena posádky lodě stanovené právním předpisem nebo kolektivní smlouvou vztahující se na provozovatele lodě, a to nejpozději 3 dny před obdobím, na něž je pracovní doba rozvržena. Nejsou-li rozvrh směn a informace o minimální délce nepřetržitého odpočinku mezi směnami a v týdnu sepsány v anglickém jazyce, musí být doplněny o překlad do tohoto jazyka.“.

*CELEX 31999L0063, 32009L0013, 32012L0035*

37. Za § 63a se vkládají nové § 63b až 63f, které včetně nadpisů znějí:

„§ 63b

#### **Přestávky v práci**

(1) Provozovatel lodě poskytne členu posádky lodě nejdéle po 6 hodinách nepřetržité práce přestávku v práci na jídlo a oddech v trvání nejméně 30 minut. Nelze-li výkon práce přerušit, zajistí se členu posádky lodě i bez přerušení práce přiměřená doba na oddech a jídlo; tato doba se započítává do pracovní doby.

(2) Přestávky v práci na jídlo a oddech se neposkytují na začátku a konci směny. Přestávku v práci na jídlo a oddech lze rozdělit na více částí; alespoň jedna část rozdělené přestávky nesmí být kratší než 15 minut.

(3) Poskytnuté přestávky na jídlo a oddech se nezapočítávají do pracovní doby.

§ 63c

#### **Doba odpočinku**

(1) Provozovatel lodě rozvrhne pracovní dobu tak, aby člen posádky lodě měl mezi koncem jedné směny a začátkem směny následující nepřetržitý odpočinek po dobu alespoň 10 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích.

(2) Odpočinek mezi dvěma směnami může být rozdělen do dvou částí, z nichž jedna nesmí být kratší než 6 hodin.

(3) Provozovatel lodě rozvrhne pracovní dobu tak, aby člen posádky lodě měl nepřetržitý odpočinek v týdnu během každého období 7 kalendářních dnů v trvání alespoň 27 hodin a aby měl nepřetržitý odpočinek i ve svátek. Jde-li o práce, které jsou nevyhnutelné pro zajištění bezpečného a plynulého provozu na lodi, může provozovatel lodi rozvrhnout pracovní dobu tak, aby součet délek jednotlivých nepřetržitých odpočinků mezi směnami člena posádky lodě poskytnutých podle odstavce 1 a 2 za každé období 7 kalendářních dnů činil celkem alespoň 77 hodin.

(4) Nepřetržitý odpočinek mezi směnami a v týdnu může být členu posádky lodě zkrácen pod rozsah uvedený v odstavcích 1 a 3 jen, jde-li o práci přesčas, o výkon naléhavých opravných prací, prací při odvracení nebezpečí pro život a zdraví osob na lodi nebo odvracení nebezpečí škody na nákladu na lodi, prací při živelních událostech nebo v jiných obdobných mimořádných situacích nebo nácviku činností při těchto situacích, za podmínky, že mu provozovatel lodě poskytne nevyčerpanou dobu nepřetržitého odpočinku mezi směnami a v týdnu bezodkladně po zajištění bezpečného provozu lodě.

(5) Nařídí-li provozovatel lodi provedení nácviku činností při odvracení nebezpečí pro život a zdraví osob na lodi nebo odvracení nebezpečí škody na nákladu na lodi, činností při živelních událostech nebo jiných obdobných mimořádných situacích, dbá na to, aby byl co nejméně narušen nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami a nepřetržitý odpočinek v týdnu.

#### § 63d

##### **Práce přesčas a pracovní pohotovost**

(1) Práci přesčas může provozovatel lodě členu posádky lodě nařídít jen výjimečně z vážných důvodů spojených se zajištěním bezprostřední bezpečnosti lodě, osob na palubě nebo přepravovaného nákladu nebo s poskytnutím pomoci jinému námořnímu plavidlu nebo osobám v nouzi, a to i na dobu nepřetržitého odpočinku mezi směnami nebo nepřetržitého odpočinku v týdnu.

(2) Pracovní pohotovost může provozovatel lodě členu posádky lodě nařídít jen z vážných provozních důvodů. Za dobu pracovní pohotovosti náleží členu posádky odměna podle zákoníku práce.

(3) Za výkon práce v době pracovní pohotovosti přísluší členu posádky lodě mzda; odměna podle odstavce 2 za tuto dobu nepřísluší. Pracovní pohotovost, při které k výkonu práce nedojde, se do pracovní doby nezapočítává.

#### § 63e

##### **Evidence pracovní doby**

(1) Provozovatel loď vede u jednotlivých členů posádky loď evidenci s vyznačením začátku a konce odpracované směny, práce přesčas, pracovní pohotovosti a odpracované doby v době pracovní pohotovosti.

(2) Provozovatel loď zajistí, aby člen posádky loď obdržel stejnopis evidence pracovní doby za každý měsíc služby na lodi. Na žádost člena posádky loď mu provozovatel loď umožní kdykoliv nahlédnout do jeho evidence pracovní doby a pořizovat z ní výpisy nebo stejnopisy na náklady provozovatele lodi.

(3) Vzor evidence pracovní doby člena posádky loď stanoví prováděcí právní předpis.

#### § 63f

#### **Dovolená za kalendářní rok**

Každý člen posádky loď má nárok na dovolenou za kalendářní rok ve výši nejméně 2,5 kalendářních dnů na měsíc zaměstnání a její poměrnou část za nedokončený měsíc. Dovolenou za kalendářní rok je provozovatel loď povinen členu posádky loď poskytnout tak, aby ji mohl čerpat na pevnině.“.

*CELEX 31999L0063, 32009L0013, 32012L0035*

38. V § 64 se slova „sjednaný na dobu určité plavby“ zrušují.

*CELEX 32009L0013*

39. V § 65 odst. 1 úvodní části ustanovení se slova „být po vylodění dopraven do místa sídla provozovatele nebo do místa, které bylo v pracovní smlouvě dohodnuto, (dále jen „repatriace“)" nahrazují slovy „na repatriaci“.

40. V § 65 odst. 2 se slova „pracovní kázně nebo služebních povinností“ nahrazují slovy „povinností vyplývajících z právních předpisů vztahujících se k práci vykonávané členem posádky“.

41. V § 65 se na konci odstavce 3 doplňují věty „Náklady na repatriaci jsou zejména náklady na přepravu člena posádky a jeho osobních zavazadel a dále náklady na jeho stravu a ubytování po dobu repatriace. Přepravu člena posádky zajistí provozovatel loď letecky. Jiný způsob přepravy může provozovatel loď zvolit, pokud doba přepravy není nepřiměřeně dlouhá nebo pokud se na něm se členem posádky dohodne.“.

*CELEX 32009L0013*

42. V § 65 odst. 5 se slova „místa dohodnutého v pracovní smlouvě nebo jinak dohodnutého“ nahrazují slovy „místa sídla provozovatele loď nebo do jiného sjednaného místa“.

CELEX 32009L0013

43. V 65 se doplňuje odstavec 6, který zní:

„(6) Pokud provozovatel lodě nesplní svou povinnost repatriace člena posádky, zajistí provedení repatriace Úřad a po provedení repatriace uloží provozovateli povinnost uhradit náklady, které na ni vynaložil.“.

CELEX 32009L0013

44. V § 66 odstavce 2 a 3 znějí:

„(2) Loď musí být vybavena vhodnými ubytovacími, kancelářskými a stravovacími prostory, prostory a zařízením pro skladování a chlazení potravin a pro přípravu jídel a nápojů, prostory s vybavením pro odpočinek a volný čas, hygienickým a sanitárním zařízením, popřípadě zvláštními prostory pro nemocné. Tyto prostory musí být na lodi v dostatečném počtu a velikosti, vhodně vybaveny s ohledem na svůj účel a musí být dostatečně větrány, vytápěny, osvětleny a izolovány a musí být udržovány čisté. Sociální zařízení a poskytované služby na lodi musí být přístupné všem členům posádky lodě, mimo těch, které jsou určeny výhradně cestujícím. Prováděcí právní předpis stanoví požadavky na umístění prostor podle věty první, jejich počet, rozměry, použité materiály a vybavení.“

(3) Loď musí být zásobena pitnou vodou a potravinami v množství odpovídajícím počtu členů posádky lodě, délce a povaze námořní plavby a v dostatečné výživové hodnotě a různorodosti; potraviny musí zejména zajišťovat vyvážený poměr karbohydrátů, proteinů, tuků, vlákniny, minerálů a vitamínů. Pitná voda a potraviny musí být uskladněny tak, aby po celou dobu plavby zůstala zachována jejich zdravotní nezávadnost a výživová hodnota. Při zásobování potravinami provozovatel lodě zohlední náboženské a kulturní zvyklosti členů posádky lodě.“.

CELEX 32009L0013

45. V § 66 se odstavec 4 zrušuje.

Dosavadní odstavce 5 a 6 se označují jako odstavce 4 a 5.

46. V § 66 odst. 4 se slova „vykonávat kontrolu čistoty prostor uvedených v předchozích ustanoveních“ nahrazují slovy „kontrolovat plnění podmínek uvedených v odstavcích 1 až 3 a přijímat nápravná opatření k odstranění zjištěných nedostatků“.

CELEX 32009L0013

47. V § 66 se doplňuje odstavec 6, který zní:



„(6) Provozovatel lodě je povinen na písemnou žádost člena posádky při výplatě mzdy na svůj náklad a nebezpečí částku určenou členem posádky nejpozději v pravidelném termínu výplaty mzdy

a) zaplatit na platební účet určený členem posádky; člen posádky může určit nejvýše 2 platební účty, nedohodne-li se s provozovatelem lodě jinak, nebo

b) zaslat osobě určené členem posádky.“.

CELEX 32009L0013

48. Za § 67 se vkládají nové § 67a až § 67e, které včetně nadpisů znějí:

„§ 67a

**Povinnosti provozovatele lodě a velitele lodě při dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci**

(1) Provozovatel lodě je povinen zajistit, aby loď, včetně jejího zařízení a vybavení, byla udržována ve stavu, který zaručuje bezpečnost a ochranu zdraví při práci a usnadní zvládání havarijních situací.

(2) Velitel lodě je povinen

a) zajistit a kontrolovat dodržování zásad a postupů bezpečnosti práce,

b) pravidelně, nejméně každé 2 roky, ověřovat znalosti zásad a postupů bezpečnosti práce členů posádky lodě a zajistit školení a výcvik členů posádky,

c) zajistit, aby na námořním plavidle bylo nejméně 5 výtisků zásad a postupů bezpečnosti práce, a umožnit členům posádky lodě přístup k těmto výtiskům,

d) zajistit, aby přepravovaná osoba byla v rozsahu odpovídajícím její účasti na námořní plavbě na lodi seznámena se zásadami a postupy bezpečnosti práce před vyplutím lodě z přístavu nebo před započítím prací na lodi,

e) vést seznam osob způsobilých k obsluze nebo řízení vozidel a zvedacích zařízení.

(3) Podmínky bezpečného stavu lodě, jejího zařízení a vybavení z hlediska ochrany zdraví při práci a obsah, rozsah a způsob provádění výcviku a školení členů posádky a místa uložení výtisků zásad a postupů bezpečnosti práce na lodi stanoví prováděcí právní předpis.

§ 67b

**Rizikové faktory pracovních podmínek**

(1) Velitel lodě je povinen zajistit průběžné zjišťování a hodnocení rizikových faktorů pracovních podmínek na lodi a přijímat opatření k ochraně zdraví.

(2) Vyhodnocení rizikových faktorů musí být prováděno s přihlédnutím ke druhu a možnému škodlivému účinku rizikového faktoru, pravděpodobnosti ohrožení a počtu přepravovaných osob a členů posádky lodě, které mohou přijít s rizikovými faktory do

kontakty. Rizika musí být zvažována zvlášť pro každé místo na lodi a každé riziko musí být vyhodnoceno individuálně.

#### § 67c

##### **Povinnosti člena posádky lodě v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci**

(1) Člen posádky lodě je povinen dodržovat zásady a postupy bezpečnosti a ochrany zdraví při práci tvořící pravidla pro

a) ochranu zdraví a dodržování hygieny,

b) snížení rizika vzniku požáru,

c) používání ochranných pracovních prostředků,

d) bezpečný vstup na loď a bezpečný pohyb na palubě lodi,

e) bezpečný vstup do uzavřených nebo jiných nebezpečných prostor,

f) bezpečné ruční zvedání břemen a bezpečnou práci s náradím a materiály,

g) bezpečné vykonávání svářečských prací,

h) bezpečné provádění natěračských prací, bezpečnou práci ve výškách, za bokem lodě a se čluny a vory,

i) bezpečné vykonávání kotevních a uvazovacích úkonů a bezpečné vlečení lodě,

j) bezpečné vykonávání prací se zvedacím zařízením, s kryty a v nákladových prostorech lodě,

k) bezpečné vykonávání prací ve strojních prostorech,

l) bezpečnou obsluhu rádiového a elektronického zařízení,

m) bezpečný výkon prací v kuchyni a bezpečnou manipulaci s potravinami,

n) bezpečný výkon prací v lodní prádelně,

o) bezpečný výkon prací na lodích pro kusový náklad a přepravy kontejnerů.

(2) Podrobnosti zásad a postupů pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v jednotlivých oblastech pravidel uvedených v odstavci 1 stanoví prováděcí právní předpis.

#### § 67d

##### **Lodní výbor pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci**

Na lodi, jejíž posádka má alespoň 5 členů, musí být zřízen lodní výbor pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci. Lodní výbor spolupracuje s velitelem lodě při plnění povinností v oblastech týkajících se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na lodi a prevence nehod.

#### § 67e

##### **Vyřizování stížností v pracovněprávních věcech na lodi**

(1) Stížnosti v pracovněprávních věcech člen posádky lodě podává osobě pověřené vyřizováním těchto stížností na lodi nebo přímo veliteli lodě. Provozovatel lodě je povinen pověřit jednoho nebo více členů posádky lodě s výjimkou velitele lodě vyřizováním stížností podle věty první.

(2) Osoba pověřená vyřizováním stížností v pracovněprávních věcech na lodi nebo velitel loď prošetří bez zbytečného odkladu skutečnosti namítané ve stížnosti. Shledá-li osoba pověřená vyřizováním stížností stížnost jako zcela nebo částečně opodstatněnou, navrhne veliteli provedení nápravného opatření, v opačném případě stížnost odmítne. Shledá-li velitel stížnost jako zcela nebo částečně opodstatněnou, zajistí provedení nápravného opatření, v opačném případě stížnost odmítne.

(3) O způsobu vyřízení stížnosti pořídí osoba pověřená vyřizováním stížností v pracovněprávních věcech nebo velitel písemný záznam obsahující i odůvodnění způsobu vyřízení stížnosti a informaci o možnosti žádat o přezkoumání způsobu vyřízení stížnosti velitele loď nebo, vyřizoval-li stížnost velitel, provozovatele loď; kopii záznamu o způsobu vyřízení stížnosti osoba pověřená vyřizováním stížností v pracovněprávních věcech nebo velitel předá členovi posádky loď, který stížnost podal.“.

*CELEX 31989L0391, 32008L0106, 32009L0013, 32013L0054*

49. § 68 zní:

„§ 68

Pracovněprávní vztahy členů posádek námořních lodí se řídí tímto zákonem, zákoníkem práce, s výjimkou jeho části čtvrté, a občanským zákoníkem.“.

50. Za § 68 se vkládá nový § 68a, který včetně nadpisu zní:

„§ 68a

#### **Pracovněprávní vztahy členů posádek námořní jachty**

Jsou-li členové posádky námořní jachty v základním pracovněprávním vztahu k provozovateli námořní jachty, použijí se § 24 odst. 1 písm. l) body 2 a 3, § 24 odst. 1 písm. n), § 25 odst. 1 písm. t) až v), § 27 a § 62 až § 68 na poměry členů posádky a provozovatele námořní jachty obdobně.“.

*CELEX 32009L0013*

51. V § 76 odstavec 3 zní:

„(3) Stejnopis protokolu o kontrole na lodi spolu s jeho překladem do anglického jazyka doručí Úřad rovněž veliteli loď. Velitel je povinen zajistit, aby byl na palubě lodi na přístupném místě vyvěšen stejnopis protokolu o kontrole a jeho překlad do anglického jazyka, a na vyžádání poskytne členu posádky jeho kopii.“.

*CELEX 32013L0054*

52. V § 76 se doplňuje odstavec 4, který zní:

„(4) Je-li bezprostředně ohrožen život nebo zdraví osob na námořním plavidle, bezpečnost námořní plavby nebo hrozí vážná majetková újma na přepravovaném nákladu, je osoba pověřená výkonem státního dozoru v námořní plavbě oprávněna v řízení na místě vydávat příkazy nebo zákazy směřující k odstranění ohrožení včetně zákazu výkonu určité činnosti a zadržení dokladů k ní se vztahujících.“.

*CELEX 32002L0059*

53. V § 78 odst. 1 se za písmeno a) vkládají nová písmena b) a c), která znějí:

„b) jako držitel průkazu způsobilosti v rozporu s § 43 odst. 9 neodevzdá průkaz způsobilosti, který pozbyl platnosti nebo jehož platnost byla pozastavena,

c) jako držitel osvědčení o zdravotní způsobilosti v rozporu s § 48 odst. 8 neodevzdá osvědčení o zdravotní způsobilosti, které pozbylo platnosti nebo jehož platnost byla pozastavena.“.

Dosavadní písmena b) a c) se označují jako písmena d) a e).

*CELEX 32012L0035*

54. V § 78 odst. 2 písm. d) se slovo „technickou“ zrušuje.

55. V § 78 odst. 2 písmeno j) zní:

„j) v rozporu s § 24 odst. 1 písm. l) bodem 2 nebo 3 nemá po celou dobu provozování námořního plavidla

1. uzavřeno pojištění odpovědnosti za škody vzniklé v důsledku smrti člena posádky, jeho pracovního úrazu nebo nemoci z povolání nebo zapláceno pojistné, nebo

2. uzavřeno pojištění pro pokrytí nákladů spojených s repatriací nebo zapláceno pojistné.“.

*CELEX 32009L0020, 32013L0054*

56. V § 78 odst. 2 písm. k) se slova „písm. n)“ nahrazují slovy „písm. m)“ a za slovo „způsobilosti“ se vkládají slova „a osvědčení o zdravotní způsobilosti“.

*CELEX 32008L0106*

57. V § 78 odst. 2 se za písmeno k) vkládá nové písmeno l), které zní:

„l) v rozporu s § 24 odst. 1 písm. n) nezajistí, aby každý člen posádky obdržel popis způsobu vyřizování stížností v pracovněprávních věcech včetně kontaktních údajů osob pověřených

jejich vyřizováním, osob, které mohou členu posádky poskytnout radu v pracovně právních záležitostech, a Úřadu.“.

Dosavadní písmena l) až o) se označují jako písmena m) až p).

*CELEX 32013L0054*

58. V § 78 odst. 2 písm. o) se slovo „nebo“ zrušuje.“.

59. V § 78 odst. 2 písm. p) se slova „§ 24 odst. 6“ nahrazují slovy „§ 24 odst. 5“.

60. V § 78 se na konci odstavce 2 tečka nahrazuje čárkou a doplňují se písmena q) až x), která znějí:

„q) v rozporu s § 62 odst. 2 nezajistí, aby členem posádky námořního plavidla nebyla osoba, která v den nalodění nedosáhla věku 18 let,

r) v rozporu s § 63a odst. 5 nezajistí, aby byl na palubě námořního plavidla na přístupném místě vyvěšen rozvrh pracovní doby členů posádky nebo informace o minimální délce nepřetržitého odpočinku,

s) v rozporu s § 63e odst. 2 nezajistí, aby člen posádky námořního plavidla obdržel stejnopis evidence pracovní doby za každý měsíc služby na námořním plavidle,

t) v rozporu s § 65 odst. 1 nezajistí repatriaci člena posádky,

u) v rozporu s § 66 odst. 2 provozuje námořní plavidlo, které není vybaveno vhodnými prostory,

v) v rozporu s § 66 odst. 3 nezajistí zásobování námořního plavidla pitnou vodou nebo potravinami,

w) v rozporu s § 67a odst. 1 nezajistí, aby námořní plavidlo, včetně jeho zařízení a vybavení, bylo udržováno ve stavu zaručujícím bezpečnost a ochranu zdraví při práci a zvládání havarijních situací, nebo

x) v rozporu s § 67e odst. 1 nepověří žádného člena posádky vyřizováním stížností v pracovně právních věcech.“.

*CELEX 32008L0106, 32013L0054*

61. V § 78 odst. 3 písm. a) se slova „§ 24 odst. 1 písm. l)“ nahrazují slovy „§ 24 odst. 1 písm. l) bodu 1“.

62. V § 78 odst. 3 písm. b) se slova „§ 24 odst. 5“ nahrazují slovy „§ 24 odst. 4“.

63. V § 78 odst. 7 se písmeno g) zrušuje.

Dosavadní písmena h) až q) se označují jako písmena g) až p).

64. V § 78 odst. 7 písm. h) se slovo „o)“ nahrazuje slovem „n)“.

65. V § 78 odst. 7 písm. i) se slovo „p)“ nahrazuje slovem „o)“.

66. V § 78 odst. 7 písm. j) se slovo „q)“ nahrazuje slovem „p)“.

67. V § 78 odst. 8 písm. a) se slova „§ 42 odst. 1“ nahrazují slovy „§ 42 odst. 4“ a slova „činnosti, k nimž není zdravotně nebo odborně způsobilý“ se nahrazují slovy „práci nebo činnosti, pro něž nemá oprávnění nebo k jejichž výkonu není zdravotně způsobilý“.

*CELEX 32008L0106*

68. V § 78 odst. 8 se písmeno b) zrušuje.

Dosavadní písmena c) až e) se označují jako písmena b) až d).

69. V § 78 odst. 8 se na konci textu písmene b) doplňují slova „a osvědčením o zdravotní způsobilosti“.

70. V § 78 odstavec 9 zní:

- „(9) Za přestupek lze uložit pokutu
- a) do 2 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. e) nebo odstavce 2 písm. c), d) nebo p),
  - b) do 1 000 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 2 písm. e), h), i), j), k), m), t), u), v) nebo w), odstavce 3 písm. a) b), c), e), f), g), h) nebo i), odstavce 4 písm. a) nebo odstavce 7 písm. f), g), n), o) nebo p),
  - c) do 500 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 2 písm. f), n), q) nebo x), odstavce 3 písm. d), odstavce 4 písm. b), odstavce 5 písm. a), odstavce 7 písm. a), b), d), e), i), j), k) nebo l) nebo odstavce 8 písm. d),
  - d) do 200 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. d), odstavce 2 písm. a), b) nebo g), odstavce 3 písm. j), k) nebo l), odstavce 5 písm. b), odstavce 6 písm. a), odstavce 7 písm. h) nebo m) nebo odstavce 8 písm. a),
  - e) do 100 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. a), b) nebo c), odstavce 2 písm. l), o), r), nebo s), odstavce 6 písm. b), odstavce 7 písm. c) nebo odstavce 8 písm. b) nebo c).“.

71. V § 79 odst. 2 písm. d) se slovo „technickou“ zrušuje.

72. V § 79 odst. 2 písmeno j) zní:

„j) v rozporu s § 24 odst. 1 písm. l) bodem 2 nebo 3 nemá po celou dobu provozování námořního plavidla

1. uzavřeno pojištění odpovědnosti za škody vzniklé v důsledku smrti člena posádky, jeho pracovního úrazu nebo nemoci z povolání nebo zapláceno pojistné, nebo

2. uzavřeno pojištění pro pokrytí nákladů spojených s repatriací nebo zapláceno pojistné,“.

CELEX 32009L0020, 32013L0054

73. V § 79 odst. 2 písm. k) se slova „písm. n)“ nahrazují slovy „písm. m)“ a za slovo „způsobilosti“ se vkládají slova „a osvědčení o zdravotní způsobilosti“.

CELEX 32008L0106

74. V § 79 odst. 2 se za písmeno k) vkládá nové písmeno l), které zní:

„l) v rozporu s § 24 odst. 1 písm. n) nezajistí, aby každý člen posádky obdržel popis způsobu vyřizování stížností v pracovněprávních věcech včetně kontaktních údajů osob pověřených jejich vyřizováním, osob, které mohou členu posádky poskytnout radu v pracovně právních záležitostech, a Úřadu,“.

Dosavadní písmena l) až o) se označují jako písmena m) až p).

CELEX 32013L0054

75. V § 79 odst. 2 písm. o) se slovo „nebo“ zrušuje.

76. V § 79 odst. 2 písm. p) se slova „§ 24 odst. 6“ nahrazují slovy „§ 24 odst. 5“.

77. V § 79 se na konci odstavce 2 tečka nahrazuje čárkou a doplňují se písmena q) až x), která znějí:

„q) v rozporu s § 62 odst. 2 nezajistí, aby členem posádky námořního plavidla nebyla osoba, která v den nalodění nedosáhla věku 18 let,

r) v rozporu s § 63a odst. 5 nezajistí, aby byl na palubě námořního plavidla na přístupném místě vyvěšen rozvrh pracovní doby členů posádky nebo informace o minimální délce nepřetržitého odpočinku,

s) v rozporu s § 63e odst. 2 nezajistí, aby člen posádky námořního plavidla obdržel stejnopis evidence pracovní doby za každý měsíc služby na námořním plavidle,

t) v rozporu s § 65 odst. 1 nezajistí repatriaci člena posádky,

u) v rozporu s § 66 odst. 2 provozuje námořní plavidlo, které není vybaveno vhodnými prostory,

v) v rozporu s § 66 odst. 3 nezajistí zásobování námořního plavidla pitnou vodou nebo potravinami,

w) v rozporu s § 67a odst. 1 nezajistí, aby námořní plavidlo, včetně jeho zařízení a vybavení, bylo udržováno ve stavu zaručujícím bezpečnost a ochranu zdraví při práci a zvládání havarijních situací, nebo

x) v rozporu s § 67e odst. 1 nepověří žádného člena posádky vyřizováním stížností v pracovně právních věcech.“.

CELEX 32008L0106, 32013L0054

78. V § 79 odst. 3 písm. a) se slova „§ 24 odst. 1 písm. l)“ nahrazují slovy „§ 24 odst. 1 písm. l) bodu 1“.

*CELEX 32013L0054, 320009L0020*

79. V § 79 odst. 3 písm. b) se slova „§ 24 odst. 5“ nahrazují slovy „§ 24 odst. 4“.

80. V § 79 odstavec 7 zní:

- „(7) Za správní delikt se uloží pokuta
- a) do 2 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. a) nebo odstavce 2 písm. c), d) nebo p),
  - b) do 1 000 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 1 písm. b), odstavce 2 písm. e), h), i), j), k), m), t), u), v) nebo w), odstavce 3 písm. a), b), c), e), f), g), h) nebo i) nebo odstavce 4 písm. a),
  - c) do 500 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. f), n), q) nebo x), odstavce 3 písm. d), odstavce 4 písm. b) nebo odstavce 5 písm. a),
  - d) do 200 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. a), b) nebo g), odstavce 3 písm. j), k) nebo l), odstavce 5 písm. b) nebo odstavce 6 písm. a),
  - e) do 100 000 Kč, jde-li o správní delikt podle odstavce 2 písm. l), o), r) nebo s) nebo odstavce 6 písm. b).“.

81. § 85 zní:

„§ 85

(1) Ministerstvo dopravy vydá vyhlášku k provedení § 8 odst. 3, § 11 odst. 5, 12n odst. 7, § 13 odst. 3, § 13b odst. 6, § 20 odst. 7, § 21 odst. 2, § 23a odst. 7, § 24 odst. 3, § 27 odst. 3, § 28 odst. 4, § 32 odst. 4, § 33 odst. 1 písm. c) a q), § 35 odst. 2, § 42 odst. 5, § 43 odst. 10, § 44 odst. 4, § 45 odst. 7, § 47 odst. 1, 2 a 8, § 48 odst. 9, § 49 odst. 5, § 50 odst. 4, § 54 odst. 6, § 55g odst. 5, § 55h odst. 5, § 63 odst. 6, § 63e odst. 3, § 66 odst. 2, § 67 odst. 1 písm. b), § 67 odst. 2 a 4, § 67a odst. 3, § 67c odst. 2, § 76 odst. 1 a § 84 odst. 3.

(2) Vláda vydá nařízení k provedení § 4 odst. 4.“.

## Čl. II

### Přechodná ustanovení

1. Na námořní plavidla postavená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona a na námořní plavidla, jejichž stavba byla započata položením kýlu přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se použijí požadavky na jejich vybavení vhodnými prostorami podle § 66 zákona č. 61/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.



2. Pokud byly pro účely určité námořní plavby uzavřeny pracovní smlouvy se členy posádky námořního plavidla přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona a plavba nebyla před tímto dnem ukončena, použijí se pro povinnosti provozovatele a velitele námořního plavidla a pro úpravu pracovněprávních poměrů členů posádky plavidla při této námořní plavbě § 24, § 25, § 27 a část pátá zákona č. 61/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

3. Právnícké osoby pověřené nebo schválené Úřadem podle § 45 zákona č. 61/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, se považují za právnícké osoby akreditované podle § 45 zákona č. 61/2000 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.

4. Průkazy způsobilosti vydané podle zákona č. 61/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, zůstávají v platnosti i po dni nabytí účinnosti tohoto zákona, a to do uplynutí doby jejich platnosti, nejpozději však do 31. prosince 2016.

5. Držitel průkazu způsobilosti vydaného podle zákona č. 61/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, je oprávněn požádat Úřad o výměnu tohoto průkazu za průkaz způsobilosti podle zákona č. 61/2000 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona. Doba platnosti průkazu způsobilosti podle zákona č. 61/2000 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona, se shoduje s platností vyměňovaného průkazu způsobilosti, nepřesáhne však 31. prosince 2016. Spolu s novým průkazem způsobilosti vydá Úřad i osvědčení o zdravotní způsobilosti; platnost osvědčení je stejná jako platnost nového průkazu způsobilosti, nepřesáhne však 2 roky.

6. Řízení o vydání nebo odnětí průkazu způsobilosti a řízení o přezkumu odborné nebo zdravotní způsobilosti zahájená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí podle zákona č. 61/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

7. Držitel průkazu způsobilosti vydaného podle zákona č. 61/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, jehož doba platnosti skončí před 31. prosincem 2016, je oprávněn požádat Úřad o vydání průkazu způsobilosti postupem podle zákona č. 61/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona. Úřad v takovém případě omezí platnost vydaného průkazu způsobilosti do 31. prosince 2016.

## **ČÁST DRUHÁ**

### **Změna zákona o správních poplatcích**

#### **Čl. III**

Příloha k zákonu č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění zákona č. 217/2005 Sb., zákona č. 228/2005 Sb., zákona č. 361/2005 Sb., zákona č. 444/2005 Sb., zákona č. 545/2005 Sb., zákona č. 553/2005 Sb., zákona č. 48/2006 Sb., zákona č. 56/2006 Sb., zákona

č. 57/2006 Sb., zákona č. 81/2006 Sb., zákona č. 109/2006 Sb., zákona č. 112/2006 Sb., zákona č. 130/2006 Sb., zákona č. 136/2006 Sb., zákona č. 138/2006 Sb., zákona č. 161/2006 Sb., zákona č. 179/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 215/2006 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 227/2006 Sb., zákona č. 235/2006 Sb., zákona č. 312/2006 Sb., zákona č. 575/2006 Sb., zákona č. 106/2007 Sb., zákona č. 261/2007 Sb., zákona č. 269/2007 Sb., zákona č. 374/2007 Sb., zákona č. 379/2007 Sb., zákona č. 38/2008 Sb., zákona č. 130/2008 Sb., zákona č. 140/2008 Sb., zákona č. 182/2008 Sb., zákona č. 189/2008 Sb., zákona č. 230/2008 Sb., zákona č. 239/2008 Sb., zákona č. 254/2008 Sb., zákona č. 296/2008 Sb., zákona č. 297/2008 Sb., zákona č. 301/2008 Sb., zákona č. 309/2008 Sb., zákona č. 312/2008 Sb., zákona č. 382/2008 Sb., zákona č. 9/2009 Sb., zákona č. 141/2009 Sb., zákona č. 197/2009 Sb., zákona č. 206/2009 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 281/2009 Sb., zákona č. 291/2009 Sb., zákona č. 301/2009 Sb., zákona č. 346/2009 Sb., zákona č. 420/2009 Sb., zákona č. 132/2010 Sb., zákona č. 148/2010 Sb., zákona č. 153/2010 Sb., zákona č. 160/2010 Sb., zákona č. 343/2010 Sb., zákona č. 427/2010 Sb., zákona č. 30/2011 Sb., zákona č. 105/2011 Sb., zákona č. 133/2011 Sb., zákona č. 134/2011 Sb., zákona č. 152/2011 Sb., zákona č. 188/2011 Sb., zákona č. 245/2011 Sb., zákona č. 249/2011 Sb., zákona č. 255/2011 Sb., zákona č. 262/2011 Sb., zákona č. 300/2011 Sb., zákona č. 308/2011 Sb., zákona č. 329/2011 Sb., zákona č. 344/2011 Sb., zákona č. 349/2011 Sb., zákona č. 350/2011 Sb., zákona č. 357/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 428/2011 Sb., zákona č. 457/2011 Sb., zákona č. 458/2011 Sb., 472/2011 Sb., zákona č. 19/2012 Sb., zákona č. 37/2012 Sb., zákona č. 53/2012 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 169/2012 Sb., zákona č. 172/2012 Sb., zákona č. 202/2012 Sb. znějí, zákona č. 221/2012 Sb., zákona č. 225/2012 Sb., zákona č. 274/2012 Sb., zákona č. 350/2012 Sb., zákona č. 359/2012 Sb., zákona č. 399/2012 Sb., zákona č. 407/2012 Sb., zákona č. 428/2012 Sb., zákona č. 496/2012 Sb., zákona č. 502/2012 Sb., zákona č. 503/2012 Sb., zákona č. 50/2013 Sb., zákona č. 69/2013 Sb., zákona 102/2013 Sb., zákona č. 170/2013 Sb., zákona č. 185/2013 Sb., zákona č. 186/2013 Sb., zákona č. 232/2013 Sb., zákona č. 239/2013 Sb., zákona č. 241/2013 Sb., zákona č. 257/2013 Sb., zákona č. 273/2013 Sb., zákona č. 279/2013 Sb., zákona č. 281/2013 Sb., zákona č. 306/2013 Sb., zákona č. 313/2013 Sb., zákona č. 344/2013 Sb., zákona č. .../2014 Sb., zákona č. .../2014 Sb., zákona č. .../2014 Sb., zákona č. .../2014 Sb. a zákona č. .../2014 Sb.. se mění takto:

1. V Položce 41 písm. c) se slova „Vydání potvrzení“ nahrazují slovy „Prodloužení platnosti“.

2. V Položce 41 se doplňuje písmeno f), které zní:

„f) Vydání osvědčení o zdravotní způsobilosti      Kč 200 “.

## ČÁST TŘETÍ

### Změna zákona o inspekci práce

#### Čl. IV

V § 4 zákona č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění zákona č. 294/2008 Sb., zákona č. 382/2008 Sb., zákona č. 73/2011 Sb. a zákona č. 64/2014 Sb., se na konci odstavce 1 tečka nahrazuje čárkou a doplňuje se písmeno l), které včetně poznámky pod čarou č. 76 zní:

„l) vydává závazná stanoviska ohledně posouzení souladu podmínek pro práci členů posádky lodě s požadavky části páté zákona o námořní plavbě a zákoníku práce<sup>76)</sup>.

---

<sup>76)</sup> § 12n odst. 2 zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů.“.

## **ČÁST ČTVRTÁ ÚČINNOST**

### **Čl. V**

Tento zákon nabývá účinnosti prvním dnem třetího kalendářního měsíce následujícího po dni jeho vyhlášení.

## SHRNUTÍ ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY RIA

### 1. Základní identifikační údaje

#### Název návrhu zákona:

Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

**Zpracovatel / zástupce předkladatele:** Ministerstvo dopravy

**Předpokládaný termín nabytí účinnosti, v případě dělené účinnosti rozveďte:** 1. ledna 2015

**Implementace práva EU:** *Ano*

Termín stanovený pro implementaci:

- 1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/35/EU, kterou se mění směrnice 2008/106/ES o minimální úrovni výcviku námořníků. Transpoziční lhůta je určena u většiny ustanovení na 4. července 2014, u bodu 5 směrnice je delší a uplyne 4. ledna 2015.
- 2) Směrnice 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 - transpoziční lhůta je jednoletá, a to ode dne, kdy směrnice a současně i Úmluva o práci na moři vstoupila v platnost, tedy 20. srpna 2014.
- 3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/54/EU o některých povinnostech států vlajky ohledně souladu s MLC a jejího prosazování - transpoziční lhůta uplyne 31. prosince 2015.

Uveďte, zda jde návrh nad rámec požadavků stanovených předpisem EU: *Ano*

### 2. Cíl návrhu zákona

Cílem návrhu zákona je provedení implementace požadavků mezinárodních námořních úmluv do právního řádu České republiky, vytvoření podmínek k jejich ratifikaci a transpozice sekundárních právních aktů Evropské unie (uvedených shora) v oblasti výcviku a certifikace námořníků, podmínek pro práci na moři a ochrany mořského prostředí.

### 3. Agregované dopady návrhu zákona

**3.1. Dopady na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty:** Ne

**3.2. Dopady na podnikatelské subjekty:** Ne

**3.3. Dopady na územní samosprávné celky (obce, kraje):** Ne

**3.4 Sociální dopady:** Ne

**3.5. Dopady na životní prostředí:** Ne

# Důvodová zpráva

## A. Obecná část

### **ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA Z HODNOCENÍ DOPADŮ REGULACE PODLE OBECNÝCH ZÁSAD (RIA)**

#### **1. Důvod předložení a cíle**

##### **1.1. Název**

Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále též „návrh zákona“).

##### **1.2 Definice problému:**

Návrh zákona je předkládán v souladu s usnesením vlády České republiky č. 853 ze dne 13. listopadu 2013 (Zpráva o stavu přidělování gescí a plnění legislativních závazků vyplývajících z členství České republiky v Evropské unii za 3. čtvrtletí 2013).

Cílem návrhu zákona je provedení implementace požadavků mezinárodních námořních úmluv do právního řádu České republiky, vytvoření podmínek k jejich ratifikaci a transpozice sekundárních právních aktů Evropské unie v oblasti výcviku a kvalifikace námořníků, podmínek pro práci na moři a ochrany mořského prostředí.

- V souvislosti s mezinárodními námořními úmluvami je nutno zabezpečit zejména
- implementaci změn Mezinárodní úmluvy o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby (dále jen „STCW“), které byly přijaty v roce 2010 konferencí smluvních stran STCW ve filipínské Manile (tzv. manilské změny). STCW je nejvýznamnější mezinárodní smlouva, která stanovuje minimální požadavky na způsobilost námořníků, jejich výcvik a certifikaci, a to s hlavním cílem zajistit zvýšení ochrany života a majetku na moři a ochranu mořského prostředí. Účelem návrhu zákona je reagovat na manilské změny, přizpůsobit naši právní úpravu výcviku a kvalifikace námořníků aktuálním požadavkům nejvýznamnější mezinárodní úmluvy v této oblasti, jejíž je Česká republika smluvní stranou. Návrh zákona přizpůsobuje právní úpravu v zákoně č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon o námořní plavbě“) požadavkům STCW ve dvou rovinách. První rovina obnáší zakomponování manilských změn do právní úpravy. Druhá zahrnuje upuštění od přísnějších podmínek na certifikaci námořníků, jeví-li se to jako neopodstatněná zátěž pro uchazeče. Cílem je tedy dosáhnout úplný soulad naší právní úpravy s aktuálními požadavky STCW.
  - přizpůsobení českého právního řádu plánované ratifikaci Úmluvy Mezinárodní organizace práce z roku 2006 o práci na moři (dále jen „Úmluva o práci na moři“ nebo „MLC“). Úmluva o práci na moři byla přijata na 94. zasedání Mezinárodní konference práce dne 23. února 2006 a vstoupila v platnost 20. srpna 2013. Úmluva o práci na

moři je mezinárodním nástrojem, jehož cílem je zabezpečit právo všech námořníků na důstojné zaměstnání.

Vzhledem k tomu, že se jedná o mezinárodní úmluvy podle článku 49 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších ústavních zákonů (dále jen „Ústava České republiky“), které se v návaznosti na článek 10 Ústavy České republiky, stanou po ratifikaci součástí právního řádu České republiky, dalším dílčím cílem návrhu zákona, je zajistit jednotnost právního řádu.

Cílem návrhu zákona je dále zajistit slučitelnost právního řádu České republiky s právem Evropské unie. Na zmíněnou mezinárodněprávní úpravu navazuje právní úprava Evropské unie, přičemž návrh zákona se konkrétně soustředí na

- transpozici směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/35/EU, kterou se mění směrnice 2008/106/ES o minimální úrovni výcviku námořníků. Transpoziční lhůta je u většiny ustanovení 4. července 2014, v speciálních případech předpokládaných směrnicí je delší a uplyne 4. ledna 2015;
- transpozici směrnic navazujících na Úmluvu o práci na moři. Některá ustanovení Úmluvy o práci na moři byla na unijní úrovni reflektována ve 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. Transpoziční lhůta je jednoletá, a to ode dne, kdy směrnice a současně i Úmluva o práci na moři vstoupila v platnost, tedy 20. srpna 2013. Druhou směrnicí provádějící MLC je směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/54/EU o některých povinnostech států vlajky ohledně souladu s MLC a jejího prosazování. Tato směrnice byla přijata 20. listopadu 2013 a její transpoziční lhůta uplyne 31. prosince 2015;
- odstranění ustanovení souvisejících s nedovoleným vypouštěním znečišťujících látek z lodí a ustanovení obsahujících sankce za toto jednání ze zákona o námořní plavbě. Předmětná změna byla navržena v návaznosti na skutečnost, že provedením transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/123/ES, kterou se mění směrnice 2005/35/ES o znečištění z lodí a zavedení sankcí za protiprávní jednání je nedovolené jednání trestáno prostřednictvím ustanovení trestního zákoníku a zákona č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim.

**Unijní cíle** směrnic jsou vymezeny v jejich preambulích. Cílem směrnice 2012/35/EU je přizpůsobení stávající unijní právní regulace nové mezinárodní úpravě (konkrétně změny úmluvy STCW z roku 1978, jež byly přijaty v roce 2010 v Manile) směřující ke zvýšení bezpečnosti námořní plavby.

Cílem Úmluvy o práci na moři je vytvořit jednotný, komplexní a aktualizovaný nástroj, který by rovněž zahrnoval základní zásady obsažené v dalších mezinárodních úmluvách o práci. Jedná se zejména o zajištění práva na důstojné životní a pracovní podmínky. Toto se zrcadlí i v cílech směrnice 2009/13/ES. Cílem návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o některých povinnostech států vlajky ohledně souladu

s Úmluvou o práci na moři z roku 2006 a jejího prosazování je zavést některá ustanovení obsažená v hlavě 5 Úmluvy o práci na moři.

Vedle cílů transponovaných směrnic přistupuje na vnitrostátní úrovni rovněž další cíl, který se formálně pojí s každým aktem unijního práva, vyžadujícím implementaci, a sice naplnění závazků, které České republice plynou z jejího členství v Evropské unii. Primárním projevem tohoto cíle je požadavek na zapracování požadavků uvedených směrnic do vnitrostátního práva řádně a včas, tj. ve směrnicí stanovené lhůtě.

### 1.3 Popis existujícího právního stavu:

#### Výcvik a kvalifikace námořníků

##### *Mezinárodní úprava:*

Mezinárodní povaha námořní dopravy je dobře známá. Důsledkem tohoto mezinárodního aspektu byla skutečnost, že posádky byly školeny v různých zemích a podle odlišných systémů provozovatelů lodí. V této souvislosti je zásadní, aby všichni členové posádky byli schopni bezpečně plnit své povinnosti. Výcvik proto hraje v oblasti bezpečnosti námořní plavby důležitou roli. Z tohoto důvodu přijaly v roce 1978 členské státy Mezinárodní námořní organizace (International Maritime Organization – dále jen „IMO“), jejímž cílem je posilovat bezpečnost lidského života na moři a ochranu mořského prostředí, vzájemně dohodnuté jednotné mezinárodní normy výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků, a to formou úmluvy STCW, jejíž první verze vstoupila v platnost v roce 1984. Tato úmluva stanoví minimální normy, jejichž plnění jsou smluvní strany povinny zajistit, a to za účelem harmonizace požadavků na odbornou a zdravotní způsobilost námořníků. Úmluva STCW byla významně revidována v letech 1995 a 2010 (tzv. Manilské změny). Pokud jde o strukturu a obsah úmluvy, její úvodní články obsahují obecné zásady a ustanovení o vstupu v platnost a postupy pro přijímání změn, zatímco její technické přílohy, složené z vlastních pravidel, obsahují požadavky na výcvik, kvalifikaci a vydávání průkazů způsobilosti pro různá pracovní zařazení na lodích (jako např. „kapitán“, „první důstojník“ atd.). Další příloha úmluvy – „Předpis“ – obsahuje v části „A“ podrobné tabulky s přesným popisem dovedností (např. navigace, manévrování s lodí, manipulace s nákladem), které musí uchazeči o různá pracovní zařazení na palubě získat a v nichž je příslušné subjekty musí přezkoušet. Část „B“ Předpisu obsahuje pokyny k provedení veškerých předpisů STCW. Část „B“ Předpisu je jedinou částí úmluvy, která pro smluvní strany není právně závazná. Cílem revize úmluvy v roce 2010 bylo v této souvislosti na jedné straně zlepšit její stávající ustanovení (například posílením předpisů o předcházení podvodům a posílením norem zdravotní způsobilosti), na druhé straně zohlednit při aktualizaci úmluvy nejnovější technologický vývoj. **Manilské změny** zavedly také řadu nových prvků. K hlavním změnám úmluvy, jež jsou zohledněny v tomto návrhu, patří:

- posílená ustanovení týkající se výcviku a hodnocení, vydávání průkazů způsobilosti, jakož i prevence podvodů;
- aktualizované normy týkající se zdravotní způsobilosti, způsobilosti ke službě, jakož i zneužívání alkoholu;

- nové požadavky týkající se průkazů způsobilosti pro námořníky první třídy, elektrotechnické důstojníky, jakož i bezpečnostního výcviku všech námořníků;
- aktualizované požadavky pro členy posádky některých typů lodí;
- vyjasnění a zjednodušení definice průkazu způsobilosti.

#### *Vnitrostátní úprava:*

Problematika výcviku a kvalifikace námořníků je v současné době upravena v § 42 až § 50a zákona o námořní plavbě a v prováděcím právním předpise, kterým je vyhláška č. 450/2000 Sb. o kapitánském slibu, zkouškách, odborné a zdravotní způsobilosti členů posádky lodě, průkazech způsobilosti, námořnických knížkách a o zdravotní péči o členy posádky lodě (dále jen „vyhláška“).

Podle stávající právní úpravy žádný člen posádky nesmí vykonávat na lodi činnosti, k nimž není zdravotně a odborně způsobilý a k jejichž výkonu jej neopravňuje průkaz způsobilosti člena posádky lodě (§ 42 odst. 1 zákona o námořní plavbě).

Průkazy způsobilosti osvědčují zdravotní a odbornou způsobilost držitele k výkonu funkce na lodi nebo kvalifikační atestaci držitele průkazu k výkonu funkce na lodi. Přičemž prvně zmíněny jsou vydávány Námořním úřadem na dobu neurčitou a průkazy osvědčující kvalifikační atestaci jsou vydávány na dobu určitou (5 let). Průkaz způsobilosti osvědčující zdravotní a odbornou způsobilost pro výkon funkce velitele lodě a důstojníka je platný, pokud je opatřen platnou doložkou, kterou se potvrzuje trvání zdravotní a odborné způsobilosti. Potvrzení vydává Ministerstvo dopravy (dále jen „Námořní úřad“) na dobu 5 let.

Námořní úřad vydá průkaz způsobilosti, prokáže-li žadatel zdravotní a odbornou způsobilost. Zdravotní způsobilost se prokazuje osvědčením o zdravotní způsobilosti, které bylo vydáno pověřeným lékařem. Odborná způsobilost se prokazuje absolvováním předepsané praxe, zkoušky ze znalostí požadovaných mezinárodními smlouvami, kterými je Česká republika vázána a které jsou součástí právního řádu a popřípadě zkouškou ze znalostí právního řádu České republiky, jedná-li se o odbornou způsobilost k výkonu funkce ve velitelské úrovni.

Vyhláška stanovuje výčet průkazů, které Námořní úřad vydává a seznam dokladů, které jsou požadovány k jejich vydání, zejména se jedná o doklady prokazující dosáhnutí předepsaného vzdělání, praxe, absolvování příslušných kurzů. *De iure* jsou jimi stanoveny konkrétní podmínky, které musí žadatelé splňovat, aby jim byl vydán příslušný průkaz způsobilosti. Tyto podmínky jsou stanoveny přísněji než minimální požadavky STCW, zejména pak u požadované praxe jsou stanoveny delší lhůty v porovnání s požadavky vyžadovanými touto mezinárodní úmluvou. Taková úprava se již z pohledu reálné praxe ukazuje jako neopodstatněná.

Vzory průkazů vydávaných Námořním úřadem stanovuje vyhláška. Provedení průkazů již neodpovídá požadavkům STCW a to zejména z toho důvodu, že neobsahuje žádné ochranné prvky a tudíž průkazy nejsou dostatečně chráněny před jejich případným falšováním.



V oblasti výcviku námořníků je současná právní úprava značně mezerovitá, řadu záležitostí vztahujících se k výuce a výcviku námořníků vůbec neupravuje nebo upravuje nedostatečně či neúplně. Konkrétně u právní úpravy kvalifikační atestace jsou zmíněny právnické osoby pověřené nebo uznané Námořním úřadem, které mohou provádět kurzy k získání příslušné způsobilosti. STCW jakož i evropská legislativa klade na subjekty poskytující výuku a výcvik námořníků určité požadavky, které musí splňovat. Tyto požadavky je potřebné přetransformovat do zákonných povinností subjektů provádějících výuku a výcvik. Důvodem je to, že průkazy způsobilosti vydává státní správa na základě dokladů od těchto subjektů a v konečném důsledku je státní správa odpovědná zato, že držitel průkazu skutečně disponuje příslušnými znalostmi a dovednostmi v souladu s STCW a zákonnými požadavky. Tato odpovědnost je odpovědností mezinárodní, neboť Česká republika, jakožto smluvní strana STCW, na sebe převzala mezinárodní závazek zajistit, že námořníci jsou řádně kvalifikováni a způsobilí k výkonu činností. Obdobná povinnost vyplývá pro stát i z evropské legislativy, přičemž její porušení znamená vznik odpovědnosti státu za porušení závazků vyplývajících z práva Evropské unie.

Východiskem pro současnou právní úpravu byly především již existující národní normy a standardy, které vznikly a byly určeny v návaznosti na tehdejší Československou námořní plavbu a.s. a znění STCW z roku 1995. Vzhledem k rozsáhlým změnám u obou nejvýznamnějších faktorů, tj. změna poměrů u České námořní plavby a.s. a změna a aktualizace STCW, současná právní úprava již neodpovídá aktuálním mezinárodním ani vnitrostátním požadavkům.

### Podmínky pro práci na moři

#### *Mezinárodní úprava*

Úmluva o práci na moři je prvním komplexním mezinárodním nástrojem, který upravuje minimální standardy zajišťující důstojnou práci pro více než 1,5 miliónu námořníků po celém světě. Práce námořníků je esenciálním prvkem pro fungování mezinárodního obchodu, ale má stále větší význam i v oblasti turismu a rekreačních aktivit. Právě z důvodu globální povahy námořní dopravy a pohybu pracovních sil v souvislosti s tímto druhem dopravy existuje potřeba zajistit pro námořníky zvláštní a pokud možno sjednocenou ochranu, a to zejména v sociální oblasti a v oblasti pracovních podmínek.

Úmluva o práci na moři se vztahuje na všechny lodě ve veřejném nebo soukromém vlastnictví, které se běžně účastní obchodní činnosti, s určitými výjimkami pro některá plavidla jakými jsou rybářské nebo válečné lodi. Text MLC je tvořen preambulí a základními články, na něž navazují přílohy obsahující konkrétní pravidla a Předpis. Články a nařízení stanovují základní práva, zásady a povinnosti členských států ratifikujících MLC. Předpis obsahuje podrobnosti k provádění pravidel a je rozčleněn na část A a část B, přičemž část A je tvořena závaznými standardy a část B nepovinnými pokyny. Pravidla a Předpis jsou uspořádány do obecných oblastí v rámci pěti hlav. První hlava se týká minimálních požadavků na námořníky při práci na moři. V této hlavě jsou upraveny standardy vztahující se na minimální věk námořníků, zdravotní, odbornou způsobilost a jejich prokazování a proces přijímání a umísťování námořníků. Druhá hlava upravuje podmínky zaměstnání, zejména ve vztahu k pracovním dohodám, mzdám, pracovní době, době odpočinku, dovolené a repatriaci.

Třetí hlava se týká vymezení podmínek ubytování, rekreačních zařízení, stravování a zásobování. Ochrana zdraví, zdravotní péče, sociální služby a sociální zabezpečení jsou obsahem čtvrté hlavy. Vzhledem k specifickým námořní plavby, mezi které patří i izolovanost lodě v průběhu plavby, MLC stanovuje minimální standardy pro zajištění bezpečnosti členů posádky lodi a ochranu jejich zdraví. Zajištění souladu s požadavky MLC a jejich prosazování je předmětem úpravy hlavy páté úmluvy.

MLC zavádí další mezinárodní dokument, který musí být na lodích a který bude osvědčovat naplnění mezinárodních požadavků, a to Osvědčení pro práci na moři. Osvědčení deklaruje, že všechny požadavky MLC byly splněny. K osvědčení pro práci na moři musí být přiloženo prohlášení o dodržení podmínek práci na moři, které má dvě části. Osvědčení vydává Námořní úřad a prohlášení vypracovává vlastník, resp. provozovatel lodi.

#### *Vnitrostátní úprava:*

Podmínky práce na moři jsou v současnosti upraveny, kromě obecných pracovněprávních předpisů, v zákoně o námořní plavbě, zejména jeho páté části, a vyhláše č. 25/2001 Sb., o pravidlech bezpečnosti práce na námořní obchodní lodi.

Službu na lodi je možné vykonávat pouze na základě pracovní smlouvy uzavřené mezi provozovatelem lodi a členem posádky. Ve smlouvě musí být dohodnut den, hodina a místo každého nalodění člena posádky, druh vykonávané práce a údaje o lodi. V případě, že je ohrožena bezpečnost osob, lodě, nebo nákladu, může velitel lodě rozhodnout o převedení člena posádky na jinou práci, než která byla sjednána v pracovní smlouvě. Členem posádky se může stát pouze osoba starší 18 let.

Pracovní doba členů posádky je 40 hodin týdně. Počet hodin může být zkrácen za předpokladu zachování výše mzdy. Nepřetržitá délka jedné směny nesmí přesáhnout, včetně práce přesčas, 12 hodin. Nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směnami nesmí být kratší než 8 hodin. Je-li ohrožena bezpečnost osob, lodě nebo nákladu, může být podle potřeb doba odpočinku zkrácena. Celková doba odpočinku členů posádky lodě vykonávajících strážní službu, nesmí být kratší 10 hodin během každých 24 hodin a nesmí být dělena na více než dvě části, z nichž alespoň jedna je 6 hodin. Strážní službou se přitom rozumí plnění povinností ve stanoveném čase, kterými vybraný člen posádky zajišťuje bezpečné nautické vedení lodě, její provoz a ochranu mořského prostředí.

Každý člen posádky má nárok na dovolenou za kalendářní rok a to ve výši nejméně 2,5 kalendářních dnů za měsíc zaměstnání. Skončí-li pracovní poměr v souvislosti se ztroskotáním, ztrátou lodě nebo pro její nezpůsobilost k plavbě, má každý člen posádky nárok na odstupné ve výši dvojnásobku průměrného měsíčního výdělku. Tento nárok se kumuluje s nárokem podle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákoník práce“).

Zákon o námořní plavbě dále upravuje repatriaci, tedy právo členů posádky na zajištění dopravy do místa sídla provozovatele nebo do jiného sjednaného místa po vylodění, a to za určitých specifických okolností, jimiž jsou zánik práva lodě plout pod státní vlajkou České republiky, ztroskotání lodě, skončení pracovního poměru, jestliže pro výkon práce na lodi člen posádky pozbyl zdravotní způsobilost, nebo případ, kdy provozovatel lodě není

schopen dostát svým finančním závazkům vůči členům posádky lodě. Repatriaci může nařídít i velitel lodě v případě závažného porušení pracovní kázně nebo služebních povinností, nebo je-li člen posádky lodě podezřelý ze spáchání trestného činu. V těchto případech ovšem provozovatel lodě není povinen nahradit náklady repatriace.

Provozovatel lodě je povinen poskytovat členům posádky lodě po dobu služby na lodi bezplatně ubytování, stravování, pitnou a užitkovou vodu, ochranné pracovní pomůcky, předměty základní osobní hygieny, úhradu neodkladné zdravotní péče, nemůže-li být poskytnuta lodním lékařem nebo zdravotníkem. Loď musí být vybavena vhodnými ubytovacími, stravovacími a dalšími prostory pro odpočinek, hygienickým a sanitárním zařízením, popřípadě zvláštními prostory pro nemocné. Velitel lodě nebo jím pověřený důstojník je povinen pravidelně vykonávat kontrolu čistoty těchto prostor.

Není-li na lodi lékař, je provozovatel lodě povinen zajistit, aby jeden člen posádky lodě vykonával funkci lodního zdravotníka a byl držitelem příslušného průkazu způsobilosti zdravotníka k poskytování rozšířené první pomoci nad rámec obecné povinnosti občanů.

Vyhláška č 25/2001 Sb., o pravidlech bezpečnosti práce na námořní obchodní lodi stanovuje podrobná pravidla pro zajištění bezpečnosti na lodí při výkonu práce.

Vnitrostátní úprava podmínek práce na moři tedy vychází z modelu obecného předpisu (zákoník práce a na něj navazující předpisy), který je doplněn úpravou speciální (zákon o námořní plavbě a jeho prováděcí předpis). Základním problémem stávajícího modelu je skutečnost, že speciální úprava v zákoně o námořní plavbě je velmi kusá a nedostatečně provázaná s úpravou obecnou, zejm. v oblasti pracovní doby a doby odpočinku. Komplexněji je řešena zvláštní úprava bezpečnosti práce na moři, která ovšem není zcela vhodně rozdělena mezi zákon a vyhlášku.

### Ochrana mořského prostředí

#### *Mezinárodní úprava:*

Ochrana mořského prostředí před znečištěním z lodí je předmětem úpravy Mezinárodní úmluvy o zamezení znečištění moří z lodí MARPOL (International Convention on Prevention Pollution from Ships – dále jen „MARPOL“). MARPOL byl přijat na Mezinárodní konferenci o znečišťování moří konané pod záštitou IMO dne 2. listopadu 1973.

MARPOL obecně zavazuje smluvní státy nepovolit provozování námořních lodí plujících pod jejich vlajkou, pokud není prokázáno, že loď svojí konstrukcí a vybavením splňuje podmínky úmluvy a dokud není pro loď vydáno příslušné mezinárodní osvědčení dokládající splnění požadavků Úmluvy. Smluvní strany jsou povinny zavést adekvátní sankce, kterými se zaručí, že jakékoliv porušení požadavků stanovených touto úmluvou bude postihováno. Sankce mají současně působit preventivně, tedy mají odrazovat subjekty od porušování ustanovení této úmluvy.

#### *Vnitrostátní úprava:*

V návaznosti na závazek České republiky, jež na sebe převzala přistoupením k úmluvě MARPOL, ukládá zákon o námořní plavbě povinnost provozovateli a veliteli lodě zajistit, aby z provozovaného námořního plavidla nebyly vypouštěny nebo vypouštěny v rozporu se

stanovenými podmínkami, znečišťující látky. Prováděcí právní předpis má stanovit největší množství znečišťující látky, které je možné vypustit, druh námořního plavidla, ze kterého je možné znečišťující látku vypouštět, technické požadavky na toto námořní plavidlo a na jeho vybavení, polohu a rychlost plavby námořního plavidla, při které je možné znečišťující látku vypouštět, a způsob vypouštění znečišťující látky. Porušení povinnosti provozovatele nebo velitele je kvalifikováno jako správní delikt.

Kromě úpravy v zákoně o námořní plavbě jsou v souladu s právem Evropské unie zavedeny i sankce trestněprávní. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, obsahuje skutkovou podstatu trestného činu neoprávněného vypuštění znečišťujících látek. Ustanovení §297 trestního zákoníku je koncipováno takovým způsobem, že kdo v rozporu s mezinárodní smlouvou, byť i z hrubé nedbalosti, vypustí nebo, ač je k tomu povinen, nezabrání vypuštění ropné, jedovaté kapalné nebo jiné obdobné znečišťující látky z lodi nebo jiného námořního plavidla, bude potrestán odnětím svobody na šest měsíců až tři léta, zákazem činnosti nebo propadnutím věci nebo jiné majetkové hodnoty.

## **1.4. Identifikace dotčených subjektů**

### Výcvik a kvalifikace námořníků

Dotčenými subjekty navrhované úpravy budou námořníci, tj. členové posádek lodí a právnické osoby provádějící výuku a výcvik členů posádek lodí, na jejichž základě Námořní úřad vydává příslušné průkazy způsobilosti.

Dalšími dotčenými subjekty navrhované právní úpravy jsou provozovatelé lodí a námořních jachet a příslušné orgány státní správy (Ministerstvo zdravotnictví).

### Podmínky pro práci na moři

Dotčenými subjekty navrhované úpravy budou členové posádek lodí, vlastníci a provozovatelé námořních plavidel a příslušné orgány státní správy (Ministerstvo práce a sociálních věcí a Ministerstvo zdravotnictví).

### Ochrana mořského prostředí

Dotčenými subjekty navrhované právní úpravy budou provozovatelé a velitelé lodí.

## **1.5. Popis cílového stavu**

### Výcvik a kvalifikace námořníků

Každý člen posádky musí být odborně a zdravotně způsobilý na výkon své funkce v příslušné úrovni nebo jiných specifických činnostech podle úmluvy STCW.

#### **Viz příloha č. 1 (komplexní tabulka úrovní odpovědnosti a rozdělení funkcí v posádce)**

STCW stanovuje minimální požadavky na odbornou způsobilost, mezi které patří především dosažení minimálního věku, úspěšné absolvování schváleného vzdělání, výuky, výcviku a praxe na lodi v předepsané délce.

Důraz se klade především na to, že výuka, výcvik a vzdělání podléhá schvalování ze strany Námořního úřadu, v rámci kterého je nutno prověřit, zda poskytována výuka, výcvik nebo vzdělání skutečně odpovídá požadavkům STCW a tedy, zda osoba, která příslušnou výuku, výcvik nebo vzdělání absolvovala, skutečně disponuje způsobilostmi podle STCW a může jí být vydán příslušný průkaz způsobilosti.

STCW klade přísné požadavky na provádění výuky a výcviku, zejména ve vztahu k materiálnímu, organizačnímu a hlavně odbornému zajištění těchto činností. Je velmi málo pravděpodobné, že by tyto požadavky dokázala splnit fyzická osoba. V současné době jsou pověřenými subjekty pouze vysoce specializované vzdělávací instituce, např. vysoké školy.

Výuku a výcvik může poskytovat pouze právnická osoba, která je akreditována Námořním úřadem. Právnická osoba musí prokázat, že naplňuje všechny požadavky STCW, týkající se výcviku a výuky, které hodlá provádět. Po udělení akreditace podléhá poskytování výuky a výcviku doзору ze strany Námořního úřadu.

Prokáže-li žadatel o vydání průkazu splnění všech požadavků podle STCW, Námořní úřad vydá příslušný průkaz způsobilosti.

#### Průkazy způsobilosti vystavované členům posádky lodě

##### *Průkaz odborné způsobilosti*

Průkazy vystavované kapitánům, důstojníkům a operátorům komunikačního systému GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) musejí být ve lhůtě maximálně pět let potvrzované. Potvrzení průkazu deklaruje trvání odborné způsobilosti u držitele průkazu.

Vzhledem k tomu, že je přípustné fyzicky sloučit tyto 2 doklady (průkaz odborné způsobilosti a jeho potvrzení) do jediného dokumentu, bude Námořní úřad vydávat tyto dva doklady v rámci jednoho průkazu, tj. průkaz odborné způsobilosti s omezenou dobou platnosti 5 let, se zachováním možností jeho prodloužení podle pravidel stanovených v úmluvě STCW.

#### **Viz příloha č. 2 (přehled druhů průkazů odborné způsobilosti)**

##### *Průkaz odbornosti*

Průkaz způsobilosti pro zařazení do funkcí jiných, než jsou kapitán, důstojníci a radiooperátoři systému GMDSS, nemusí být časově omezen ani potvrzován. Námořní úřad bude proto vydávat tyto průkazy na dobu neurčitou.

#### **Viz příloha č. 3 (přehled druhů průkazů odbornosti pro zařazení do funkce)**

*Doklady potvrzující způsobilost jeho nositele k výkonu specifických činností nezbytných pro zajištění bezpečnosti členů posádek lodě nebo prací na určitých typech lodí*

Specifickými činnostmi jsou:

1. činnosti, které musejí všichni členové posádky lodě ovládat pro případy nouze (např.: požáru, opuštění lodi, vlastní záchrany, první pomoci a k jejichž výkonu je třeba obecného povědomí o bezpečnosti),
2. činnosti směřující k ochraně plavidel před protiprávními činy zejména v souvislosti s piráctvím a hrozbou terorizmu,
3. činnosti související s pracemi na určitých speciálních typech plavidel,
4. činnosti na lodi nesouvisejících obecně se služebním zařazením na lodi, pokud je taková činnost členu posádky přidělena. Jde zejména o činnosti vyžadující rozšířený protipožární výcvik pro ty členy posádky, kteří budou zařazeni v nouzových rozpisech pro výkon některých řídicích činností při hašení požáru na lodi, se zvýšenou odpovědností za poskytování první pomoci, výcvik pro ustanoveného lodního zdravotníka, rozšířený ochranný výcvik pro ty členy posádky, kteří budou zařazeni v nouzových rozpisech pro výkon některých řídicích činností při ochraně lodi před protiprávními činy, výcvik pro výkon činnosti lodního bezpečnostního důstojníka, určený k vypracovávání plánů ochrany lodi, posádky osobních lodí odpovědné za pomoc cestujícím v případě nouze.

Způsobilost k uvedeným činnostem získají uchazeči o průkaz absolvováním předepsaného výcviku nebo kurzu, např. kurzů základního bezpečnostního výcviku (BST - Basic Safety Training).

#### **Viz příloha č. 4** **(přehled druhů průkazů odbornosti osvědčující speciální výcvik)**

##### *Osvědčení o zdravotní způsobilosti*

Průkazy způsobilosti již neosvědčují i trvání zdravotní způsobilosti. Každý člen posádky je proto povinen mít, kromě průkazu způsobilosti, i platné osvědčení o zdravotní způsobilosti. Osvědčení o zdravotní způsobilosti bude vydávat Námořní úřad na základě lékařského posudku od pověřeného lékaře. Platnost osvědčení bude 2 roky v souladu s požadavky STCW.

##### *Podmínky pro práci na moři*

Každý námořník má právo na důstojné podmínky zaměstnání. Toto právo námořníků by mělo být zajištěno uložením různých povinností provozovatelům lodí. Ti mají zabezpečit naplnění práva námořníků na práci v pokud možno co nejvíce zdravém, bezpečném a důstojném pracovním prostředí, aby měli k dispozici nezbytnou lékařskou péči a sociální služby jak na lodi, tak na břehu, vhodné stravování, a aby bylo zaručeno řádné uzavírání pracovních smluv a jejich plnění.

Úmluva o práci na moři stanovuje minimální věk pro námořníky, a to 16 let. Požadavky českého právního řádu jsou přísnější, práce na námořních lodích je zakázána osobám mladším 18 let. Každý námořník musí být zdravotně a odborně způsobilý k plnění svých povinností na moři a musí být držitelem odpovídajících průkazů. V těchto částech MLC uznává výcvik a certifikaci podle STCW. Nová právní úprava odpovídá požadavkům obou mezinárodních úmluv (viz výše).

Každý námořník může vykonávat práci na lodi pouze na základě pracovní smlouvy uzavřené s provozovatelem. Kromě náležitostí podle obecných pracovněprávních předpisů, musí pracovní smlouva obsahovat další speciální dojednání vyplývající z povahy služby na moři, zejména identifikační údaje o lodi, na níž má být služba vykonávána a ujednání o repatriaci. Pracovní smlouva musí být sepsána i v anglickém jazyce a její originál nebo stejnopis musí být k dispozici na lodi.

Za výkon práce na lodi patří námořníkovi mzda. Z důvodu zajištění možnosti zaslat výdělníky námořníků jejich rodinám, je provozovatel povinen na písemnou žádost námořníka nejpozději v pravidelném termínu výplaty mzdy převést část mzdy určenou námořníkem na jím určený účet, nebo ji zaslat jím osobě určené.

Týdenní pracovní doba námořníků činí 40 hodin. Každý námořník má právo na přiměřený odpočinek po práci, přičemž doba odpočinku nesmí být kratší než 10 hodin v období 24 hodin a 77 v období jednoho týdne (7 dní). Doba denního odpočinku ale může být rozvržena do dvou částí, z nichž jedna musí být alespoň 6 hodin. Z důvodu mimořádných případů, jako jsou odvracení nebezpečí, naléhavé opravné práce apod., může být doba odpočinku zkrácena.

Na přístupném místě na palubě lodi musí být vyvěšen přehled organizace práce na palubě, rozpis směn. Každý námořník musí obdržet stejnopis evidenci pracovní doby.

Z oprávněných důvodů je povinností každého provozovatele zajistit na své náklady návrat námořníka z místa vyloďení (tzv. repatriace). Nesplní-li si tuto povinnost provozovatel, zajistí repatriace na jeho náklady státní správa. Návrhem zákona se zavádí nová povinnost pro provozovatele mít sjednáno pojištění pro pokrytí nákladů spojených s repatriací a mít zaplacené pojistné.

Provozovatel je povinen zajistit, aby námořníci měli na palubě důstojné ubytovací prostory a prostory pro odpočinek, loď musí být vybavena vhodnými kancelářskými a stravovacími prostory, prostory a zařízením pro skladování a chlazení potravin a pro přípravu jídel, hygienickým a sanitárním zařízením, popřípadě zvláštními prostory pro nemocné. Loď musí být dále zásobena pitnou vodou a potravinami v dostatečné výživové hodnotě, jakosti a různorodosti.

Pracovní prostředí námořníků na palubě lodi musí podporovat ochranu zdraví a bezpečnost při práci, proto je provozovatel loď povinen zajistit, aby loď, včetně jejího zařízení a vybavení, byla udržována ve stavu, který zaručuje bezpečnost a ochranu zdraví při práci a usnadní zvládání havarijních situací. Současně je stanovena řada dalších povinností pro provozovatele, velitele lodi jako i pro členy posádky a to za účelem dosažení výše stanoveného cíle.

Každá loď o hrubé prostornosti 500 registrovaných tun a větší musí mít na palubě platné Osvědčení pro práci na moři. Osvědčení pro práci na moři dokládá, že pracovní a životní podmínky námořníků na lodi, včetně opatření pro trvalou shodu byly zkontrolovány a splňují požadavky MLC a vnitrostátních předpisů. Osvědčení bude vydávat Námořní úřad na dobu 5 let. Na žádost účastníka řízení o schválení souladu loď s požadavky námořních úmluv vydá Námořní úřad prozatímní Osvědčení pro práci na moři. Jeho platnost zaniká

dnem nabytí právní moci rozhodnutí o schválení souladu lodí s požadavky námořních úmluv, nejpozději však uplynutím 6 měsíců od jeho vydání. Námořní úřad vydá osvědčení i pro loď nepřesahující 500 registrovaných tun, pokud žadatel žádá o schválení souladu podmínek pro práci členů posádky lodě s požadavky MLC.

#### Ochrana mořského prostředí

Ze zákona o námořní plavbě budou odstraněna ustanovení o správním trestání nedovoleného vypuštění znečišťující látky do mořského prostředí a na to navazující ustanovení. Trestání bude zajištěno prostřednictvím ustanovení a postupů trestního práva, které se ukázaly jako dostačující. V souladu s tím bude odstraněno i zmocňovací ustanovení k vydání prováděcího právního předpisu, kterým měly být stanoveny limity a další podmínky pro vypouštění znečišťujících látek z lodí do moře.

### **1.6. Zhodnocení rizika**

#### Výcvik a kvalifikace námořníků

Nepřizpůsobení právní úpravy předmětným normám mezinárodního práva a relevantním předpisům práva Evropské unie by znamenalo jednak porušení mezinárodních závazků České republiky, závazků vyplývajících z práva Evropské unie, ale také negativní důsledky pro české námořníky.

V souladu s Článkem IV úmluvy STCW je každá smluvní strana povinna informovat generálního tajemníka IMO o všech vnitrostátních předpisech, které se týkají záležitostí, jež spadají do působnosti STCW. Informace se týkají zejména požadavků pro vydání každého průkazu způsobilosti, včetně uvedení obsahu, trvání kurzů a národních zkoušek pro jejich získání. Zasílají se také vzorové průkazy, které smluvní strana vydává v souladu s STCW.

V Příloze a Předpisu STCW je dále rozepsán detailní postup podávání informací. Poskytnuté informace jsou posuzovány odborníky IMO s ohledem na to, zda skutečně prokazují naplnění požadavků STCW smluvní stranou. Pokud IMO shledá soulad národní právní úpravy s požadavky STCW, generální tajemník předloží zprávu Výboru pro námořní bezpečnost, který v souladu se svými pravidly potvrdí, že smluvní strana splnila své povinnosti vyplývající z STCW a následně aktualizuje seznam států, které plní požadavky STCW (tzv. white list). V minulosti, podle STCW v jejím znění z roku 1995, byla Česká republika hodnocena pozitivně a na white list IMO byla zařazena.

Neimplementováním změn STCW z roku 2010 a neoznámením přijatých úprav národní legislativy v souvislosti s těmito změnami by vedlo k tomu, že Česká republika nebude na novém seznamu figurovat. To by mělo ale závažné dopady pro námořníky s průkazy způsobilosti vydanými Námořním úřadem. Tito námořníci bez ohledu na jejich dosavadní zkušenosti, odbornost a praxi by přestali být považováni za kvalifikovanou pracovní sílu v souladu s mezinárodními požadavky STCW, což by v konečném důsledku vyústilo ke ztrátě zaměstnání.

#### Podmínky pro práci na moři



Nepřijetím navrhované úpravy by došlo k porušení závazků vyplývajících z práva Evropské unie a také by nedošlo k zabezpečení přípravy právního řádu České republiky na ratifikaci Úmluvy o práci na moři MLC. V konečném důsledku by to znamenalo nejednotnost právního řádu.

### Ochrana mořského prostředí

Nepřijetím právní úpravy by zákon o námořní plavbě i nadále obsahoval ustanovení týkající se správního trestání jednání spočívajícího v porušení zákazu vypouštění znečišťujících látek do moře. Vyhláška, která má stanovit limity a podmínky pro vypouštění znečišťujících látek ale doposud nebyla přijata a proto lze tuto povinnost svázat pouze s ustanovením Mezinárodní smlouvy o zamezení znečištění moří z lodí. Vzhledem k tomu, že jsou zavedeny účinné sankce na úrovni trestního práva, se jeví jako účelnější dotknutá ustanovení odstranit ze zákona o námořní plavbě.

## **2. Návrh variant řešení k jednotlivým oblastem navrhované právní úpravy**

### Výcvik a kvalifikace námořníků

Varianta 0:

Nulová varianta představuje nepřijetí navrhované změny právní úpravy výcviku a kvalifikace námořníků. To by znamenalo, že v zákoně o námořní plavbě by zůstala současná právní úprava, která nereflektuje změny mezinárodněprávní úpravy, je mezerovitá a již neodpovídá potřebám současné praxe a mezinárodním požadavkům.

Varianta 1:

Tato varianta zahrnuje přijetí navrhované právní úpravy výcviku a kvalifikace námořníků s cílem zabezpečit úplný soulad s požadavky STCW a požadavky práva Evropské unie. V rámci této varianty bylo zvažováno několik dílčích možností řešení v jednotlivých oblastech úpravy.

### Požadavky na kvalifikaci a certifikaci námořníků

Varianta 1a:

Právní úprava bude pouze reflektovat manilské změny STCW. Došlo by tedy k povinné implementaci mezinárodních požadavků, ale žádné jiné změny by v právní úpravě provedeny nebyly. Právní normy upravující požadavky na kvalifikaci, které zůstaly manilskými změnami nedotčeny, zůstanou v současném znění. Současná národní právní úprava stanovuje přísnější požadavky než minimální standardy STCW, zejména to platí u požadované praxe na moři, kterou musí uchazeč o příslušný průkaz způsobilosti absolvovat. To vede k administrativnímu zpoždění možného profesionálního postupu námořníka.

Varianta 1b:

Právní úpravou se dosáhne úplný soulad s požadavky STCW. Kromě povinných úprav, které vyplývají z manilských změn, dojde i k změně jiných právních norem. Varianta vychází z přímé aplikovatelnosti předmětných ustanovení STCW. Podle této varianty budou podmínky pro vydání průkazů způsobilosti totožné s podmínkami podle této úmluvy.

V některých případech pak dojde k odstranění administrativních bariér zpomalujících možnosti zvyšování kvalifikace a profesionálního růstu oproti stávající právní úpravě.

#### Vydávání průkazů způsobilosti

Varianta 1c:

Tato varianta předpokládá, že Námořní úřad bude dále vydávat průkazy způsobilosti podle stávající právní úpravy. Tyto průkazy by ale již nesplňovaly příslušné platné odkazy na úmluvu STCW. Dále by tyto průkazy nevyhovovaly mezinárodním a evropským standardům, a neobsahovaly by požadované ochranné prvky, které by je chránily před případnými podvody, falšování nebo jiným zneužitím.

Varianta 1d:

Varianta počítá s novou právní úpravou vydávání průkazů způsobilosti a hlavně s novými vzory průkazů způsobilosti, které budou plně vyhovovat novým standardům. S tím je spojen i postup výměny všech vydaných průkazů za průkazy podle nové právní úpravy.

#### Podmínky pro práci na moři (námořní jachty)

Varianta 0:

Nulová varianta znamená, že na všechna námořní plavidla, tedy námořní obchodní lodě a námořní jachty, se budou v té samé míře vztahovat požadavky MLC. Pro vydání Osvědčení o práci na moři se bude vyžadovat u všech námořních plavidel prokázání splnění podmínek práci na moři, jak to vyžaduje příslušná úmluva.

Varianta 1:

Pro námořní jachty budou v souladu s MLC určeny výjimky z některých jejích požadavků, zejména z požadavků týkajících se vybavenosti jachty ubytovacími a odpočinkovými prostory a sociálním zázemím. Důvodem je, že některá ustanovení by bylo pro námořní jachty velmi obtížné, ne-li vůbec nemožné naplnit.

#### Podmínky pro práci na moři (pracovní doba a doba odpočinku)

Varianta 0:

Nulová varianta spočívá v nepřijetí navrhované změny právní úpravy pracovní doby a doby odpočinku. To by znamenalo, že v zákoně o námořní plavbě by zůstala současná právní úprava, která nereflektuje změny mezinárodněprávní úpravy, změny v právu Evropské unie, je mezerovitá a již neodpovídá potřebám současné praxe a mezinárodním požadavkům.

Varianta 1:

Zachování současného modelu úpravy, kdy valná část pravidel bude vycházet ze zákoníku práce s několika dílčími speciálními pravidly v zákoně o námořní plavbě. Pracovní doba a doba odpočinku tak bude primárně podřízena zákoníku práce (obecný předpis).

Varianta 2:

Přijetí komplexní nové speciální úpravy pracovní doby a doby odpočinku námořníků, která bude vycházet primárně z požadavků Úmluvy o práci na moři a která plně nahradí obecnou úpravu zákoníku práce v této oblasti.

### **3. Vyhodnocení nákladů a přínosů**

#### **3.1. Identifikace a vyhodnocení nákladů a přínosů variant**

##### *Výcvik a kvalifikace námořníků*

Varianta 0:

Nulová varianta by znamenala nepřijetí potřebné právní úpravy v rozporu s mezinárodním právem a právem Evropské unie. Kromě porušení mezinárodních závazků a závazků vyplývajících z členství České republiky v Evropské unii by nepřijetí navrhované právní úpravy znamenalo i ztrátu zaměstnání těch členů posádek lodí, kteří jsou držiteli průkazů způsobilosti vydaných Námořním úřadem, nakolik by nebyli považováni za kvalifikované v souladu s STCW. Kromě ztráty zaměstnání držitelů českých průkazů způsobilosti by samotná státní správa mohla přijít o správní poplatky a příjem z vydávání těchto dokladů.

Současná česká legislativní úprava také nebere v úvahu některé druhy doplňkového mandatorního výcviku požadovaného aktuálním zněním úmluvy STCW. Přitom se jedná o ty druhy výcviku, které lze snadno realizovat i v podmínkách České republiky. Státní správa takto administrativně brzdí možnost realizace těchto druhů výcviku v České republice a také možné příjmy z dalších druhů dokumentů, které by bylo možné bezproblémově v České republice vydávat a sekundárně se připravuje i o daně ze zisků z příslušné činnosti, realizované v České republice.

Žádné přínosy nulové varianty předkladatel neshledal.

Varianta 1:

Varianta v sebe obnáší konformitu s mezinárodním právem a právem Evropské unie a přizpůsobení právní úpravy současným potřebám.

##### *Požadavky na kvalifikaci a certifikaci námořníků*

Varianta 1a:

Současné požadavky právního řádu České republiky na kvalifikaci námořníků administrativně zdržují proces zvyšování kvalifikace námořníků a znevýhodňují tak naše občany na mezinárodním trhu práce, kde je náležitý průkaz způsobilosti podmínkou kariérního postupu.

Státní správa se tak připravuje i o možné zvýšení příjmů z pravděpodobně častějšího vydávání nových dokladů, neboť proces je administrativně brzděn a tím se i snižují počty vydávaných dokladů proti skutečným možnostem.

Varianta 1b:

Odstranění dosud platných administrativních bariér v procesu profesionálního růstu v souladu s úmluvou STCW umožní kvalifikovaným námořníkům zrychlení profesionálního růstu v souladu s platnou mezinárodní úpravou bez zbytečného opoždění. To se odrazí i v jejich možnostech kariérního růstu na mezinárodním trhu práce, kde je náležitý průkaz způsobilosti podmínkou kariérního postupu.

Státní správa tak potencionálně bude moci vydávat častěji nové profesionální doklady v souvislosti s rychlejším zvyšováním odborné způsobilosti posádek i s určitým atraktivnějším povoláním s možností zvýšení počtu vydávaných dokladů a tím i možného určitého zvýšení příjmů z vydávání dokladů.

#### Vydávání průkazů způsobilosti

Varianta 1c:

Současné průkazy způsobilosti nemají prakticky žádné ochranné prvky. S ohledem na požadavky Směrnice Evropské unie a výzvy k posílení boje s protiprávními praktikami, se kterými se námořní trh pracovní síly potýká, může dojít k ohrožení stávajících průkazů falšováním a tím i jejich zpochybňování na mezinárodním trhu práce.

Současné průkazy způsobilosti obsahují odkazy na STCW 95, což je předchozí varianta úmluvy, která může být využívána pouze do konce roku 2016. Rovněž pro některé funkce zavedla poslední úprava STCW jiná pravidla s novými odkazy STCW včetně funkcí, které dosud byly řešeny pouze národní legislativou. Všichni čeští námořníci jsou však v současné době zaměstnáni v zahraničí na lodích plujících pod cizími vlajkami a jejich doklady musejí být uznány těmito cizími státy. V případě nepřijetí změn hrozí reálné nebezpečí, že jejich doklady způsobilosti budou odmítnuty a z administrativních důvodů tak přijdou o zaměstnání. Nahrazení českých dokladů doklady jiných zemí je z hlediska konstrukce a filozofie úmluvy STCW nepřijatelné a nemožné. Kromě ztráty zaměstnání námořníků by tak samotná státní správa České republiky mohla přijít o správní poplatky a tedy příjem z vydávání těchto dokladů.

Varianta 1d:

Využitím této varianty se zvýší bezpečnost dokladů vydávaných v České republice a na druhé straně se současně sníží riziko případného vyšetřování možného podvodu.

Současné průkazy způsobilosti budou nahrazeny průkazy způsobilosti, které budou obsahovat nové platné odkazy podle aktuálního znění úmluvy STCW a jejích jednotlivých ustanovení pro konkrétní kvalifikace. Některé z nich sice byly již v národní legislativě řešeny, ale do znění úmluvy STCW byly nyní nově zařazeny. Námořníci tak nebudou ohrožováni faktem, že jejich doklady způsobilosti mohou být z formálních důvodů odmítány na mezinárodním trhu práce, na který jsou dnes výlučně odkázáni. Kromě zamezení negativních dopadů v oblasti zaměstnanosti, tak české státní správě nehrozí nebezpečí ztráty příjmu ze správních poplatků z vydávání těchto dokladů.

S vydáváním nových průkazů je spojeno určité zvýšení nákladů na pořízení nových bezpečnějších blanketů pro tisk průkazů způsobilosti s náležitými ochrannými prvky. Tyto

náklady nevyvolají nové požadavky na státní rozpočet a budou řešeny v rámci rozpočtové kapitoly Ministerstva dopravy.

#### Podmínky pro práci na moři (námořní jachty)

Varianta 0:

Provozovatelé námořních jachet v současné době nemají možnost uvažovat o získání Osvědčení pro práci na moři nyní nově vyžadované v mezinárodní námořní obchodní plavbě, a je jim tak fakticky znemožňováno plné komerční využití jejich plavidel, i když samotná definice námořní jachty toto komerční využití povoluje. To by paradoxně mohlo znamenat, že by někteří vlastníci jachet mohli uvažovat o změně vlajky, což by znamenalo pro českou stranu ztrátu příslušných poplatků.

Varianta 1:

Uplatněním výjimek na jachty se provozovatelům námořních jachet otevře možnost naplnění ustanovení zákona, které umožňuje i komerční využití námořních jachet, pro něž sice vydání Osvědčení pro práci na moři sice není povinně vyžadováno, ale zároveň by nemělo být vydání odmítáno, jestliže si to z komerčních důvodů budou vlastníci a provozovatelé těchto plavidel přát. To může zabránit riziku, že někteří vlastníci jachet mohli uvažovat o změně vlajky, což by znamenalo pro českou stranu ztrátu příslušných poplatků.

#### Podmínky pro práci na moři (pracovní doba a doba odpočinku)

Varianta 0:

Nulová varianta by znamenala nepřijetí potřebné právní úpravy v rozporu s mezinárodním právem a právem Evropské unie.

Varianta 1:

Tato varianta s sebou nese zachování do značné míry jednotné právní úpravy pracovní doby (rozvrhování směn, práce přesčas, práce v noci, typy provozu apod.) a doby odpočinku (nepřetržitý odpočinek mezi směnami a v týdnu) členů posádky lodě (námořníků) a ostatních zaměstnanců a zároveň zachovává kontinuitu se stávající právní úpravou. Tato varianta rovněž přiznává v některých oblastech námořníkům vyšší ochranu (resp. příznivější úpravu) než Úmluva o práci na moři.

Tato varianta ovšem zároveň významně omezuje možnost plně zohlednit specifické vlastnosti práce na lodi a provozu lodě. Jde zejména o skutečnost, že určité činnosti musí být na lodi zabezpečeny kontinuálně bez přerušení, rozvržení pracovní doby do značné míry podléhá požadavkům mezinárodních úmluv a standardů na bezpečný provoz lodě, námořník je velmi omezen při užívání volného času, neboť nemůže opustit loď apod. Některé z těchto nevýhod je možné řešit např. násobením počtu námořníků vykonávající určitou pozici a jejich střídáním, což by ovšem velmi významně navýšovalo náklady provozovatelů lodí, příp. by v některých případech nebylo možné s ohledem na prostorová omezení lodí.

Varianta 2:

Tato varianta umožňuje zohlednění výše uvedených specifík lodního provozu a umožňuje tedy provozovateli lodi provozovat plavbu bez významného navyšování nákladů (viz předchozí varianta). Tato varianta počítá s převzetím standardů podle Úmluvy o práci na moři, což s sebou ponese v určitých případech méně striktní pravidla oproti zákoníku práce (zejm. práce přesčas, práce v noci, nepřetržitý odpočinek). Tato skutečnost ovšem nutně neznamená negativní dopad na námořníky, neboť jak již bylo uvedeno, možnosti využití volného času na moři jsou z povahy věci omezené a námořníci tak upřednostní spíše práci přesčas, za kterou budou více odměněni popř. jim bude poskytnuto náhradní volno na pevnině.

Přesnější vyčíslení dopadů obou variant není možné s ohledem na skutečnost, že pod vlajkou České republiky se v současné době neplaví žádná námořní loď, na kterou by se tato úprava vztahovala.

## **4. Návrh řešení**

### **4.1. Stanovené pořadí variant a výběr nejvhodnějšího řešení**

#### Výcvik a kvalifikace námořníků

V oblasti výcviku a kvalifikace námořníků se přistupuje k variantě 1, která zajišťuje plnění mezinárodních a evropských závazků.

Pokud jde o oblast *požadavků na kvalifikaci a certifikaci námořníků*, přiklonilo se Ministerstvo dopravy k variantě 1b, která zajišťuje pro námořníky odstranění administrativních brzd v profesionálním postupu, aniž by to znamenalo negativní dopad na jejich odbornou způsobilost.

V oblasti *vydávání průkazů způsobilosti* byla zvolena varianta 1d jako varianta vhodnější, neboť i když zavedení nových průkazů způsobilosti bude znamenat určité náklady ze státního rozpočtu, pozitivní přínosy této varianty jsou nepochybně významnější.

#### Podmínky pro práci na moři (námořní jachty)

V případě námořních jachet využívaných na obchodní účely se jako účelnější jeví stanovení určitých výjimek z požadavků úmluvy MLC, a proto se přistupuje k variantě 1.

#### Podmínky pro práci na moři (pracovní doba a doba odpočinku)

V oblasti pracovní doby a doby odpočinku členů posádky lodě byla zvolena varianta 2 jako varianta vhodnější.

## **5. Implementace doporučených variant a vynucování**

Účinnost zákona je stanovena s ohledem na délku legislativního procesu a lhůty, ve kterých musí být přijata příslušná opatření k provedení relevantních předpisů Evropské unie.

Návrh zákona ve svém článku II rovněž formuluje přechodná ustanovení vztahující se k některým změnám zákona o námořní plavbě, u nichž je žádoucí zajistit kontinuitu platné právní úpravy, zejména vymezením období, v němž mají být příslušné společenské vztahy uvedeny do souladu s novou právní úpravou.

V části osmé zákona o námořní plavbě dochází k úpravě a doplnění odrazujících sankcí za nově vymezená protiprávní jednání.

## **6. Přezkum účinnosti regulace**

Přezkum účinnosti bude provádět Námořní úřad a příslušné orgány v gesci Ministerstva práce a sociálních věcí (v oblasti pracovně právní), a to v rámci konkrétního vyhodnocování úrovně plnění závazků vyplývajících z právní úpravy určených jejím adresátům. Předpokládá se, že po uplynutí několika let bude možné porovnat soulad skutečných dopadů právního předpisu s dopady předpokládanými.

## **7. Konzultace a zdroje dat**

V letech 2012 až 2013 probíhaly společné konzultace zástupců Ministerstva dopravy, Ministerstva práce a sociálních věcí a Ministerstva zdravotnictví. Dále proběhly konzultace Ministerstva dopravy se společností C.O.S.-CREW MANAGEMENT s.r.o., která je výcvikovým střediskem pro námořníky a zprostředkovatelem práce pro námořní posádky v zahraničí. Některým konzultacím byl přítomen i zástupce německé rejdařské společnosti MST G.m.b.H., která ve významném rozsahu zaměstnává české námořníky.

Dále zástupci odboru plavby absolvovali školení pořádané IMO a Evropskou unií ve věci zavádění novely STCW a MLC do národních právních řádů.

## **8. Kontakt na zpracovatele RIA**

Osoby, které zpracovaly závěrečnou zprávu z hodnocení dopadů regulace

Jméno a příjmení:

Ing. Bc. Evžen Vydra, tel. 225 131 343, [evzen.vydra@mdcr.cz](mailto:evzen.vydra@mdcr.cz)

Kpt. Ing. Ctirad Pacák, tel. 225 131 085, [ctirad.pacak@mdrc.cz](mailto:ctirad.pacak@mdrc.cz)

Mgr. Zuzana Michalčíková, tel. 225 131 078, [zuzana.michalcikova@mdcr.cz](mailto:zuzana.michalcikova@mdcr.cz)

Útvar, ve kterém pracují: odbor 230 – odbor plavby Ministerstva dopravy.

## **9. Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky, s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána, slučitelnost s právními akty Evropské unie**

Navrhovaná právní úprava je v souladu s ústavním pořádkem České republiky.

Navrhovaná právní úprava není v rozporu s mezinárodními smlouvami ani s obecně uznávanými zásadami mezinárodního práva.

Navržená právní úprava souvisí s níže uvedenými akty práva Evropské unie:

- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/35/EU, kterou se mění směrnice 2008/106/ES o minimální úrovni výcviku námořníků (transpoziční lhůta uplyne 4. července 2014),

- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES o minimálním výcviku námořníků,
- rozhodnutí Rady 2007/431/ES, kterým se členské státy zmocňují, aby v zájmu Evropského společenství ratifikovaly úmluvu Mezinárodní organizace práce o práci na moři z roku 2006,
- směrnice 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 (transpoziční lhůta uplyne 20. srpna 2014),
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/54/EU o některých povinnostech států vlajky ohledně souladu s Úmluvou o práci na moři z roku 2006 a jejího prosazování (transpoziční lhůta uplyne 31/12/2015),
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/123/ES, kterou se mění směrnice 2005/35/ES o znečištění z lodí a zavedení sankcí za protiprávní jednání (transpoziční lhůta uplynula 16. listopadu 2010).

Směrnice 2008/106/ES, směrnice 2009/13/ES a směrnice 2009/123/ES již byly Evropské komisi notifikovány jako plně transponované, předmětným návrhem není snížena stávající úroveň transpozice těchto směrnic.

Předkládaný návrh je v souladu s primárním právem Evropské unie, výše uvedenými sekundárními právními akty Evropské unie, s obecnými zásadami práva Evropské unie. Na materii obsaženou v návrhu se nevztahuje žádná judikatura soudních orgánů Evropské unie.

Návrh je tedy plně slučitelný s právem Evropské unie jako celkem.

## **10. Zhodnocení korupčních rizik**

V rámci zhodnocení korupčních rizik lze konstatovat, že navrhovaná právní úprava nevyvolává zvýšené riziko korupce a lze ji označit jako zcela transparentní. Návrh zákona se zaměřuje čistě na zajištění transpozice shora uvedených předpisů (směrnic) Evropské unie.

## **11. Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů**

Dopady ve vztahu k zákazu diskriminace nelze v tomto případě identifikovat, navrhovaná právní úprava tedy nemá dopady na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní menšiny, ani dopady na životní prostředí. Navrhovaná právní úprava nemá dopady ani na rovné postavení mužů a žen. Ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů pak lze konstatovat, že z navrhované právní úpravy neplynou žádné nepříznivé důsledky pro ochranu soukromí a osobních údajů.



## **B Zvláštní část**

### **K části první**

#### **K čl. I (Změna zákona o námořní plavbě)**

##### **K bodu 1 (poznámka pod čarou č. 1)**

Úprava poznámky pod čarou č. 1 reaguje na zrušení některých unijních právních předpisů uvedených v této poznámce pod čarou a především na přijetí nových unijních právních předpisů, jejichž transpozice se předloženým návrhem zákona zajišťuje.

##### **K bodu 2 (§ 2 odst. 10)**

Změny v definici pojmu „mezinárodní osvědčení“ a nepřímo i ve vymezení rozsahu mezinárodních námořních úmluv zahrnují Úmluvu o práci na moři do systému námořních úmluv, a to zejména pro účely schvalování technické způsobilosti lodí. Základní rámcové postupy při schvalování jednotlivých složek způsobilosti lodí jsou totiž v jednotlivých mezinárodních smlouvách obdobné (vydávání osvědčení, platnost, výjimky, pravidelné technické kontroly apod.) a předkladatel tedy považuje za žádoucí a efektivní využít stávající zákonný rámec pro schvalování způsobilosti lodí pro provoz na moři i pro schvalování souladu s Úmluvou o práci na moři a vydávání příslušného osvědčení.

Za tímto účelem je zapotřebí zejména rozšířit stávající zákonné vymezení mezinárodních osvědčení (a potažmo i kategorie námořních úmluv) z čistě technických otázek (konstrukce a vybavení lodí) i na související provozní otázky. Ostatně již stávající znění zákona o námořní plavbě tak činí, když v § 12b hovoří o systému bezpečného řízení lodí a v § 12c řadí mezi mezinárodní osvědčení i osvědčení o řízení bezpečnosti podle úmluvy SOLAS. Již stávající zákon tedy při schvalování technické způsobilosti počítá s posouzením nejen technického stavu plavidla, ale i s posouzením hodnotícím nastavení procesů a činností na palubě plavidla při plavbě. Ostatně mezinárodní smlouvy samotné mohou tyto typy posouzení slučovat; toto je koncept i Úmluvy o práci na moři, která předpokládá jak posouzení některých aspektů konstrukce a vybavení lodí, tak předpokládaného způsobu zabezpečení pracovněprávních podmínek námořníků během plavby.

S ohledem na výše uvedené se definice v § 2 odst. 10 zákona o námořní plavbě navrhuje rozšířit tak, aby zahrnula i požadavky mezinárodních smluv na aspekty provozu lodě při námořní plavbě, mj. i pracovní podmínky členů posádky lodě.

Rozšíření obsahu pojmu námořní úmluvy je dále podstatné i z hlediska § 25 a vymezení dokumentů, které musí být na palubě lodí.

##### **K bodu 3 (§ 2 odst. 11)**

K základním pojmům, které zákon o námořní plavbě ve svém úvodu definuje, se z legislativně technických důvodů doplňuje definice pojmu „repatriace“.

##### **K bodům 4 a 5 (§ 12)**

S ohledem na rozšíření pojmu způsobilosti lodě z technických aspektů i na aspekty provozní se navrhuje provést formulační úpravy v § 12.

## **K bodům 6 až 8 (§ 12b, § 12c a § 12e)**

Do stávajícího rámce schvalování způsobilosti lodi k námořní plavbě byla prostřednictvím změn v § 2 zahrnuta i Úmluva o práci na moři a posuzování lodí z hlediska požadavků této úmluvy. Jedná se zde o primárně o vydávání osvědčení pro práci na moři, které bylo zařazeno do výčtu mezinárodních osvědčení v § 12c. Tento paragraf sice obsahuje v závěru obecnou klauzuli („další mezinárodní osvědčení, která stanoví námořní úmluvy“), je nicméně koncipován tak, aby výslovně uvedl pokud možno všechna známá mezinárodní osvědčení. Proto byl výčet doplněn o příslušné osvědčení podle Úmluvy o práci na moři. Změny v § 12b a v § 12e odpovídají rozšíření záběru posuzování z technických aspektů i na aspekty provozní (pracovní podmínky námořníků, provoz lodí) – byť, jak již bylo uvedeno u změn v § 2, již stávající text zákona posuzování provozních aspektů zčásti obsahuje. Změny v §§ 12b, 12c a 12e jsou dílčí povahy a pouze rozšiřují základní rámec schvalování způsobilosti lodi (resp. schvalování souladu s požadavky námořních úmluv) o zahrnutí požadavků a osvědčení podle Úmluvy o práci na moři. Speciální úprava k obecnému rámci byla soustředěna do nového § 12n.

## **K bodu 9 (§ 12n)**

Nově vkládaný § 12n obsahuje zvláštní instituty spojené s posuzováním souladu loď a jejího provozu s požadavky Úmluvy o práci na moři, které nejsou podchyceny v obecném rámci schvalování způsobilosti loď. Jedná se zejména o (1) prohlášení o dodržení podmínek práce na moři, (2) zvláštní důvod pozbytí platnosti osvědčení a (3) prozatímní osvědčení pro práci na moři.

Úmluva o práci na moři předpokládá ve standardu A 5.1.3, že při schválení souladu lodi s jejími požadavky se vedle mezinárodního osvědčení – osvědčení pro práci na moři – vydá rovněž prohlášení o dodržení podmínek práce na moři. Tento dokument má dvě části, v jedné jsou zejm. zaznamenány požadavky, jejichž splnění bylo u lodi ověřeno, a případné udělené výjimky z těchto požadavků, ve druhé jsou popsány postupy pro zajištění souladu lodi a jejího provozu s ověřenými požadavky. První část prohlášení sestavuje na základě výsledku své činnosti Námořní úřad, druhá část prohlášení se pak sestavuje na základě podkladů provozovatele loď.

Navrhované znění § 12n vychází z uvedené struktury a obsahu prohlášení a zároveň z účelu řízení o posouzení souladu s požadavky Úmluvy o práci na moři, kdy je třeba vzít v potaz jak aktuální technický stav plavidla, tak posoudit podmínky budoucího provozu plavidla. Obdobně jako např. u osvědčování způsobilosti mezinárodních letišť podle zákona o civilním letectví je navržena konstrukce, kdy žadatel o schválení spolu s žádostí předloží Námořnímu úřadu popis opatření, jimiž hodlá na lodi zajistit soulad s pracovněprávními požadavky; tento dokument pak slouží jednak jako základ pro posouzení souladu provozních aspektů loď, jednak jako podklad pro zpracování prohlášení.

S ohledem na předmět posuzování shody (pracovněprávní úprava vnitrostátní – obecná i zvláštní – i mezinárodní) je do procesu posuzování zapojen jako dotčený orgán vydávající závazné stanovisko i Státní úřad inspekce práce.

V souvislosti s vydáváním prohlášení je v 12n odst. 1 výslovně řešena i otázka, u kterých lodí musí být posouzen soulad s požadavky Úmluvy o práci na moři, tj. vydáno osvědčení pro práci na moři. V obecné rovině pro všechna mezinárodní osvědčení je toto řešeno v § 12c odst. 3. S ohledem na nařízení 5.1.3 Úmluvy je vedle povinného schvalování souladu umožněno i schvalování dobrovolné.

Mezinárodní osvědčení podle stávající úpravy zákona o námořní plavbě obecně pozbývají platnosti uplynutím doby platnosti, neprovedením řádné pravidelné prohlídky nebo jejich odnětím. S ohledem na standard A 5.1.3 odst. 14 Úmluvy se do § 12n doplňuje další důvod, tj. změna provozovatele lodě.

S ohledem na standard A 5.1.3 odst. 5 a násl. Úmluvy se jako nový institut doplňuje možnost vydání prozatímního osvědčení, což je navázáno zejm. na situace, kdy předchozí osvědčení pozbude platnosti nikoliv z toho důvodu, že plavidlo a podmínky na něm přestaly splňovat požadavky Úmluvy o práci na moři.

#### **K bodům 10 a 11 (§ 13a a § 24 odst. 1 písm. c))**

Jedná se o legislativně technické úpravy navazující na změny v §§ 12 a 12c.

#### **K bodu 12 a 13 (§ 24 odst. 1 písm. l) až n) a § 24 odst. 4)**

Jedná se o doplnění nové povinnosti provozovatele lodě o pojistné krytí spojené s námořní plavbou, konkrétně doplnění povinnosti být pojištěn pro případ úhrady nákladů na repatriaci námořníků. Tato povinnost se ukládá v návaznosti na nařízení 2.5 a standard A4.2 odst. 1 písm. b) Úmluvy o práci na moři. Tento požadavek je podstatný i s ohledem na to, že v případě neprovedení repatriace provozovatelem lodě zajišťuje přepravu námořníků Námořní úřad na náklady provozovatele; povinnost pojištění pak zvyšuje šance na získání těchto nákladů.

V povinnostech provozovatele lodě se navrhuje zrušit povinnost zajistit, aby z plavidla nebyly vypouštěny znečišťující látky, přičemž podrobnější podmínky mají být stanoveny prováděcím předpisem (vyhláškou); rušen je tedy i odstavec 4, obsahující zmocnění pro tuto vyhlášku.

Tato úprava byla do zákona o námořní plavbě doplněna v návaznosti na Úmluvu MARPOL (zabránění znečištění moří) a příslušné unijní směrnice odkazující na MARPOL. S ohledem na změny úmluvy MARPOL, jejichž vnitrostátní ratifikace právě probíhá, a s ohledem na již déle probíhající diskusi s Evropskou komisí ohledně způsobu implementace této úmluvy a s ní spojených unijních předpisů se navrhuje změnit dosavadní způsob implementace. Příslušným samovykonatelným ustanovením Úmluvy MARPOL bude ve vnitrostátním prostředí ponechán přímý účinek (jedná se o mezinárodní úmluvu podle čl. 10 ústavy) a tato ustanovení nebudou přebírána vnitrostátním předpisem (zákonem, vyhláškou). Zároveň trestání znečišťování mořského prostředí bude s ohledem na svou závažnost ponecháno na trestním právu, přičemž trestní zákon v současnosti obsahuje příslušný trestný čin přímo napojený na porušení úmluvy MARPOL. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, postihuje jednání spočívající ve vypuštění nebo nezabránění vypuštění ropné, jedovaté kapalné nebo jiné znečišťující látky z lodí nebo jiného námořního plavidla (viz § 297 odst. 1 – skutková podstata trestného činu neoprávněného

vypuštění znečišťujících látek). Tato jednání jsou postihována bez ohledu na formu zavinění (viz „byť i z nedbalosti“) a bez ohledu na množství vypuštěných látek, skutková podstata je tedy formulována velmi široce a zahrnuje všechna jednání tohoto charakteru, jak závažná, tak i méně závažná. S ohledem na to, že směrnice 2005/35/ES připouští zavedení přísnějšího režimu, není navržená právní úprava v tomto smyslu s touto směrnicí v rozporu. Dokončením ratifikace aktuálního znění úmluvy a odstraněním vnitrostátních ustanovení bránících přímému účinku pak Česká republika plně dostojí svým mezinárodním i unijním závazkům.

Do stávající povinnosti provozovatele lodě zabezpečit, aby byly na palubě průkazy způsobilosti členů posádky lodě, se doplňuje k průkazu způsobilosti ještě osvědčení o zdravotní způsobilosti, neboť s ohledem na poslední změny úmluvy STCW se toto osvědčení stává samostatným dokumentem vedle průkazu způsobilosti, který už nadále nebude osvědčovat zdravotní způsobilost.

Ustanovení reaguje na standard A 5.1.5 odst. 4 Úmluvy o práci na moři a hlavu 5 přílohy směrnice 2009/13/ES. Provozovateli lodě se ukládá nová povinnost zajistit, aby každý člen posádky obdržel popis způsobu vyřizování stížností v pracovněprávních věcech včetně kontaktních údajů osob pověřených k jejich vyřizování, osob, které mohou poskytnout námořníkovi radu v pracovněprávních záležitostech a kontaktních údajů Námořního úřadu.

#### **K bodům 14 až 17 (§ 25 až § 27)**

Doplňují se nové doklady, které musí být během plavby na palubě námořní plavby, a to s ohledem na standard A 2.1 odst. 1 a 2 Úmluvy o práci na moři, popř. některé požadavky na ně (překlad do anglického jazyka). § 25 zákona o námořní plavbě je konstruován tak, že obsahuje výčet konkrétních dokladů a dále obecnou klauzuli, zahrnující i ostatní nevyjmenované doklady podle námořních úmluv. S ohledem na tuto konstrukci se navrhuje jmenovitě uvést ty doklady podle Úmluvy o práci na moři, které typově odpovídají ostatním dokladům ve výčtu, a v ostatním ponechat působnost závěrečné obecné klauzule.

#### **K bodu 18 (§ 33 odst. 1 písm. h))**

Obdobně jako u provozovatele lodě se u velitele navrhuje vypustit část povinnosti směřující zabránění vypouštění znečišťujících látek v návaznosti na podmínky úmluvy MARPOL. K podrobnostem viz výše body 13 a 16.

#### **K bodu 19 (§ 33 odst. 1 písm. m))**

Navrhuje se vypustit povinnost velitele lodě směřující k zajištění bezpečnosti práce. Tato povinnost – v § 33 formulovaná stručně a nedostatečně a zákon o námořní plavbě je zde do značné míry doplňován vyhláškou – byla v rozvedené podobě zahrnuta do nově vkládaných §§ 67a až 67d.

#### **K bodům 20 a 21 (§ 42)**

V návaznosti na nové znění Mezinárodní úmluvy o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (STCW) a jeho připravovanou vnitrostátní ratifikaci se navrhuje zapracování zásadních změn úpravy související se způsobilostí námořníků pro službu na palubě lodi.

Navrhované změny zákona o námořní plavbě v návaznosti na mezinárodní úmluvu STCW spočívají zejména v:

1. oddělení odborné a zdravotní způsobilosti námořníků; oprávnění pro výkon práce vykonávané na palubě lodi prokazované průkazem způsobilosti bude udělováno na základě prokázání odborné i zdravotní způsobilosti, nicméně zdravotní způsobilost bude prokazována samostatným osvědčením;
2. navázání zákona o námořní plavbě v oblasti podmínek odborné způsobilosti a požadavků na ni přímo na úmluvu STCW coby úmluvu podle čl. 10 Ústavy České republiky a vypuštění zmocnění pro prováděcí předpis v této oblasti; příslušná ustanovení úmluvy mají samovykonatelný charakter a není tak důvodné je dublovat prováděcím předpisem, stávající vyhláška dále stanovovala požadavky nad rámec úmluvy STCW popř. požadavky přísnější, což s ohledem na nové znění úmluvy již není účelné;
3. zpřesnění podmínek pro udílení a odnímání akreditace právnických osob poskytujících výuku a výcvik v rámci získávání odborné způsobilosti a zároveň umožnit udělit akreditaci pro veškerou výuku a výcvik; stávající znění zákona umožňuje akreditovat pouze pro část výuky a výcviku, k čemuž není důvod, a odnímání akreditace není řešeno vůbec;
4. umožnění uznat určité vzdělání jako rovnocenné s absolvováním výuky a výcviku – tato možnost ve stávajícím znění zákona zcela chybí.

V navrhovaných změnách § 42 dochází ke zpřesnění povinností spojených s požadavkem na to, aby člen posádky loď disponoval určitými oprávněními (zákaz přijmout mezi posádku loď osobu, která nedisponuje příslušnými oprávněními a zákaz výkonu činností, jež nejsou pokryty udělenými oprávněními). Dále dochází ke zpřesnění vymezení toho, jaká oprávnění musí člen posádky mít. Úmluva STCW rozlišuje mezi několika typy oprávnění, které lze rozdělit do dvou kategorií: (1) oprávnění spojená s konkrétní pozicí v rámci posádky loď (lodník, strojní důstojník apod.) – tj. bez tohoto oprávnění nelze vykonávat tuto pozici/funkci (a ani být na tuto funkci přijat) - § 42 odst. 1 písm. b) – a (2) oprávnění spojená primárně nikoliv s konkrétní pozicí v rámci posádky loď, ale směřující k průřezovým činnostem vykonávaným na lodi a související zejm. s bezpečností členů posádky loď - § 42 odst. 1 písm. a). Jedná se zejm. o záchranné techniky, první pomoc, požární bezpečnost, osobní bezpečnost při práci na moři nebo činnosti spojené s nebezpečným nákladem.

#### **K bodu 22 (§ 43 až 46)**

Navrhuje se vložit nové znění §§ 43 až 46 zákona o námořní plavbě v návaznosti na nové znění úmluvy STCW. Obecný popis změn viz výše k bodům 21 a 22.

#### **K § 43**

V tomto ustanovení se soustřeďuje úprava udílení, přezkumu, odnímání a prokazování příslušných oprávnění pro práci na palubě lodi. S ohledem na mezinárodní úpravu platí, že pro práci na palubě loď je standardně zapotřebí více udělených oprávnění, která jsou prokazována separátními průkazy způsobilosti.

Z hlediska procesního byl pro udílení a prokazování oprávnění pro výkon určité činnosti nebo práce na palubě lodě zvolen model udílení a prokazování řidičského oprávnění (stejný model byl užit i např. v poslední novele zákona o silniční dopravě u oprávnění řidičů vozidel taxislužby). Jedná se o typově obdobnou situaci – Námořní úřad udělí oprávnění k výkonu určité činnosti (řízení určitých kategorií vozidel) a toto oprávnění je prokazováno vydaným průkazem (řidičský průkaz), který je veřejnou listinou.

Obdobně se v § 43 navrhuje, aby Námořní úřad udílel na žádost oprávnění k výkonu příslušných činností, přičemž v případě vyhovění žádosti vydá namísto písemného rozhodnutí příslušný průkaz způsobilosti, který prokazuje udělené oprávnění. Takto navržený postup důsledně rozlišuje mezi udělenými právy a materiálním dokladem, který prokazuje jejich udělení, a zároveň umožňuje efektivní procesní postup.

#### **K § 44**

V tomto ustanovení dochází k přenesení základního rámce zkoušky k prokázání odborných znalostí z prováděcího předpisu (vyhlášky) na úroveň zákona. S ohledem na charakter těchto ustanovení je tento krok nezbytný. Zároveň bude pro rozsah a obsah znalostí a dovedností ověřovaných zkouškou nadále určující primárně úmluva STCW – vyhláška tedy tuto úpravu již nadále nebude obsahovat.

#### **K § 45**

Toto ustanovení (1) určuje, kdo je oprávněn poskytovat výuku a výcvik za účelem získání odborné způsobilosti, a (2) stanoví podmínky pro udělení akreditace k této činnosti. Vedle osob akreditovaných k poskytování výuky a výcviku v České republice se navrhuje uznat i akreditaci udělenou v jiném členském státě Evropské unie. V současné době je uznávána zejm. výuka a výcvik u osob akreditovaných v Polsku.

#### **K § 46**

Úmluva STCW umožňuje uznat určité vzdělání, získané mimo předepsanou výuku a výcvik, jako rovnocenné výuce a výcviku. Stávající zákon o námořní plavbě tuto možnost nezná a je potřeba ji doplnit.

#### **K bodům 23 až 25 (§ 47 odst. 2, 3 a 8)**

Dílčí úpravy ustanovení o uznávání průkazů způsobilosti, navázané zejm. na osamostatnění posuzování a prokazování zdravotní způsobilosti. Do zákona se doplňuje zákonné zmocnění pro stanovení vzoru potvrzení o uznání průkazu způsobilosti prováděcím právním předpisem.

#### **K bodům 26 (§ 48)**

Základní změnou, která se promítá v textu § 48, je osamostatnění posuzování zdravotní způsobilosti ve vztahu k vydávání průkazů způsobilosti členům posádky lodě. Posuzující lékař tedy napříště bude vydávat standardní lékařský posudek o zdravotním stavu posuzované osoby, který pak bude podkladem pro Námořní úřad k vydání osvědčení o zdravotní způsobilosti podle úmluvy STCW. Dále se navrhuje přímo v zákoně vymezit podmínky přezkumu zdravotní způsobilosti a aktualizovat a upřesnit zmocňovací ustanovení. Na základě zmíněného aktualizovaného a zpřesněného zmocňovacího ustanovení

Ministerstvo dopravy vydá vyhlášku, kterou stanoví podmínky zdravotní způsobilosti, rozsah, obsah a způsob provedení lékařské prohlídky, nemoci, vady nebo stavy, které vylučují nebo podmiňují zdravotní způsobilost, způsob hodnocení zdravotní způsobilosti, náležitosti lékařského posudku a vzor osvědčení o zdravotní způsobilosti. Jde o právní úpravu v současné době obsaženou ve vyhlášce č. 450/2000 Sb., o kapitánském slibu, zkouškách, odborné a zdravotní způsobilosti členů posádky lodě, průkazech způsobilosti, námořnických knížkách a o zdravotní péči o členy posádky lodě. Nová vyhláška, která stávající právní úpravu nahradí, bude Ministerstvo dopravy zpracovávat v součinnosti s Ministerstvem zdravotnictví, neboť jde o otázky upravené obecnými předpisy vydanými v jeho působnosti.

Do zákona se doplňuje požadavek Úmluvy o práci na moři (MLC), která vyžaduje, aby osoba, jíž byl vydán "negativní" zdravotní posudek mohla žádat o přezkoumání zdravotního stavu jiným lékařem. Navrhovaná právní úprava přezkoumání zdravotního stavu zajišťuje soulad vnitrostátní právní úpravy s touto mezinárodní úmluvou. Zákon č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách, ve znění pozdějších předpisů (konkrétně jeho § 46) sice umožňuje přezkoumat vydaný posudek o zdravotní způsobilosti, ovšem pouze z hlediska, zda byly splněny všechny podmínky pro jeho vydání a opětovné přezkoumání zdravotního stavu žadatele se při tomto přezkoumání neprovádí. Odpovídající právní úpravu je tedy třeba zakotvit do zákona o námořní plavbě.

Uplyne-li doba platnosti osvědčení o zdravotní způsobilosti v průběhu plavby, zůstává toto osvědčení v platnosti do doby vylodění jeho držitele, nejdéle však po dobu 3 měsíců. V podmínkách České republiky je okamžik vylodění totožný s okamžikem, kdy námořník může získat lékařské osvědčení od kvalifikovaného lékaře ve smyslu ustanovení 13 odst. 11 Přílohy směrnice 1999/63/ES, resp. čl. 2 odst. 4 směrnice 2009/13/ES. Zdravotní způsobilost může v souladu s § 48 odst. 2 zákona o námořní plavbě zjišťovat a lékařský posudek vydávat pouze posuzující lékař pověřený Námořním úřadem (po dohodě s Ministerstvem zdravotnictví a v souladu s mezinárodní úmluvou STCW).

#### **K bodům 27 až 30 (§ 50)**

Přezkum odborné způsobilosti a odnímání oprávnění / průkazu způsobilosti ve vztahu k členům posádky lodě se z § 50 přesouvá do § 43. Vzhledem k tomu se § 50 nadále užije pouze ve vztahu k veliteli námořní jachty a je odpovídajícím způsobem textově upraven. V odstavci 4 dochází k terminologickému sjednocení textu, průkaz způsobilosti se ve smyslu předchozích odstavců tohoto ustanovení odnímá.

#### **K bodu 31 (§ 53)**

S ohledem na změny v posuzování zdravotní způsobilosti je osvědčení o zdravotní způsobilosti doplněno jako doklad rovnocenný k průkazu způsobilosti.

#### **K bodu 32 (§ 61 odst. 1 písm. c))**

Vzhledem k nové právní úpravě povinností provozovatele lodě, velitele lodě a členů posádky v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které jsou obsaženy v § 67a až § 67d návrhu zákona, dochází z legislativně technického důvodu k vypuštění stávající právní úpravy v této oblasti z jiných ustanovení zákona o námořní plavbě.

### **K bodu 33 (§ 62 odst. 1)**

Navrhuje se doplnění zvláštních povinných náležitostí pro pracovní smlouvy členů posádky lodě (vedle obecných náležitostí stanovených zákoníkem práce), a to v návaznosti na standard A 2.1 odst. 4 Úmluvy o práci na moři.

Funkce, ve které má být námořník na lodi zaměstnán, bude v pracovní smlouvě uvedena na základě obecného ustanovení § 34 odst. 1 písm. a) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (druh práce). Druh práce v pracovní smlouvě musí být vždy konkrétně specifikován. V pracovní smlouvě tedy nemůže být uveden jako druh práce obecné označení (např. „námořník“), ale funkce, kterou má námořník zastávat, musí být konkretizována (viz *Bělina, M. a kol.: Zákoník práce. Komentář. 1. vydání. Praha : C. H. Beck, 2012*). Z dlouhodobé praxe navíc jasně vyplývá, že v pracovních smlouvách námořníků je druh práce jasně stanoven včetně úrovně dosažené kvalifikace i konkrétní funkce, která má být na lodi konkrétním námořníkem zastávána.

Informace o rozvázání a skončení pracovního poměru bude vždy záležet na konkrétních okolnostech pracovního poměru, přičemž bude respektována právní úprava pracovního poměru uvedená v zákoníku práce. Pracovní poměr člena posádky plavidla lze tedy uzavřít jak na dobu určitou (tedy konkrétně vymezit trvání pracovního poměru konkrétním časovým údajem, např. na 6 měsíců, nebo může být trvání pracovního poměru časově ohraničeno konkrétní plavbou vymezenou v pracovní smlouvě), tak na dobu neurčitou. V praxi je nejběžnějším způsobem sjednání pracovního poměru na dobu určitou (např. na 6 měsíců), přičemž okamžik skončení pracovního poměru je sjednáván s tolerancí určité doby (např. +/- 1 měsíc), což vyplývá ze specifické povahy námořní plavby. Ostatní zmíněné způsoby jsou neobvyklé. Nebude-li doba pracovního poměru v pracovní smlouvě konkrétně určena, bude uzavřena na neurčitou dobu.

### **K bodu 34 (§ 62 odst. 2)**

Navrhuje se formulační úprava ustanovení obsahujícího pravidlo, podle kterého může být členem posádky pouze osoba starší 18 let, přičemž povinnost zajistit realizaci tohoto pravidla je dána provozovateli lodě.

### **K bodu 35 (§ 62 odst. 4)**

Dochází k formulační úpravě ustanovení obsahujícího zákaz stanovený členu posádky vykonávat závislou práci v dalším základním pracovněprávním vztahu, a to s ohledem na formulaci použitou v této souvislosti v zákoníku práce, který již nepracuje s termínem „vedlejší činnost“.

### **K bodu 36 a 37 (§ 63 až 63f)**

Návrh zákona obsahuje speciální úpravu pracovní doby a doby odpočinku ve vztahu k obecné právní úpravě obsažené v části čtvrté zákoníku práce a navazuje na standard A 2.3 Úmluvy o práci na moři; tato úprava kompletně nahradí při aplikaci část čtvrtou zákoníku práce (pracovní doba a doba odpočinku, §§ 78 – 100). Navrhovaná úprava zčásti vychází z obecné úpravy zákoníku práce, ovšem s úpravami, které zohledňují požadavky Úmluvy o práci na moři a dále specifické podmínky provozu námořního plavidla. V tomto smyslu byly



jednak (1) vypuštěny instituty, které při provozu lodě uplatněny být nemohou nebo standardně uplatňovány nejsou (vymezení různých druhů provozu, kratší pracovní doby, pružná pracovní doba, konto pracovní doby, noční práce), jednak (2) modifikovány instituty, které musí být přizpůsobeny podmínkám provozu lodě (práce přesčas, doba odpočinku, pracovní pohotovost, evidence pracovní doby, seznamování a zveřejňování rozvrhu pracovní doby) a konečně (3) některé instituty byly převzaty v zásadě beze změn, popř. jen s formulačními změnami (týdenní pracovní doba a základní úprava rozvrhování pracovní doby, přestávky v práci). S ohledem na legislativně-technické požadavky došlo posunu § upravujícím v zákoně o námořní plavbě dovolenou (z § 63a do § 63f); i když je tedy tato úprava vkládána formálně jako nová, obsahově je totožná s úpravou stávající.

Navrhovaná úprava se, jak je uvedeno výše, v určitých ohledech odklání od zákoníku práce, přidržuje se ovšem povinných standardů Úmluvy o práci na moři.

### **K § 63**

Návrh přejímá ze zákoníku práce vymezení těch pojmů, které jsou potřeba. Pojmy jsou vymezeny v zásadě shodně se zákoníkem práce s výjimkou pracovní pohotovosti, kde se upouští od podmínky, že pohotovost nemůže být vykonávána na pracovišti; pohotovost člena posádky bude v zásadě vždy vykonávána na lodi.

### **K § 63a**

Odstavce 1 až 3, které se týkají délky týdenní pracovní, jejího rozvrhování a směn, jsou převzaty beze změn nebo jen s nepodstatnými změnami ze zákoníku práce. V odstavci 4, který se týká seznamování člena posádky s pracovním rozvrhem, je s ohledem na charakter provozu lodě zkrácena lhůta, ve které musí být člen posádky lodě s rozvrhem seznámen. Odstavec 5, který se týká zveřejňování seznamu na palubě lodi, představuje implementaci standardu A2.3 odst. 10 Úmluvy o práci na moři.

### **K § 63b**

Úprava přestávek v práci byla bez větších změn převzata ze zákoníku práce.

### **K § 63c**

Doba odpočinku je upravena odchylně od zákoníku práce tak, aby zohlednila požadavky Úmluvy o práci na moři (standard A2.3 odst. 3 až 8 a 14) a specifické podmínky provozu námořního plavidla. Úmluva o práci na moři dává na výběr, zda bude upravena maximální délka pracovní doby (směny), nebo minimální délka odpočinku (mezi směnami v týdnu). Návrh vychází z druhého přístupu a upravuje minimální délku nepřetržitého odpočinku mezi směnami, která může být zkrácena jen za mimořádných okolností a toto zkrácení musí být nahrazeno poté, co mimořádné okolnosti pominou. Co se týče minimálního nepřetržitého odpočinku v týdnu, dává návrh dvě možnosti: (1) 27 hodin nepřetržitého odpočinku v týdnu nebo (2) součet odpočinku mezi směnami za týden musí být alespoň 77 hodin, tj. nepřetržitý odpočinek v týdnu nemusí být koncentrován do jednoho dne, ale může být nahrazen prodloužením odpočinku mezi směnami v týdnu. Tyto alternativy jsou v souladu s Úmluvou o práci na moři a zároveň respektují možnosti při práci na lodi, kdy určité činnosti

musí být vykonávány kontinuálně, aniž je vždy možné nebo ekonomicky únosné zajistit nahraditelnost (např. kapitán, důstojníci, kuchař).

#### **K § 63d**

Ve vztahu k práci přesčas nejsou na rozdíl od zákoníku práce stanoveny limity, neboť tyto jsou dány minimálními dobami odpočinku (viz předchozí §). Pracovní pohotovost je převzata z úpravu zákoníku práce jen s dílčími odchylkami (viz text k § 63).

#### **K § 63e**

Úprava evidence pracovní doby je v zásadě převzata ze zákoníku práce s nezbytnými úpravami s ohledem na odchylky v předchozích §§ a s ohledem na požadavky Úmluvy o práci na moři na přístupnost a poskytování výpisů z této evidence.

#### **K § 63f viz výše.**

#### **K bodu 38 (§ 64)**

S ohledem na standard A 2.6 Úmluvy o práci na moři se poskytnutí odstupného rozšiřuje i na pracovní poměr sjednaný na dobu neurčitou.

#### **K bodu 39 (§ 65 odst. 1)**

Formulační úprava navázaná na to, že legislativní zkratka „repatriace“ byla zavedena už v § 24.

#### **K bodu 40 (§ 65 odst. 2)**

Dochází k formulační úpravě ustanovení obsahujícího možnost velitele lodě nařídít repatriaci člena posádky, a to s ohledem na formulaci použitou v této souvislosti v zákoníku práce, který již nepracuje s termínem „závažného porušení pracovní kázně“ a nadále užívá slovního spojení „závažné porušení povinností vyplývajících z právních předpisů vztahujících se k vykonávané práci“.

#### **K bodu 41 (§65 odst. 3)**

S ohledem na standard A 2.5 odst. 2 písm. c) Úmluvy o práci na moři se přímo v zákoně přesněji vymezují náklady na repatriaci, které nese provozovatel lodě.

#### **K bodu 42 (§ 65 odst. 5)**

Formulační úprava s ohledem na změnu vymezení repatriace v § 24.

#### **K bodu 43 (§ 65 odst. 6)**

S ohledem na standard A 2.5 odst. 5 Úmluvy o práci na moři se vkládá povinnost státu zabezpečit repatriaci v případě, že tak neučiní provozovatel lodě, a to na jeho náklady. V tomto případě by jednak měla být možnost využít povinného pojištění provozovatele lodě, jednak uložit sankci.

#### **K bodům 44 a 45 (§ 66 odst. 2 až 4)**

§ 66 je doplňován o některé podrobnosti k prostorům, kterými musí být loď vybavena, a to s ohledem na standard A 3.1 Úmluvy o práci na moři, který stanoví požadavky na počet, rozměry vybavení těchto prostor. Zároveň je do odstavce 2 vloženo zmocnění pro prováděcí

předpis (vyhlášku Ministerstva dopravy), a to zejm. za účelem využití výjimek, které úmluva umožňuje pro menší lodě a jachty. V této souvislosti je jako nadbytečný rušen odstavec 4.

V odstavci 3 je s ohledem na standard A 3.2 odst. 1 a 2 Úmluvy o práci na moři doplněno upřesnění k otázce zásobování vodou a potravinami.

#### **K bodu 46 (§ 66 nově označený odst. 4)**

V návaznosti na standard A 3.1 odst. 18 a standard A 3.2 odst. 7 Úmluvy o práci na moři se rozšiřují kontrolní povinnosti velitele lodě.

#### **K bodu 47 (§ 66 odst. 6)**

Zvláštní úprava možnosti zasílání části nebo celé výplaty člena posádky lodě jeho rodinným příslušníkům nebo jiným osobám v návaznosti na standard A 2.2 odst. 3 až 5 Úmluvy o práci na moři.

#### **K bodu 48 (§ 67a až 67e)**

Do zákona jsou doplňována ustanovení obsahující právní úpravu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v návaznosti na standard A 4. 3.

Oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci vychází ze zásad správné praxe Mezinárodní organizace práce nazvané Předcházení nehodám na palubě lodi na moři a v přístavu z roku 1996 a jejich následných verzí. Tyto zásady obsahuje stávající vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 25/2001 Sb., o pravidlech bezpečnosti práce na námořní obchodní lodi.

Primární povinnosti provozovatele lodi (zajistit, aby loď včetně jejího zařízení a vybavení byla udržována ve stavu, který zaručuje bezpečnost a ochranu zdraví při práci a usnadní zvládnutí havarijních situací), velitele lodi a ostatních členů posádky byly ze shora uvedené vyhlášky převedeny na zákonnou úroveň a budou tak nadále obsaženy v zákoně o námořní plavbě. Konkrétní požadavky na vybavení lodi z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, jakož i jednotlivé zásady a postupy pro konkrétní druhy práce (např. pro provádění natěračských prací, pro práce ve strojních prostorech, pro práce v kuchyni, pro bezpečný pohyb na palubě lodi atd.) bude i nadále upravovat prováděcí právní předpis.

Povinnosti při zjišťování a hodnocení rizikových faktorů pracovních podmínek na lodi a povinnost přijímat minimální opatření k ochraně zdraví jsou navázány na obecnou právní úpravu (zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, § 7 a 8 nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů, nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, atd.), nesměřují však vůči provozovateli lodě jakožto zaměstnavateli, nýbrž vůči veliteli lodě.

Do zákona o námořní plavbě se zařazuje ustanovení obsahující postup vyřizování stížností v pracovněprávních věcech. Provozovatel lodě je povinen pověřit jednoho nebo více členů posádky vyřizováním těchto stížností. Stížnost může člen posádky lodě podat této osobě nebo přímo veliteli lodě. Způsob vyřízení stížností bude moci být přezkoumán na žádost člena posádky velitelem nebo provozovatelem lodě.

### **K bodu 49 (§ 68)**

Dochází k úpravě stávajícího ustanovení § 68 ve smyslu vyloučení použití čtvrté části zákoníku práce upravující pracovní dobu a dobu odpočinku, neboť zákon o námořní plavbě bude obsahovat v této oblasti úpravu speciální.

### **K bodu 50 (§ 68a)**

Úprava spojená s implementací Úmluvy o práci na moři – s výjimkou schvalování způsobilosti lodě – se navrhovaným ustanovením vztahuje i na námořní jachty, pokud jsou členové posádky jachty v pracovním vztahu k provozovateli jachty; jedná se tedy o situace, kdy je provozování jachty podnikatelskou činností. Tento krok je činěn vzhledem k tomu, že v uvedeném případě Úmluva o práci na moři dopadá i na jachty; zároveň je třeba uvést, že co se týče požadavků na prostory lodě / jachty, uplatní Ministerstvo dopravy v prováděcím předpise všechny výjimky, která Úmluva o práci na moři ve vztahu k menším lodím umožňuje.

### **K bodu 51 a 52 (§ 76)**

Jedná se o dílčí úpravy výkonu kontrolní pravomoci s ohledem na standard A 5.1.4 odst. 7, 10 a 12 Úmluvy o práci na moři.

Z legislativně technického hlediska vychází číselné označení odstavce 3 a nově doplňovaných odstavců 4 a 5 z návrhu zákona, kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím kontrolního řádu. Tento návrh zákona obsahuje změny § 76 odst. 1 až 3 v souvislosti s novým kontrolním řádem v části dvacáté osmé a byl schválen vládou dne 20. listopadu 2013 č. usnesení 869 (v současné době projednáváno Poslaneckou sněmovnou Parlamentu České republiky tisk č. 29).

### **K bodům 53 až 70 (§ 78)**

Jedná se úpravy správního trestání – přestupků v návaznosti na rušení a změny stávajících povinností a vkládání některých povinností nových.

### **K bodům 71 až 80 (§ 79)**

Jedná se úpravy správního trestání – správních deliktů v návaznosti na rušení a změny stávajících povinností a vkládání některých povinností nových.

### **K bodu 81 (§ 85)**

Navrhují se úpravy souhrnného zmocňovacího ustanovení s ohledem na změny provedené v textu zákona.

## **K čl. II (přechodná ustanovení)**

### **K bodům 1 a 2**

Jedná se o přechodná ustanovení ke změnám provedeným v návaznosti na implementaci Úmluvy o práci na moři. Bod 1 přechodných ustanovení vyplývá přímo z úmluvy. Body 2. a 3. upravují situace, kdy pracovní právní vztahy pro účely plavby, která se uskuteční zcela nebo zčásti po nabytí účinnosti tohoto zákona, byly založeny již před nabytím

jeho účinnosti. S ohledem na zásadu právní jistoty se tyto vztahy budou do ukončení plavby řídit dosavadní právní úpravou.

### **K bodu 3**

Jedná se o přechodné ustanovení zachovávající již udělené akreditace (v současnosti 1 udělená akreditace) k provádění výuky a výcviku v platnosti.

### **K bodům 4 až 7**

Jedná se o přechodná ustanovení směřující k náběhu na nový způsob a vzor průkazů způsobilosti členů posádky. V návaznosti na úmluvu STCW se stanoví, že stávající průkazy způsobilosti zůstávají v platnosti nejdéle do konce roku 2016. Zároveň se umožňuje jednak požádat o výměnu platného starého průkazu způsobilosti za nový s takto omezenou způsobilostí, jednak v této lhůtě při ukončení platnosti průkazu před koncem roku 2016 požádat o vydání průkazu způsobilosti podle dosavadní úpravy, ovšem opět s platností pouze do konce roku 2016. PO tomto datu už musí všichni držitelé průkazu mít nový vzor průkazu a splňovat nové podmínky pro jeho vydání.

## **K části druhé**

### **K článku III (Změna zákona o správních poplatcích)**

V návaznosti na novou právní úpravu se provádí terminologické změny v položce 41 zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, a doplňuje se položka za vydání osvědčení o zdravotní způsobilosti, neboť v návaznosti na mezinárodní úmluvu STCW dochází v zákoně o námořní plavbě ke změně spočívající v oddělení odborné a zdravotní způsobilosti námořníků; oprávnění pro výkon práce vykonávané na palubě lodi prokazované průkazem způsobilosti bude udělováno na základě prokázání pouze odborné, nikoliv zdravotní způsobilosti, a zdravotní způsobilost bude prokazována samostatným osvědčením. Správní poplatek za vydání osvědčení o zdravotní způsobilosti podle § 48 odst. 1 bude vybírán ve výši 200 Kč.

## **K části třetí**

### **K článku IV (Změna zákona o inspekci práce)**

V návaznosti na § 12n navrhované právní úpravy, podle které si Námořní úřad za účelem posouzení souladu podmínek pro práci členů posádky lodě s požadavky části páté zákona o námořní plavbě a zákoníku práce, vyžádá závazné stanovisko Státního úřadu inspekce práce, se příslušná působnost tohoto úřadu zakotvuje do výčtu obsaženého v § 4 odst. 1 zákona č. 251/2005 Sb., o inspekci práce, ve znění pozdějších předpisů.

## **K části čtvrté**

### **K článku V (Účinnost)**

Navrhuje se účinnost prvním dnem třetího kalendářního měsíce následujícího po dni vyhlášení zákona, přičemž předkladatel vzal při stanovení účinnosti navrhované právní úpravy v úvahu délku legislativního procesu a lhůty, ve kterých musí být přijata příslušná opatření k provedení relevantních předpisů Evropské unie.

V Praze dne 9. července 2014

předseda vlády

Mgr. Bohuslav Sobotka, v.r.

ministr dopravy

Ing. Antonín Prachař, v.r.