

# Vládní návrh

## ZÁKON

ze dne ..... 2021,

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

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

### 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., zákona č. 64/2014 Sb., zákona č. 81/2015 Sb., zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 339/2020 Sb. a zákona č. .../2021 Sb., se mění takto:

1. V poznámce pod čarou č. 1 se věta „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.“ zrušuje.

*CELEX: 32019L1159*

2. Na konci poznámky pod čarou č. 1 se na samostatné řádky doplňují věty „Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/883 ze dne 17. dubna 2019 o přístavních zařízeních pro příjem odpadu z lodí, kterou se mění směrnice 2010/65/EU a zrušuje směrnice 2000/59/ES. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1159 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2008/106/ES o minimální úrovni výcviku námořníků a zrušuje směrnice 2005/45/ES o vzájemném uznávání průkazů způsobilosti námořníků vydaných členskými státy.“.

*CELEX: 32019L0883*

*CELEX: 32019L1159*

3. Poznámka pod čarou č. 4a se zrušuje.

4. V § 23a odst. 1 úvodní části ustanovení, § 23a odst. 3 a v § 23a odst. 5 větě první se za slova „Evropské unie“ vkládají slova „nebo státu tvořícího Evropský hospodářský prostor“.

5. V § 23a odst. 1 úvodní části ustanovení a v § 23a odst. 4 úvodní části ustanovení se slova „tohoto členského státu“ nahrazují slovy „tohoto státu“.

6. V § 23a se za odstavce 2 vkládají nové odstavce 3 až 6, které znějí:

„(3) Provozovatel nebo velitel lodi o hrubé prostornosti přesahující 300 tun, která směřuje do přístavu členského státu Evropské unie nebo státu tvořícího Evropský hospodářský prostor, je povinen oznámit orgánu tohoto státu příslušnému podle jeho předpisů prostřednictvím k tomu určeného formuláře údaje o lodi, průběhu plavby, druhu a množství odpadu nacházejícím se na lodi, skladovací kapacitě lodi pro jednotlivé druhy odpadu a o jeho předání přístavnímu zařízení pro příjem odpadu; to neplatí, byla-li příslušným orgánem

členského státu Evropské unie nebo státu tvořícího Evropský hospodářský prostor udělena výjimka z této povinnosti z důvodu přepravy prováděné s pravidelnými a častými zastávkami.

(4) Údaje uvedené v odstavci 3 je provozovatel nebo velitel lodi povinen oznámit

a) alespoň 24 hodin před předpokládaným příplutím do přístavu,

b) nejpozději v době, kdy loď opouští předchozí přístav, pokud doba plavby trvá méně než 24 hodin, nebo

c) neprodleně po zjištění přístavu určení, je-li znám méně než 24 hodin před příplutím do přístavu.

(5) Údaje oznámené podle odstavce 3 je provozovatel nebo velitel lodi povinen uschovat na palubě lodi alespoň do doby vyplutí z přístavu následujícího po přístavu, v němž se nachází přístavní zařízení, jemuž byl odpad předán, a na žádost tyto údaje zpřístupnit příslušnému orgánu členského státu Evropské unie nebo státu tvořícího Evropský hospodářský prostor. Údaje musí být uschovány v elektronické podobě, nebrání-li tomu okolnosti, které provozovatel nebo velitel lodi nemohl odvrátit.

(6) Provozovatel nebo velitel lodi o hrubé prostornosti přesahující 300 tun je povinen

a) zaznamenat do systému pro výměnu informací na moři údaje obsažené v potvrzení o předání odpadu přístavnímu zařízení pro příjem odpadu nacházejícímu se v členském státu Evropské unie nebo státu tvořícím Evropský hospodářský prostor před vyplutím z přístavu, v němž se nachází přístavní zařízení, jemuž byl odpad předán, nebo neprodleně po vystavení potvrzení provozovatelem tohoto zařízení, a

b) uschovat potvrzení o předání odpadu přístavnímu zařízení pro příjem odpadu na palubě lodi alespoň po dobu 2 let ode dne jeho vystavení a na žádost je zpřístupnit příslušnému orgánu členského státu Evropské unie nebo státu tvořícího Evropský hospodářský prostor.“.

Dosavadní odstavce 3 až 7 se označují jako odstavce 7 až 11.

*CELEX: 32019L0883*

7. V § 23a odst. 8 úvodní části ustanovení se slova „odstavci 3 příplouvající z přístavu mimo Evropskou unii a směřující do přístavu členského státu Evropské unie“ nahrazují slovy „odstavci 7 příplouvající z přístavu mimo Evropskou unii nebo Evropský hospodářský prostor a směřující do přístavu členského státu Evropské unie nebo státu tvořícího Evropský hospodářský prostor“.

8. V § 23a odst. 8 písm. b) se za slova „Evropské unie“ vkládají slova „nebo státu tvořícím Evropský hospodářský prostor“.

9. V § 23a odst. 10 se slova „odstavcích 1 a 3 až 5“ nahrazují slovy „odstavcích 1, 3 a 7 až 9“.

*CELEX: 32019L0883*

10. V § 23a odst. 11 se slova „Rozsah údajů předávaných podle odstavců 3 až 5“ nahrazují slovy „Vzor formuláře podle odstavce 3 a rozsah údajů předávaných podle odstavců 7 až 9“.

*CELEX: 32019L0883*

11. V § 24 odst. 1 písm. m) se za slova „průkazy způsobilosti“ vkládají slova „, potvrzení o uznání průkazu způsobilosti, byla-li vydána,“.

CELEX: 32019L1159

12. Za § 33 se vkládá nový § 33a, který včetně nadpisu zní:

„§ 33a

**Zajištění předávání odpadu velitelem námořního plavidla**

Velitel námořního plavidla je povinen před opuštěním přístavu členského státu Evropské unie nebo státu tvořícího Evropský hospodářský prostor zajistit předání odpadu nacházejícího se na palubě námořního plavidla přístavnímu zařízení pro příjem odpadu v souladu s Mezinárodní úmluvou MARPOL; to neplatí,

a) byla-li z této povinnosti příslušným orgánem tohoto státu udělena výjimka z důvodu přepravy prováděné s pravidelnými a častými zastávkami a na námořním plavidle je dostatečná skladovací kapacita pro veškerý odpad, který vznikl a vznikne během plavby do následujícího přístavu určení, nebo

b) je-li znám následující přístav určení, v tomto přístavu je odpovídající přístavní zařízení pro příjem odpadu a

1. z údajů oznámených provozovatelem nebo velitelem lodi o hrubé prostornosti přesahující 300 tun podle § 23a odst. 3 a z údajů obsažených v potvrzení o předání odpadu přístavnímu zařízení pro příjem odpadu nebo, jde-li o jiné námořní plavidlo, z údajů dostupných na jeho palubě vyplývá, že na námořním plavidle je dostatečná skladovací kapacita pro veškerý odpad, který vznikl a vznikne během plavby do tohoto přístavu, nebo

2. námořní plavidlo připlulo do přístavu za nepříznivých povětrnostních podmínek nebo se v něm zdrží po dobu kratší než 24 hodin.“.

CELEX: 32019L0883

13. V § 43 odst. 5 úvodní části ustanovení se za slova „držitel průkazu způsobilosti“ vkládají slova „vydaného Úřadem“.

14. V § 43 odst. 6 větě první se za slovo „držitele“ vkládají slova „jím vydaného“.

15. V § 43 odst. 7 úvodní části ustanovení se za slovo „Úřad“ vkládá slovo „jím“.

16. V § 43 odst. 9 se za slova „průkazu způsobilosti“ vkládají slova „vydaného Úřadem“.

17. V § 43 se za odstavec 9 vkládá nový odstavec 10, který zní:

„(10) Oprávnění pro výkon zvláštní činnosti a oprávnění pro výkon práce spojené s funkcí člena posádky lodě osvědčuje rovněž platný průkaz způsobilosti vydaný jiným členským státem Evropské unie nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor; jde-li o průkaz způsobilosti pro člena posádky lodě na velitelské nebo provozní úrovni, musí být tento průkaz způsobilosti uznán Úřadem.“.

Dosavadní odstavec 10 se označuje jako odstavec 11.

CELEX: 32019L1159

18. V § 47 odst. 1 se věta první zrušuje.

19. V § 47 odst. 1 větě první se slova „Jedná-li se o držitele platného průkazu způsobilosti, opravňujícího k výkonu funkce na velitelské úrovni“ nahrazují slovy „Na žádost držitele platného průkazu způsobilosti, vydaného jiným členským státem Evropské unie nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor pro člena posádky lodě na velitelské nebo provozní úrovni“.

CELEX: 32019L1159

20. V § 47 odst. 1 větě první a v § 47 odst. 2 větě druhé se slova „a znalosti anglického jazyka,“ zrušují.

21. V § 47 odst. 1 větě první a v § 47 odst. 2 větě druhé se slova „a znalost anglického jazyka“ zrušují.

22. V § 47 odst. 1 větě druhé a v § 47 odst. 2 větě třetí se slova „nebo anglického jazyka“ zrušují.

23. V § 47 odst. 4 větě první se za slovo „Úřad“ vkládají slova „po ověření jeho platnosti“.

CELEX: 32019L1159

24. V § 47 odstavec 5 zní:

„(5) Je-li to nezbytné pro provoz lodi, lze jako člena posádky lodě na velitelské nebo provozní úrovni nalodit po dobu nejvýše 3 měsíců ode dne podání žádosti o uznání průkazu způsobilosti rovněž držitele platného průkazu způsobilosti vydaného jiným členským státem Evropské unie nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor, jehož průkaz způsobilosti dosud nebyl Úřadem uznán. Provozovatel a velitel lodi jsou povinni zajistit, aby doklad o podání žádosti byl na palubě lodi.“.

CELEX: 32019L1159

25. V § 47 se odstavec 6 zrušuje.

Dosavadní odstavce 7 a 8 se označují jako odstavce 6 a 7.

26. Za § 47 se vkládá nový § 47a, který včetně nadpisu zní:

„§ 47a

**Zasílání informací o vydaných nebo uznaných průkazech způsobilosti**

Úřad zasílá každoročně do 31. ledna Komisi v anonymizované podobě informace týkající se průkazů způsobilosti pro člena posádky na velitelské nebo provozní úrovni, které vydal nebo uznal za předchozí kalendářní rok.“.

CELEX: 32019L1159

27. V § 48 se na konci odstavce 1 doplňuje věta „Zdravotní způsobilost osvědčuje rovněž platné osvědčení o zdravotní způsobilosti vydané jiným členským státem Evropské unie nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor.“.

CELEX: 32019L1159

28. V § 48 odst. 3, § 48 odst. 6 větě první a v § 48 odst. 8 se za slova „osvědčení o zdravotní způsobilosti“ vkládají slova „vydaného Úřadem“.

**29.** V § 78 odst. 2 písm. k) a v § 79 odst. 2 písm. k) se za slova „průkazy způsobilosti“ vkládají slova „potvrzení o uznání průkazu způsobilosti“.

*CELEX: 32012L0035*

**30.** V § 78 odst. 3 se vkládá nové písmeno a), které zní:

„a) neoznámí nebo nezaznamená údaje podle § 23a“.

Dosavadní písmena a) až n) se označují jako písmena b) až o).

*CELEX: 32019L0883*

**31.** V § 78 odst. 3 se za písmeno g) vkládá nové písmeno h), které zní:

„h) v rozporu s § 47 odst. 5 nezajistí, aby byl na palubě lodi doklad o podání žádosti o uznání průkazu způsobilosti“.

Dosavadní písmena h) až o) se označují jako písmena i) až p).

*CELEX: 32012L0035*

**32.** V § 78 odst. 7 se vkládá nové písmeno a), které zní:

„a) neoznámí nebo nezaznamená údaje podle § 23a“.

Dosavadní písmena a) až q) se označují jako písmena b) až r).

*CELEX: 32019L0883*

**33.** V § 78 odst. 7 se za písmeno k) vkládá nové písmeno l), které zní:

„l) v rozporu s § 33a nezajistí předání odpadu přístavnímu zařízení pro příjem odpadu“.

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

*CELEX: 32019L0883*

**34.** V § 78 odst. 7 se za písmeno o) vkládá nové písmeno p), které zní:

„p) v rozporu s § 47 odst. 5 nezajistí, aby byl na palubě lodi doklad o podání žádosti o uznání průkazu způsobilosti“.

Dosavadní písmena p) až s) se označují jako písmena q) až t).

*CELEX: 32012L0035*

**35.** V § 78 odst. 9 písm. a) se slova „odstavce 3 písm. m) bodu 3“ nahrazují slovy „odstavce 3 písm. o) bodu 3“.

**36.** V § 78 odst. 9 písm. b) se slova „odstavce 3 písm. a), b), c), e), f), g), h), i), písm. m) bodu 1 nebo 2 nebo písm. n)“ nahrazují slovy „odstavce 3 písm. b), c), d), f), g), h), i), j), k), písm. o) bodu 1 nebo 2 nebo písm. p)“ a slova „odstavce 7 písm. f), g), n), o) nebo p)“ se nahrazují slovy „odstavce 7 písm. g), h), p), q), r) nebo s)“.

**37.** V § 78 odst. 9 písm. c) se slova „odstavce 3 písm. d)“ nahrazují slovy „odstavce 3 písm. e)“ a slova „odstavce 7 písm. a), b), d), e), i), j), k), l) nebo q)“ se nahrazují slovy „odstavce 7 písm. b), c), e), f), j), k), m), n) nebo t)“.

**38.** V § 78 odst. 9 písm. d) se slova „odstavce 3 písm. j), k) nebo l)“ nahrazují slovy „odstavce 3 písm. a), l), m) nebo n)“ a slova „odstavce 7 písm. h) nebo m)“ se nahrazují slovy „odstavce 7 písm. a), i), l) nebo o)“.

**39.** V § 78 odst. 9 písm. e) se slova „odstavce 7 písm. c)“ nahrazují slovy „odstavce 7 písm. d)“.

**40.** V § 79 odst. 3 se vkládá nové písmeno a), které zní:

„a) neoznámí nebo nezaznamená údaje podle § 23a“.

Dosavadní písmena a) až n) se označují jako písmena b) až o).

*CELEX: 32019L0883*

**41.** V § 79 odst. 3 se za písmeno g) vkládá nové písmeno h), které zní:

„h) v rozporu s § 47 odst. 5 nezajistí, aby byl na palubě lodi doklad o podání žádosti o uznání průkazu způsobilosti“.

Dosavadní písmena h) až o) se označují jako písmena i) až p).

*CELEX: 32012L0035*

**42.** V § 79 odst. 7 písm. a) se slova „odstavce 3 písm. m) bodu 3“ nahrazují slovy „odstavce 3 písm. o) bodu 3“.

**43.** V § 79 odst. 7 písm. b) se slova „odstavce 3 písm. a), b), c), e), f), g), h), i), písm. m) bodu 1 nebo 2 nebo písm. n)“ nahrazují slovy „odstavce 3 písm. b), c), d), f), g), h), i), j), k), písm. o) bodu 1 nebo 2 nebo písm. p)“.

**44.** V § 79 odst. 7 písm. c) se slova „odstavce 3 písm. d)“ nahrazují slovy „odstavce 3 písm. e)“.

**45.** V § 79 odst. 7 písm. d) se slova „odstavce 3 písm. j), k) nebo l)“ nahrazují slovy „odstavce 3 písm. a), l), m) nebo n)“.

**46.** V § 85 se text „§ 23a odst. 7“ nahrazuje textem „§ 23a odst. 11“, text „§ 43 odst. 10“ se nahrazuje textem „§ 43 odst. 11“ a slova „§ 47 odst. 1, 2 a 8“ se nahrazují slovy „§ 47 odst. 1, 2 a 7“.

## Čl. II

### Účinnost

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 28. června 2021.

*CELEX: 32019L0883*

*CELEX: 32019L1159*

# Důvodová zpráva

## I. Obecná část

Hlavním cílem předkládaného návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „návrh zákona“), je *provést transpozici směrnice* Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/883 ze dne 17. dubna 2019 o přístavních zařízeních pro příjem odpadu z lodí, kterou se mění směrnice 2010/65/EU a zrušuje směrnice 2000/59/ES (dále jen „směrnice (EU) 2019/883“), a *směrnice* Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1159 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2008/106/ES o minimální úrovni výcviku námořníků a zrušuje směrnice 2005/45/ES o vzájemném uznávání průkazů způsobilosti námořníků vydaných členskými státy (dále jen „směrnice (EU) 2019/1159“).

### Hodnocení dopadů regulace (RIA)

Hodnocení dopadů regulace nebylo u tohoto návrhu zákona prováděno, a to v souladu s Plánem legislativních prací vlády na rok 2020, který u příslušného úkolu stanoví, že se hodnocení dopadů regulace neprovede.

### **A) Zhodnocení platného právního stavu, včetně zhodnocení současného stavu ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen**

#### **A. 1 Zhodnocení platného právního stavu**

*Ochrana před znečištěním (předávání odpadu z lodí přístavním zařízením a související notifikační povinnost)*

*Mezinárodní a unijní úprava*

Mezinárodně právní základ v oblasti prevence znečištění životního prostředí z lodní dopravy tvoří Mezinárodní úmluva o zamezení znečištění moří z lodí (dále jen „úmluva MARPOL“), která byla přijata v roce 1973 v Londýně na půdě Mezinárodní námořní organizace (dále jen „IMO“) a následně doplněna Protokoly z let 1973 a 1997. Vnitrostátní ratifikace úmluvy MARPOL a Protokolu z roku 1978 byla vyhlášena sdělením Ministerstva zahraničních věcí pod č. 52/2015 Sb. m. s., Protokol z roku 1997 byl vyhlášen pod č. 53/2015 Sb. m. s.

Úmluva MARPOL je komplexním mezinárodně právním nástrojem, jehož cílem je zamezit znečišťování mořského prostředí vypouštěním škodlivých látek nebo odpadních vod obsahujících takové látky. Za tímto účelem stanoví úmluva MARPOL mimo jiné všeobecný zákaz vypouštění odpadu z lodí do moře, ale současně upravuje i podmínky, za nichž lze určité druhy odpadu do mořského prostředí vypouštět. Úmluva MARPOL požaduje, aby státy, které jsou její smluvní stranou, zajistily v přístavech odpovídající zařízení pro příjem odpadu z lodí.

Na uvedenou mezinárodně právní úpravu brzy navázala unijní právní úprava. Evropská unie provedla části úmluvy MARPOL zejména prostřednictvím směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES ze dne 27. listopadu 2000 o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu (dále jen „směrnice (EU) 2000/59/ES“), jejímž obecným cílem bylo sladit zájmy v oblasti hladkého provozu námořní dopravy s ochranou mořského prostředí. Směrnice (EU) 2000/59/ES bezesporu přispěla ke zvýšení objemu odpadu, který se předává do přístavních

zařízení pro příjem odpadu, a to mimo jiné tím, že zajistila, aby lodě přispívaly k nákladům těchto zařízení bez ohledu na to, jak tato zařízení skutečně využívají, a jako taková se stala účinným nástrojem při snižování vypouštění odpadu do moře. Ukázalo se však rovněž, že směrnice (EU) 2000/59/ES nebyla zcela účinná v důsledku nesouladu s rámcem úmluvy MARPOL a členské státy si navíc vykládaly řadu klíčových pojmů uvedených ve směrnici (EU) 2000/59/ES různým způsobem. Bylo proto rozhodnuto o zrušení směrnice (EU) 2000/59/ES a jejím nahrazení novou směrnicí (EU) 2019/883.

#### *Vnitrostátní úprava*

S ohledem na pozici České republiky, jakožto vnitrozemského státu, který nemá vlastní námořní přístavy (české přístavní území v Hamburku podléhá německé jurisdikci), není v současné době problematika předávání odpadu z lodí přístavním zařízením ve vnitrostátním právním řádu podrobněji upravena.

Většina ustanovení původní směrnice (EU) 2000/59/ES proto byla z hlediska transpozice pro Českou republiku z geografických důvodů vykazována jako nerelevantní. Část požadavků byla vykázána prostřednictvím normativních odkazů na úmluvu MARPOL a v případě některých ustanovení týkajících se předávání lodního odpadu byla využita již platná ustanovení zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o námořní plavbě“), upravující zejména povinnost provozovatele námořního plavidla spočívající v zabezpečení knihy odpadů na lodi a jejím uchovávání pod dobu 3 let ode dne posledního zápisu do ní a rovněž v obecné povinnosti provozovatele zajistit, aby veškerá zařízení na námořním plavidle byla schváleného typu, měla schválenou dokumentaci a jejich provoz vyhovoval požadavkům bezpečnosti a ochrany zdraví a mořského prostředí v souladu s mezinárodními úmluvami Českou republiku zavazujícími.

Změny spočívající v doplnění, příp. zpřesnění stávajících povinností provozovatelů či velitelů námořních plavidel, jež byly na unijní úrovni reflektovány přijetím směrnice (EU) 2019/883, však již nejsou v platné vnitrostátní úpravě promítnuty, nemají tedy vnitrostátně potřebnou právní oporu, a jejich implementace do zákona o námořní plavbě je tedy jedním ze dvou hlavních cílů předloženého návrhu zákona. V platné právní úpravě v první řadě absentuje samotný požadavek na zajištění předání odpadu nacházejícího se na palubě námořního plavidla přístavnímu zařízení pro příjem odpadu před opuštěním přístavu členského státu Evropské unie, stejně jako oznamovací povinnost provozovatele či velitele (lodi o hrubé prostornosti přesahující 300 registrovaných tun směřující do přístavu členského státu Evropské unie) týkající se převáženého odpadu. Platná úprava se omezuje toliko na obecnou povinnost velitele lodi zabránit znečištění mořského prostředí (§ 33 odst. 1 písm. h) zákona o námořní plavbě) a povinnost provozovatele nebo velitele lodi přepravující nebezpečné věci nebo znečišťující látky a směřující do přístavu členského státu Evropské unie oznámit údaje o lodi, průběhu plavby, osobách na lodi, o přepravovaných věcech nebo látkách a jejich umístění na lodi příslušnému orgánu tohoto členského státu (§ 23a). Nebezpečné věci nebo znečišťující látky jednak nemusí být odpadem (mohou být nákladem směřujícím až do přístavu pro něj určeným) a rovněž údaje, které mají být podle směrnice (EU) 2019/883 ve vztahu k odpadu umístěnému na lodi oznamovány, okruhu údajů již podle současné právní úpravy předávaným v souvislosti s přepravovanými nebezpečnými věcmi či znečišťujícími látkami, neodpovídají. V této souvislosti vyhodnotil předkladatel jako nezbytné stávající úpravu doplnit.



## *Výcvik a kvalifikace námořníků (uznávání průkazů způsobilosti a osvědčení o zdravotní způsobilosti)*

### *Mezinárodní a unijní úprava*

V důsledku mezinárodního aspektu námořní dopravy byly v minulosti posádky lodí školeny v různých zemích podle odlišných systémů a pravidel jednotlivých provozovatelů lodí. Brzy však vyvstala zásadní potřeba zajistit, aby všichni členové posádky byli schopni bezpečně plnit své povinnosti. Jelikož se v této souvislosti ukázalo, že zásadní roli v oblasti bezpečnosti námořní plavby hraje výcvik námořníků, přijaly v roce 1978 členské státy IMO Mezinárodní úmluvu o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (dále jen „úmluva STCW“). Úmluva STCW byla naposledy podstatně revidována v roce 2010 (tzv. Manilské změny). Další změny úmluvy STCW týkající se požadavků na výcvik a kvalifikaci námořníků pracujících na lodích podléhajících Mezinárodnímu předpisu pro bezpečnost lodí používajících plyn nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí (dále jen „předpis IGF“) byly přijaty v roce 2015. V roce 2016 byly přijaty změny úmluvy STCW týkající se výcviku a kvalifikace námořníků pracujících na osobních lodích a lodích, které působí v polárních vodách.

Úmluva STCW byla do práva Evropské unie začleněna směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES ze dne 19. listopadu 2008 o minimální úrovni výcviku námořníků (dále jen „směrnice (EU) 2008/106/ES“). Vzhledem k tomu, že všechny členské státy jsou zároveň signatáři úmluvy STCW, lze dosáhnout harmonizovaného provedení jejich mezinárodních závazků sladěním unijních pravidel o výcviku a vydávání průkazů způsobilosti s úmluvou STCW. Z tohoto důvodu bylo na unijní úrovni rozhodnuto o změně několika ustanovení směrnice 2008/106/ES tak, aby unijní úprava odrážela nejnovější změny úmluvy STCW, pokud jde o výcvik a kvalifikaci námořníků pracujících na lodích, na které se vztahuje předpis IGF, na osobních lodích a na lodích, které působí v polárních vodách.

Za tímto účelem byla přijata směrnice (EU) 2019/1159, která kromě výše uvedených změn týkajících se výcviku a kvalifikace námořníků doplňuje i oblast vzájemného uznávání průkazů odborné způsobilosti a osvědčení o zdravotní způsobilosti vydaných námořníkům jinými členskými státy. V této souvislosti přitom došlo ke zrušení směrnice 2005/45/ES a zakotvení příslušné právní úpravy do směrnice 2008/106/ES. Transpozice unijní úpravy uznávání uvedených dokladů je druhým hlavním cílem předkládaného návrhu zákona. Úplné transpozice směrnice (EU) 2019/1159 bude následně dosaženo novelou příslušného *prováděcího právního předpisu*, do něhož budou zapracovány nové požadavky na odbornou způsobilost, které směrnice (EU) 2019/1159 přináší v oblasti výcviku a kvalifikace námořníků pracujících na lodích, na které se vztahuje předpis IGF, na osobních lodích a na lodích, které působí v polárních vodách.

### *Vnitrostátní úprava*

Problematika výcviku a kvalifikace námořníků je v současné době upravena v § 42 až § 50a zákona o námořní plavbě a na tento zákon navazujícím prováděcím právním předpise, kterým je vyhláška č. 112/2015 Sb., o odborné a zdravotní způsobilosti členů posádky lodě, průkazech způsobilosti, námořnických knížkách a kapitánském slibu.

Podle stávající právní úpravy lze jako člena posádky nalodit pouze toho, kdo je zdravotně způsobilý a je držitelem oprávnění (průkazu způsobilosti) pro výkon některé z tzv. zvláštních činností nebo práce spojené s příslušnou funkcí člena posádky lodě, stanoví-li tak úmluva STCW (viz § 42 odst. 1 zákona o námořní plavbě). Průkazy způsobilosti osvědčují zdravotní a odbornou

způsobilost držitele k výkonu zvláštní činnosti a výkonu práce spojené s funkcí člena posádky lodě na velitelské nebo provozní úrovni anebo odbornou způsobilost k výkonu práce spojené s funkcí člena posádky lodě na pomocné úrovni. Prvně zmíněné průkazy způsobilosti jsou vydávány Ministerstvem dopravy plnicím funkci námořního úřadu (dále jen „Námořní úřad“) na dobu 5 let a průkazy způsobilosti osvědčující způsobilost k výkonu práce spojené s funkcí člena posádky lodě na pomocné úrovni jsou vydávány na dobu neurčitou. Pro každou funkci člena posádky lodě a pro každou zvláštní činnost je vydáván samostatný průkaz způsobilosti. Platnost průkazů vydávaných na dobu 5 let může být na žádost držitele za zákonem stanovených podmínek prodloužena na dalších 5 let.

Proces uznávání průkazů způsobilosti je upraven v § 47 zákona o námořní plavbě, podle něhož Námořní úřad uznává průkazy způsobilosti vydané jiným členským státem Evropské unie (nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor), a to na žádost držitele platného průkazu způsobilosti. Je zřejmé, že za stávajícího právního stavu musí být uznání *každého průkazu způsobilosti* aprobováno Námořním úřadem. Zákon o námořní plavbě nadto stanoví, že, jedná-li se o držitele platného průkazu způsobilosti opravňujícího k výkonu funkce *na velitelské úrovni*, uzná Námořní úřad tento průkaz pouze za podmínky, prokáže-li žadatel zákonem požadované znalosti. V případě uznání průkazu způsobilosti vydává Námořní úřad potvrzení o uznání průkazu způsobilosti. Doba platnosti potvrzení o uznání průkazu způsobilosti se shoduje s dobou platnosti tohoto průkazu, činí však nejdéle 5 let.

Směrnice (EU) 2019/1159 je však založena na odlišném principu, podle něhož mají být všechny průkazy způsobilosti, s výjimkou průkazů způsobilosti osvědčujících odbornou způsobilost člena posádky lodě *na velitelské nebo provozní úrovni*, členskými státy Evropské unie vzájemně uznávány bez dalšího, tedy bez jakéhokoliv potřebného (uznávacího) aktu příslušného orgánu. Zvláštního aktu uznání ze strany veřejné moci je tedy třeba pouze v případě průkazů způsobilosti osvědčujících odbornou způsobilost člena posádky lodě na velitelské nebo provozní úrovni, zatímco průkazy způsobilosti osvědčující odbornou způsobilost k výkonu práce spojené s funkcí člena posádky lodě *na pomocné úrovni* by měly být členskými státy uznány přímo *ex lege*. Tomuto principu stávající úprava neodpovídá a je nutno ji v tomto smyslu upravit.

Platná právní úprava obsažená v § 47 odst. 5 zákona o námořní plavbě obsahuje rovněž institut *prozatímního dokladu* o uznání průkazu způsobilosti, který Námořní úřad vydává žadateli o uznání průkazu způsobilosti vydaného jiným členským státem Evropské unie (nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor) na jeho žádost do doby vydání potvrzení o uznání průkazu způsobilosti. Zákon o námořní plavbě v této souvislosti rovněž stanoví podmínky pro vydání prozatímního dokladu, jakož i lhůtu, v jaké Námořní úřad o žádosti o vydání tohoto dokladu rozhodne. Dále je stanoveno, že prozatímní doklad o uznání způsobilosti pozbývá platnosti dnem vydání potvrzení o uznání průkazu způsobilosti, nejpozději však uplynutím 3 měsíců od jeho vydání. Tato praxe byla vyhodnocena jako praxe nadbytečně administrativně nevýhodná a zatěžující. Směrnice (EU) 2019/1159 ve svém článku 5b odst. 6 umožňuje, aby hostitelský členský stát v případě potřeby povolil námořníkovi sloužit po dobu nejvýše tří měsíců na lodi plující pod jeho vlajkou, pokud má tento námořník platný odpovídající průkaz způsobilosti vydaný a potvrzený jiným členským státem, ale dosud nepotvrzený pro uznání dotčeným hostitelským členským státem. Základní podmínkou je, aby vždy byl snadno k dispozici písemný důkaz o tom, že žádost o potvrzení (tedy uznání daného průkazu způsobilosti) byla předána příslušným orgánům. V tomto smyslu je nutno stávající právní úpravu změnit.

Uznávání osvědčení o zdravotní způsobilosti (nebo obdobných dokladů osvědčujících zdravotní způsobilost) platná právní úprava výslovně neřeší. Směrnice (EU) 2019/1159 však počítá s tím, že kromě průkazů způsobilosti osvědčujících odbornou způsobilost námořníků by do režimu vzájemného uznávání měly být zahrnuty rovněž průkazy o jejich zdravotní způsobilosti vydané subjekty pověřenými členskými státy. Článek 5b odst. 3 této směrnice stanoví, že každý členský stát přijme, a to za účelem povolit námořníkům sloužit na lodích plujících pod jeho vlajkou, *průkazy zdravotní způsobilosti* vydané subjekty pověřenými jiným členským státem. Rovněž v tomto kontextu je proto nutno stávající právní úpravu doplnit.

## **B) Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy, včetně dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen**

### **B. 1 Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy**

*Ochrana před znečištěním (předávání odpadu z lodi přístavním zařízením a související notificační povinnost)*

Smyslem směrnice (EU) 2019/883 je zamezit znečišťování mořského prostředí vypouštěním škodlivých látek nebo odpadních vod obsahujících takové látky do moře. Převážná část směrnice (EU) 2019/883 upravuje problematiku přístavních zařízení pro příjem lodního odpadu a zavazuje tudíž pouze přístavní státy. Tato ustanovení směrnice (EU) 2019/883 jsou proto z hlediska transpozice do vnitrostátního právního řádu pro Českou republiku z geografických důvodů irelevantní. Některá ustanovení ale zavazují přímo provozovatele nebo velitele námořních plavidel, přičemž některá z těchto ustanovení dopadají pouze na lodě o *hrubé prostornosti alespoň 300 registrovaných tun*. Termín *hrubá prostornost (tonáž)* se týká vnitřního objemu lodi a používá se jako prostředek pro kategorizaci obchodních plavidel. Hrubá prostornost lodi se vztahuje ke všem oblastem lodi od kýlu do nálevky a od přídě k zádi (v moderním použití se při měření hrubé prostornosti odečte prostor pro posádku a jiné části lodi, které nemohou pojmout náklad). Od roku 1969 je hrubá prostornost lodi hlavním prostředkem, kterým je obchodní loď definována. Hrubá měření tonáže mají řadu právních a administrativních konsekvencí. Používá se k vymezení působnosti různých pravidel na lodě, zejména předpisů upravujících pracovně právní vztahy a bezpečnost práce, registrační poplatky nebo přístavní poplatky. Zákon o námořní plavbě registraci takovýchto lodí pod českou vlajkou umožňuje a do budoucna ji rozhodně nelze vyloučit. Uvedená ustanovení unijního práva je třeba promítnout do vnitrostátní právní úpravy a jejich transpozice je proto jedním z cílů navrhované úpravy.

V prvé řadě se do zákona o námořní plavbě doplňuje primární povinnost ukládající veliteli námořního plavidla (tzn. námořní obchodní lodi, ale i námořní jachty) zajistit předání odpadu nacházejícího se na jeho palubě přístavnímu zařízení pro příjem odpadu, a to před opuštěním přístavu členského státu Evropské unie nebo státu tvořícího Evropský hospodářský prostor. V souladu se směrnicí (EU) 2019/883 se vymezuje několik výjimek, které umožňují předání odpadu z lodi až v následujícím přístavu určení. Tyto výjimky se týkají zejména krátkodobých zastávek, nepříznivých povětrnostních podmínek nebo situací, kdy má loď dostatečnou kapacitu pro skladování odpadu na lodi. Pro uplatnění každé z těchto výjimek musí být znám následující přístav určení, ve kterém musí být odpovídající přístavní zařízení, které by odpad z lodi přijalo.

Návrhem zákona dochází v souladu se směrnicí (EU) 2019/883 rovněž k doplnění oznamovacích povinností provozovatele nebo velitele lodi stanovených v § 23a zákona o námořní

plavbě o další notifikační povinnost související s předběžným oznámením o odpadu. Navrhovaná úprava transponuje ustanovení směrnice (EU) 2019/883, která dopadají na „provozovatele, zástupce nebo velitele lodi spadající do oblasti působnosti směrnice 2002/59/ES“, přičemž takovou lodí je dle uvedené směrnice loď o *hrubé prostornosti* alespoň 300 registrovaných tun. Údaje, jež mají být předmětem oznámení, vycházejí z formuláře uvedeného v příloze 2 směrnice (EU) 2019/883, přičemž návrh zákona v této souvislosti formuluje příslušné zákonné zmocnění pro vydání prováděcího právního předpisu, který bude obsahovat vzor předmětného formuláře. Vymezuje se rovněž doba, v níž je provozovatel nebo velitel lodi povinen oznámit předmětné údaje příslušnému orgánu členského státu (nebo státu tvořícího Evropský hospodářský prostor), do jehož přístavu loď směřuje. Okamžik oznámení se stanoví alternativně, což je reakcí na fakt, že v době vyplutí lodi z přístavu je často znám pouze kurz, nikoli konkrétní přístav určení, který se může v průběhu plavby i změnit. Návrh zákona nově zakotvuje rovněž související povinnost provozovatele nebo velitele lodi uschovat takto oznámené údaje na palubě lodi po stanovenou dobu a na žádost tyto údaje zpřístupnit příslušným orgánům.

Návrh zákona dále v souladu s požadavky směrnice (EU) 2019/883 doplňuje povinnost provozovatele nebo velitele lodi zaznamenat údaje obsažené v potvrzení o předání odpadu přístavnímu zařízení do systému pro výměnu informací na moři (tzv. databáze *SafeSeaNet*). Uvedené potvrzení vydává v návaznosti na předání odpadu lodí (čl. 7 odst. 1 směrnice (EU) 2019/883) provozovatel zařízení pro příjem odpadu. Stanoví se rovněž povinnost uschovat potvrzení na lodi pod dobu alespoň 2 let.

S ohledem na požadavek obsažený ve směrnici (EU) 2019/883, podle něhož mají členské státy Evropské unie stanovit odpovídající sankce za porušení vnitrostátních předpisů přijatých na základě této směrnice, je nezbytnou součástí návrhu transpoziční úpravy i doplnění odpovídajících skutkových podstat přestupků a správních trestů za jejich spáchání.

#### *Výcvik a kvalifikace námořníků (uznávání průkazů způsobilosti a osvědčení o zdravotní způsobilosti)*

Hlavní novum, které přináší směrnice (EU) 2019/1159 v oblasti uznávání průkazů způsobilosti členů posádek, spočívá (zjednodušeně řečeno) v automatické akceptaci průkazů způsobilosti vydávaných v rámci Evropské unie a Evropského hospodářského prostoru členům posádky na jiné než velitelské nebo důstojnické úrovni. Tyto průkazy způsobilosti se mají napříště v rámci usnadnění volného pracovního pohybu námořníků *bez dalšího akceptovat*, odpadne u nich tedy jakýkoliv proces uznávání ze strany Námořního úřadu. Oprávnění pro výkon zvláštní činnosti a oprávnění pro výkon práce spojené s funkcí člena posádky lodě tedy bude podle navrhované právní úpravy napříště osvědčovat rovněž platný průkaz způsobilosti vydaný jiným členským státem Evropské unie nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor. Procesu uznání Námořním úřadem podle § 47 budou v souladu s čl. 1 bodem 5 směrnice (EU) 2019/1159 nadále podléhat pouze průkazy způsobilosti pro člena posádky lodě na velitelské nebo provozní (důstojnické) úrovni. Zde bude žadatel o uznání průkazu nadále povinen prokázat zákonem požadované znalosti, z jejichž výčtu se však vypouští doposud požadovaná znalost anglického jazyka. Požadavek na znalost anglického jazyka nemá podklad v unijním právu. Angličtina je na námořních obchodních lodích naprosto běžně užívaným jazykem a prokazování její znalosti u držitelů průkazů způsobilosti vydaných v rámci Evropské unie bylo vyhodnoceno jako zbytečná administrativní zátěž jak pro žadatele o uznání průkazu způsobilosti, tak pro Námořní úřad.

Navrhovaná právní úprava upouští dále od institutu *prozatímního dokladu* o uznání průkazu způsobilosti, který byl doposud do doby vydání potvrzení o uznání průkazu způsobilosti vydáván Námořním úřadem žadatelům o uznání jejich průkazu způsobilosti vydaného jiným členským státem Evropské unie (nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor), splnili-li pro to zákonem stanovené podmínky. Napříště bude možné jako člena posádky lodi na velitelské nebo provozní úrovni nalodit po dobu nejvýše 3 měsíců ode dne podání žádosti o uznání průkazu způsobilosti rovněž držitele platného průkazu způsobilosti vydaného jiným členským státem Evropské unie (nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor), jehož průkaz způsobilosti dosud nebyl Námořním úřadem uznán. Zároveň se však konstruuje podmínky, za nichž je takto možno postupovat. Musí to být nezbytné pro provoz lodí a provozovatel a velitel lodí musí zajistit přítomnost dokladu o podání žádosti o uznání předmětného průkazu způsobilosti na palubě lodí. Navrhovaná úprava sleduje snížení administrativní zátěže, přičemž směrnice (EU) 2019/1159 takový postup výslovně umožňuje.

Další navrhovanou změnou vycházející z požadavků směrnice (EU) 2019/1159 je automatická akceptace (bez potřeby jakéhokoliv procesu uznávání ze strany Námořního úřadu) platných osvědčení o zdravotní způsobilosti vydaných jiným členským státem Evropské unie nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor. Uznávání osvědčení o zdravotní způsobilosti doposud nebylo v platné právní úpravě upraveno.

Do zákona o námořní plavbě se dále navrhuje doplnit informační povinnost Námořního úřadu vůči Evropské komisi spočívající v každoročním zasílání informací o vydaných nebo uznaných průkazech způsobilosti pro člena posádky na velitelské nebo provozní úrovni. Předávané údaje budou zahrnovat informace podle přílohy V směrnice (EU) 2019/1159.

S ohledem na požadavek obsažený čl. 29 směrnice (EU) 2008/106/ES, podle něhož mají členské státy Evropské unie stanovit odpovídající sankce za porušení vnitrostátních předpisů přijatých na základě této směrnice, je nezbytnou součástí návrhu transpoziční úpravy i doplnění odpovídajících skutkových podstat přestupků a správních trestů za jejich spáchání.

## **B. 2 Zhodnocení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen**

Na zákaz diskriminace a na rovnost žen a mužů nemá navrhovaná právní úprava žádný dopad.

### **C) Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku**

Předkládaným návrhem zákona dochází především k zajištění slučitelnosti právního řádu České republiky s právem Evropské unie.

Dochází tak zejména k transpozici relevantních ustanovení směrnice (EU) 2019/883 a směrnice (EU) 2019/1159 do vnitrostátního právního řádu. Neprovedení potřebných implementačních opatření by mělo za následek veškerá rizika spojená s neplněním závazků plynoucích České republice z jejího členství v Evropské unii, zejména tedy zahájení procedur podle čl. 258 a čl. 260 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Uvedených cílů nelze dosáhnout jiným způsobem než adekvátní změnou stávající právní úpravy, a to primárně změnou zákona o námořní plavbě. Navrhovaná právní úprava je proto nezbytná.

#### **D) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky**

Z hlediska Listiny základních práv a svobod se navržená regulace dotýká zejména práva na svobodnou volbu zaměstnání a práva na podnikání (čl. 26), kdy nicméně platí, že zákonodárce může stanovit podmínky a omezení pro výkon určitých povolání nebo činností. Předkladatel se domnívá, že navržená právní úprava obстоjí v tzv. testu rozumnosti, jenž Ústavní soud používá v kontextu tohoto hospodářského práva při hodnocení ústavně právní konformity konkrétní právní úpravy.

Nově navrhované povinnosti směřující k provozovatelům námořních plavidel v oblasti předávání odpadu v přístavních zařízeních vycházejí z požadavků unijního práva a jejich zavedení je nezbytné z hlediska zajištění závazků České republiky vyplývajících z členství v Evropské unii.

V oblasti uznávání průkazů způsobilosti dochází v důsledku navrhované úpravy spočívající v automatické akceptaci určitých druhů průkazů způsobilosti vydaných jinými členskými státy Evropské unie (nebo státy tvořícími Evropský hospodářský prostor) ke značnému zjednodušení přístupu k výkonu povolání členů lodních posádek, kteří jsou držiteli uvedených průkazů. V případě průkazů způsobilosti pro členy posádek na velitelské nebo důstojnické úrovni zůstává zachován stávající princip založený na procesu uznání těchto průkazů Námořním úřadem. Uvedená úprava tedy v souladu s čl. 26 Listiny základních práv a svobod stanoví podmínky a omezení pro výkon určitých povolání, přičemž vychází z požadavků unijního práva.

Lze konstatovat, že navrhovaná právní úprava je v souladu s ústavním pořádkem České republiky, jakož i s ustálenou judikaturou Ústavního soudu.

#### **E) Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s právem Evropské unie, judikaturou soudních orgánů Evropské unie a obecnými právními zásadami práva Evropské unie**

Navrhovaná právní úprava představuje transpoziční opatření ve vztahu ke

- **směrnici (EU) 2019/883**, jejíž transpoziční lhůta uplyne dne 28. června 2021, a
- **směrnici (EU) 2019/1159**, jejíž transpoziční lhůta uplyne dne 2. srpna 2021.

Navrhovaná právní úprava je se shora uvedenými předpisy Evropské unie v souladu.

Ke směrnicím (EU) 2019/883 a 2019/1159 se zatím nevztahuje žádná judikatura Soudního dvora Evropské unie.

Ustanovení přílohy I směrnice (EU) 2019/1159 jsou do vnitrostátního právního řádu transponována rovněž prostřednictvím úmluvy STCW. Českou republikou byl již zahájen proces přistoupení také ke změnám této úmluvy obsaženým v tzv. předpisu IGF (mezinárodní předpis pro bezpečnost lodí používajících plyny nebo jiná paliva s nízkým bodem vzplanutí) a tzv. polárnímu předpisu (změna úmluvy STCW týkající se výcviku a kvalifikace námořníků pracujících na osobních lodích a lodích, které působí v polárních vodách).

Lze shrnout, že předkládaný návrh zákona je tedy v souladu s právem Evropské unie a je rovněž slučitelný s relevantní judikaturou soudních orgánů Evropské unie a obecnými právními zásadami práva Evropské unie.

**F) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána, včetně zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod**

**F. 1 Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána**

Základ mezinárodněprávní úpravy v oblasti prevence znečištění životního prostředí z lodní dopravy tvoří úmluva MARPOL, která byla přijata v roce 1973 v Londýně na půdě IMO a následně byla doplněna Protokoly z let 1973 a 1997. Na uvedenou mezinárodně právní úpravu navázala unijní právní úprava. Části úmluvy MARPOL byly provedeny zejména prostřednictvím směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES ze dne 27. listopadu 2000 o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu a následně novou směrnicí (EU) 2019/883, jejíž řádnou transpozicí bude dosaženo souladu vnitrostátní právní úpravy s mezinárodněprávními závazky České republiky.

Pramen mezinárodněprávní úpravy v oblasti výcviku a kvalifikace námořníků tvoří úmluva STCW, na kterou na unijní úrovni navázala směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES o minimální úrovni výcviku námořníků. Aby unijní úprava odrážela nejnovější změny úmluvy STCW, byla přijata směrnice (EU) 2019/1159, jejíž navrhovanou implementací do vnitrostátního právního řádu dojde k plnému zohlednění uvedené mezinárodní úmluvy.

Lze shrnout, že navrhovaná právní úprava je v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána.

**F. 2 Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod**

Obsah navrhované právní úpravy byl posouzen z hlediska slučitelnosti s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) a byla identifikována navrhovaná ustanovení, o nichž lze uvažovat jako o ustanoveních, jichž se dotýká právní úprava obsažená v Úmluvě.

Jako relevantní se jeví posouzení slučitelnosti navrhovaných ustanovení s právem na ochranu majetku ve smyslu Protokolu č. 1 Úmluvy a zásadou uložení trestu jen na základě zákona ve smyslu čl. 7 Úmluvy.

*Právo na ochranu majetku (Protokol č. 1 Úmluvy)*

Protokol č. 1 Úmluvy stanoví, že každá fyzická nebo právnická osoba má právo pokojně užívat svůj majetek. Nikdo nemůže být zbaven svého majetku s výjimkou veřejného zájmu a za podmínek, které stanoví zákon a obecné zásady mezinárodního práva (čl. 1 odst. 1). To nebrání právu států přijímat zákony, které považují za nezbytné, aby upravily užívání majetku v souladu s obecným zájmem a zajistily placení daní a jiných poplatků nebo pokut (čl. 1 odst. 2).

Návrh zákona v dílčím rozsahu rozšiřuje okruh přestupků a stanoví sazby pokut, které se za jejich spáchání uloží. Jde o přestupky, jejichž skutkové podstaty vychází z porušení nových povinností zaváděných návrhem zákona. U všech přestupků jsou stanoveny pouze horní hranice sazeb pokut. Jejich výše odpovídají typové závažnosti jednání, která naplňují skutkové podstaty jednotlivých přestupků. Návrh tak ctí zásadu přiměřenosti a je v tomto ohledu v souladu s článkem 1 odst. 1 a 2 Protokolu č. 1 Úmluvy.

### *Zásada uložení trestu jen na základě zákona (čl. 7 Úmluvy)*

Článek 7 odst. 1 Úmluvy stanoví, že nikdo nesmí být odsouzen za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, nebylo podle vnitrostátního nebo mezinárodního práva trestným činem. Rovněž nesmí být uložen trest přísnější, než jaký bylo možno uložit v době spáchání trestného činu. Podle článku 7 odst. 2 Úmluvy tento článek nebrání souzení a potrestání osoby za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, bylo trestné podle obecných právních zásad uznávaných civilizovanými národy.

Při vědomí toho, že pro účely posouzení souladu návrhu zákona s Úmluvou lze nahlížet na přestupky jako na trestné činy, lze konstatovat, že nově formulované přestupky naplňují zásadu *nullum crimen sine lege a nulla poena sine lege* vtělenou do článku 7 Úmluvy. Přestupky jsou formulovány jasným způsobem, takže adresát normy z ní může jednoznačně seznat, jaké konání či opomenutí způsobuje jeho delikt (trestní) odpovědnost, a působí do budoucna, nikoliv retroaktivně. I z tohoto pohledu je tedy návrh v souladu s Úmluvou.

### **G) Zhodnocení předpokládaného hospodářského a finančního dopadu navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel a dopady na životní prostředí**

#### ***Dopad navrhované právní úpravy na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty***

Žádné nové náklady státního rozpočtu v souvislosti s výkonem působnosti Námořního úřadu, včetně provádění kontroly nad dodržováním nově navrhované zákonné úpravy, se oproti stávajícímu stavu nepředpokládají. Nepředpokládají se ani zvláštní příjmy státního rozpočtu v souvislosti s nově navrženou právní úpravou.

Žádné další dopady na veřejné rozpočty se nepředpokládají.

#### ***Dopad na podnikatelské prostředí***

Navrhovaná právní úprava nepřináší *žádné negativní dopady* na podnikatelské prostředí. Potenciální zatížení pro provozovatele námořních plavidel by mohla představovat nová povinnost ukládací veliteli námořního plavidla zajistit předání odpadu nacházejícího se na palubě přístavnímu zařízení pro příjem odpadu, neboť se jedná o zpoplatněnou službu. Již směrnice (EU) 2000/59/ES však směřovala k tomu, aby námořní plavidla přispívala k nákladům přístavních zařízení bez ohledu na to, jak tato zařízení skutečně využívají. S ohledem na tuto skutečnost a rovněž s přihlédnutím k tomu, že v České republice aktuálně neexistují hlavní adresáti uvedeného ustanovení v podobě provozovatelů námořních obchodních lodí, jsou vnitrostátní dopady transponované směrnice na podnikatelskou sféru v České republice prakticky nulové. Určité marginální náklady související s nově navrhovanou právní úpravou mohou vzniknout provozovatelům námořních jachet, pakliže budou předávat odpad z jejich paluby v přístavních zařízeních pro příjem odpadu nacházejících se v Evropské unii nebo v některém ze států tvořících Evropský hospodářský prostor.

V souvislosti s nově doplňovanou notificační povinností provozovatele nebo velitele lodi, pokud jde o předběžné nahlášení na palubě lodi se nacházejícího odpadu nebo informace o jeho předání příslušnému přístavnímu zařízení, bude využíváno již stávajících mechanismů (příslušné



údaje budou předávány prostřednictvím systému *SafeSeaNet* tak, jak tomu dochází již v současné době při plnění jiných oznamovacích povinností) a nebude tak pro provozovatele ani velitele lodí představovat žádné nové náklady ani zátěž. Navíc tato notifikační povinnost dopadá pouze na námořní obchodní lodě s hrubou prostorností dosahující alespoň 300 registrovaných tun.

Nově navrhovaná právní úprava uznávání průkazů způsobilosti členů posádky a osvědčení o zdravotní způsobilosti vydaných jinými členskými státy Evropské unie (nebo státy tvořícími Evropský hospodářský prostor), podle níž (na rozdíl od stávajícího stavu) bude velké množství těchto dokladů (veškerá osvědčení o zdravotní způsobilosti a všechny průkazy způsobilosti členů posádky na pomocné úrovni) uznáváno *ex lege* bez potřeby zvláštního aktu učiněného ze strany veřejné moci, pak bude jednoznačně výhodnější nejen pro samotné námořníky, ale i pro jejich zaměstnavatele (provozovatele lodí), kterým by tak měla být usnadněna cesta pro přijímání nových členů posádky.

#### *Dopad na životní prostředí*

Celá směrnice (EU) 2019/883, jejíž transpozice do vnitrostátního právního řádu je jedním ze dvou cílů navrhované právní úpravy, je motivována ochranou životního prostředí, neboť jejím smyslem je zamezit znečišťování mořského prostředí vypouštěním škodlivých látek nebo odpadních vod obsahujících takové látky do moře. V důsledku navrhované transpozice směrnice (EU) 2019/883 do zákona o námořní plavbě lze proto očekávat *jednoznačně pozitivní dopady* na životní prostředí související s nově formulovanou povinností spočívající v odevzdávání lodního odpadu do přístavních zařízení k tomu určených, jež dopadne nejen na velitele námořních jachet, ale i na velitele potenciálních obchodních lodí, jejichž registraci v námořním rejstříku pod českou vlajkou do budoucna nelze vyloučit.

#### *Sociální dopady*

Navrhovaná právní úprava nepřináší žádné dopady v sociální oblasti.

### **H) Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů**

Navrhovaná právní úprava *nemá negativní dopady* na ochranu soukromí a osobních údajů.

Z hlediska nakládání s osobními údaji se jeví jako relevantní doplnění nové informační povinnosti Námořního úřadu vůči Evropské komisi spočívající v každoročním zasílání anonymizovaných informací o jím vydaných nebo uznaných průkazech způsobilosti pro člena posádky na velitelské nebo provozní úrovni. Ustanovení je provedením čl. 5a směrnice (EU) 2008/106, ve znění směrnice (EU) 2019/1159, upravující informační povinnost členských států vůči Evropské komisi. Údaje budou předávány v zakódované podobě a jejich poskytování bude probíhat v souladu se zásadami nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (GDPR). Riziko zneužití nebo nechtěných zásahů do soukromí lze s ohledem na povahu poskytovaných údajů a způsob jejich předávání vyloučit.

Lze shrnout, že navrhovanou právní úpravou nedochází k zásahu do soukromí a ochrana osobních údajů není nijak ohrožena.

## I) Zhodnocení korupčních rizik

V zásadě jakákoliv právní regulace, tj. jakýkoliv zásah do práv a povinností a rozhodování o nich orgány veřejné moci, s sebou přináší potenciální korupční rizika. Proto je při jejich zhodnocení namíste zaměřit se na konkrétní aspekty navrhované právní úpravy, stejně jako jejich jednotlivých institutů. Zhodnocení korupčních rizik bylo provedeno podle Metodiky CIA (*Corruption Impact Assessment* – Metodika hodnocení korupčních rizik), kterou uveřejnil Vládní výbor pro koordinaci boje s korupcí.

### *Přiměřenost*

Nejprve je třeba konstatovat s odkazem na část C této důvodové zprávy, že navržená právní úprava je pro dosažení sledovaných cílů nezbytná a těchto cílů není možné dosáhnout prostředky nezasahujícími do právního řádu. Rozsah ukládaných povinností odpovídá danému účelu, nepředstavuje pro adresáty právní úpravy nadměrnou zátěž a nevyžaduje vynaložení nepřiměřených nákladů na přizpůsobení se novým požadavkům. Přitom lze opětovně zdůraznit, že rozsah těchto povinností vyplývá primárně z unijního práva.

### *Efektivita*

Navrhovaná právní úprava je dostatečně určitá a předpokládá, že veřejná správa bude schopna kontrolovat a vynucovat dodržování dané právní regulace. Za tímto účelem jsou rovněž stanoveny odpovídající skutkové podstaty přestupků a navazující správní tresty.

### *Odpovědnost*

Návrhem zákona nedochází k excesivnímu rozšíření kompetencí orgánů veřejné moci. Z návrhu zákona je rovněž zcela zřejmé, který orgán bude v jednotlivých věcech rozhodovat (Námořní úřad), a také jsou jasné identifikovatelné osoby odpovědné za konkrétní rozhodnutí.

### *Opravné prostředky*

Navrhovaná právní úprava nepředpokládá *žádné nové správní řízení*. Naopak dochází k vypuštění stávajícího správního řízení o vydání *prozatímního dokladu* o uznání průkazu způsobilosti, který byl doposud do doby vydání potvrzení o uznání průkazu způsobilosti vydáván Námořním úřadem žadatelům o uznání jejich průkazu způsobilosti vydaného jiným členským státem Evropské unie (nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor), splnili-li pro to zákonem stanovené podmínky. Jak již bylo shora uvedeno, bude napříště možné jako člena posádky lodě na velitelské nebo provozní úrovni nalodit po dobu nejvýše 3 měsíců ode dne podání žádosti o uznání průkazu způsobilosti rovněž držitele platného průkazu způsobilosti vydaného jiným členským státem Evropské unie (nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor), jehož průkaz způsobilosti dosud nebyl Námořním úřadem uznán. Namísto zvláštního rozhodování Námořního úřadu o vydání prozatímního dokladu o uznání průkazu způsobilosti tak bude možné jako člena posádky nalodit osobu, která (pouze) prokáže, že podala žádost o uznání průkazu způsobilosti. Návrh zákona v tomto ohledu povede ke snížení administrativní zátěže, přičemž směrnice (EU) 2019/1159 takový postup umožňuje. Současně se navrhuje zúžení rozsahu správních řízení, pokud jde o uznávání průkazů způsobilosti vydaných jiným členským státem Evropské unie (nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor), pokud jde o průkazy způsobilosti vydané pro členy posádky na pomocné úrovni.

V ostatním obecně platí, že všechna řízení zůstávají v zákoně o námořní plavbě navázána na správní řád a případně též na zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Vzhledem k absenci jakékoliv nové úpravy správního řízení neobsahuje návrh zákona ani žádné odchylky od uvedených předpisů, které by musely být pro ten případ jasně identifikovány. Správní řád a další právní předpisy poskytují nástroje pro účinnou obranu proti nesprávnému postupu orgánu veřejné správy napříč nejrozličnějšími oblastmi právní úpravy. Žádné zvláštní nástroje nejsou návrhem zákona nastaveny. Nově navrhovaná právní úprava tak nikterak nezasahuje ani do možnosti podávat řádné a mimořádné opravné prostředky směřující do rozhodnutí vydaných ve správním řízení.

#### *Kontrolní mechanismy*

Předkladatel se snažil navrženou právní úpravu formulovat jednoznačně, protože jednoznačná právní úprava poskytuje větší míru právní jistoty a usnadňuje kontrolu nad aplikační praxí ze strany orgánů veřejné moci a tím snižuje reálný prostor pro korupci. Navržená právní úprava obsahuje jasné vymezení práv a povinností všech dotčených orgánů a osob. V rámci všech procesů jsou nastaveny standardní kontrolní mechanismy, které limitují možnosti korupce.

Orgánem vykonávajícím státní dozor je Námořní úřad.

#### *Dobrá praxe*

Nově navrhovaná právní úprava zapadá do již stávající úpravy správního řízení, kterou po procesní stránce nikterak nemodifikuje. Využívá tak tedy již existující postupy vyplývající ze zákona o námořní plavbě, správního řádu a zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Správní tresty za přestupky, které jsou zaváděny, jsou doplňovány do již existujícího systému správních trestů a jsou odstupňovány podle závažnosti přestupků.

#### *Transparentnost a otevíraná data*

Navrhovaná právní úprava nemá vliv na dostupnost informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím.

S ohledem na shora uvedené je zřejmé, že významnost korupčních rizik navrhované právní úpravy je nízká.

#### **J) Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu**

Návrh zákona nepředpokládá žádné dopady na bezpečnost nebo obranu státu.

#### **K) Odůvodnění návrhu, aby Poslanecká sněmovna vyslovila s návrhem zákona souhlas již v prvním čtení**

Navrhuje se projednat předložený návrh zákona a vyslovit s ním souhlas již v prvním čtení podle § 90 odst. 2 zákona č. 90/1995 Sb., o jednacím řádu Poslanecké sněmovny, ve znění pozdějších předpisů. S ohledem na transpoziční lhůty u implementovaných směrnic je třeba urychlit proces projednávání návrhu zákona v následujícím legislativním procesu a nepřipustit riziko související s opožděným provedením potřebných implementačních opatření, které by mělo za následek veškeré důsledky spojené s neplněním závazků plynoucích České republice z jejího členství v Evropské unii (zejména tedy zahájení procedur podle čl. 258 a čl. 260 odst. 3 Smlouvy

o fungování Evropské unie). Toto riziko je umocněno tím, že návrh zákona bude projednáván v posledním roce volebního období stávající Poslanecké sněmovny a jeho projednání ve standardním rozsahu (tři čtení) by s ohledem na jiné priority (naplňování vládní politiky či přijímání opatření souvisejících s předcházením a důsledky šíření epidemie koronaviru označovaného jako SARS-CoV-2) nemuselo být dokončeno. Navíc se jedná o zcela neproblematickou a stručnou legislativní předlohu, která je čistě implementačního charakteru a která nebyla zpochybněna v rámci jejího projednání s odbornou veřejností ani v rámci mezirezortního připomínkového řízení. Zároveň se jedná o návrh právní úpravy, u níž je dán velmi omezený okruh jejích adresátů.

## **II. Zvláštní část**

### **K článku I**

#### **K bodům 1 a 2 (poznámka pod čarou č. 1)**

Na základě navrhované transpoziční úpravy dochází k úpravě referenčního odkazu v poznámce č. 1. V souladu s požadavkem stanoveným v čl. 24 odst. 1 větě druhé směrnice (EU) 2019/883 a čl. 3 odst. 1 směrnice (EU) 2019/1159 se do zákona o námořní plavbě doplňují odkazy na tyto směrnice. Současně se vypouští odkaz na zrušenou směrnici 2005/45/ES.

#### **K bodu 3 (zrušení poznámky pod čarou č. 4a)**

Odstraňuje se legislativně technická chyba z předchozí novely zákona o námořní plavbě, kdy v rámci vypuštění příslušného ustanovení nedošlo ke zrušení odpovídající poznámky pod čarou.

#### **K bodům 4, 5, 7 a 8 (§ 23a odst. 1, 3, 4 a 5 – nově § 23a odst. 1, 7, 8 a 9)**

Vzhledem k tomu, že stávající úprava obsažená v § 23a je relevantní i pro Evropský hospodářský prostor, provádí se potřebná legislativně technická úprava. Relevance pro Evropský hospodářský prostor sice nevyplyvá z názvu 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, jež byla předmětnými ustanoveními transponována, ale je založena rozhodnutím Smíšeného výboru Evropského hospodářského prostoru č. 13/2003 (a rovněž navazujícími rozhodnutími tohoto výboru týkajícími se jednotlivých novel uvedené směrnice) a lze ji dovodit rovněž z přílohy XIII Dohody o Evropském hospodářském prostoru, ve znění jejích pozdějších změn.

#### **K bodu 6 (§ 23a odst. 3 až 6)**

V návaznosti na čl. 6 odst. 1 a 3 směrnice (EU) 2019/883 dochází k doplnění oznamovacích povinností provozovatele nebo velitele lodi dosud obsažených v § 23a zákona o námořní plavbě o další notifikační povinnost související s předběžným oznámením o odpadu nacházejícím se na palubě lodi. Navrhovaná úprava transponuje ustanovení směrnice (EU) 2019/883, která dopadají na „provozovatele, zástupce nebo velitele lodi spadající do oblasti působnosti směrnice 2002/59/ES“, přičemž takovou lodí je dle uvedené směrnice loď o hrubé prostornosti alespoň 300 registrovaných tun. Údaje, jež mají být předmětem oznámení, vycházejí z formuláře uvedeného v příloze 2 směrnice (EU) 2019/883.

V souladu s čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2019/883 se vymezuje rovněž doba, v níž je provozovatel nebo velitel lodi povinen oznámit předmětné údaje příslušnému orgánu členského státu Evropské unie (nebo státu tvořícího Evropský hospodářský prostor), do jehož přístavu loď směřuje. Okamžik oznámení se stanoví alternativně, což je reakcí na fakt, že v době vyplutí lodi z přístavu je často znám pouze kurz, nikoli konkrétní přístav určení, který se může v průběhu plavby i změnit. Návrh zákona nově zakotvuje rovněž související povinnost provozovatele nebo velitele lodi uschovat takto oznámené údaje na palubě lodi po stanovenou dobu a na žádost tyto údaje zpřístupnit příslušným orgánům.

V návaznosti na čl. 7 odst. 3 směrnice (EU) 2019/883 se dále doplňuje povinnost provozovatele nebo velitele lodi zaznamenat (do již zavedeného systému pro výměnu informací na moři, tzv. databáze *SafeSeaNet*) údaje obsažené v potvrzení o předání odpadu přístavnímu zařízení pro příjem odpadu. Uvedené potvrzení vydává v návaznosti na předání odpadu lodí (čl. 7 odst. 1 směrnice (EU) 2019/883) provozovatel zařízení pro příjem odpadu. Stanoví se rovněž povinnost uchovávat potvrzení na lodi pod dobu alespoň 2 let a na žádost je zpřístupnit příslušným orgánům.

#### **K bodům 7, 9 a 10 (§ 23a odst. 8, 10 a 11)**

Z důvodu doplnění nových odstavců v ustanovení § 23a zákona o námořní plavbě se provádí potřebná legislativně technická úprava. Současně se doplňuje zákonné zmocnění k vydání prováděcího právního předpisu, který stanoví vzor formuláře, jehož prostřednictvím dochází k nově zavedenému předběžnému oznámení o odpadu. Vzor tohoto formuláře bude na podzákonné úrovni stanoven v souladu s přílohou 2 směrnice (EU) 2019/883.

#### **K bodu 11 (§ 24 odst. 1 písm. m))**

Nově navrhované ustanovení souvisí s čl. 5 odst. 10 směrnice (EU) 2008/106 ve znění směrnice (EU) 2019/1159. Povinnost mít na palubě lodi příslušné doklady se vztahuje i na doklady vydané jinými členskými státy Evropské unie, přičemž pokud jsou tyto doklady předmětem uznávání ze strany příslušného správního orgánu členského státu Evropské unie (podle § 47 zákona o námořní plavbě je tímto orgánem Námořní úřad), měly by být spolu s originálním dokladem na lodi i potvrzení o jeho uznání.

#### **K bodu 12 (§ 33a)**

Do zákona o námořní plavbě se doplňuje primární povinnost ukládající veliteli námořního plavidla (tzn. námořní obchodní lodi, ale i námořní jachty) zajistit předání odpadu nacházejícího se na palubě přístavnímu zařízení pro příjem odpadu, a to před opuštěním přístavu členského státu Evropské unie nebo státu tvořícího Evropský hospodářský prostor. Navrhované ustanovení je provedením čl. 7 odst. 1, 4 a 5 a čl. 9 odst. 1 a 5 směrnice (EU) 2019/883.

V souladu se směrnicí (EU) 2019/883 se rovněž vymezuje několik výjimek, které umožňují předání odpadu z lodi až v následujícím přístavu určení. Tyto výjimky se týkají zejména krátkodobých a pravidelných zastávek, nepříznivých povětrnostních podmínek nebo situací, kdy má loď dostatečnou kapacitu pro skladování odpadu na lodi. Pro uplatnění každé z těchto výjimek musí být znám následující přístav určení, ve kterém musí být odpovídající zařízení, které by odpad z lodi přijalo.

#### **K bodům 13 až 16 (§ 43 odst. 5, 6, 7 a 9)**

S ohledem na novou právní úpravu spočívající v akceptaci některých druhů průkazů způsobilosti vydávaných v rámci Evropské unie a Evropského hospodářského prostoru *ex lege* (bez dalšího) je potřeba z důvodu právní jistoty upřesnit, že vnitrostátní úprava týkající se prodloužení, pozastavení platnosti či odejmutí průkazů způsobilosti dopadá nadále jen na průkazy vydávané Námořním úřadem podle vnitrostátní právní úpravy. Pokud se Námořní úřad dozví o skutečnostech vzbuzujících důvodné pochybnosti o odborné způsobilosti držitele průkazu způsobilosti vydaného jiným členským státem Evropské unie, podá podnět k přezkumu příslušný orgánu tohoto státu.

#### **K bodu 17 (§ 43 odst. 10)**

Ustanovení je provedením čl. 5b odst. 1 směrnice (EU) 2008/106 ve znění směrnice (EU) 2019/1159 a obsahuje hlavní novum, které přináší směrnice (EU) 2019/1159 v oblasti uznávání průkazů způsobilosti členů posádek a jež spočívá zjednodušeně řečeno v automatické akceptaci průkazů způsobilosti vydávaných v rámci Evropské unie a Evropského hospodářského prostoru členům posádky na jiné než velitelské nebo provozní (důstojnické) úrovni. Tyto průkazy mají členské státy napříště v rámci usnadnění volného pracovního pohybu námořníků *bez dalšího akceptovat*, odpadne u nich tudíž dosavadní proces uznávání uvedený v § 47 zákona o námořní plavbě. Oprávnění pro výkon zvláštní činnosti a oprávnění pro výkon práce spojené s funkcí člena posádky lodě tedy bude podle navrhované právní úpravy napříště osvědčovat rovněž platný průkaz způsobilosti vydaný jiným členským státem Evropské unie nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor, nepůjde-li ovšem o průkaz způsobilosti pro člena posádky lodě na velitelské nebo provozní úrovni, který bude i nadále muset být uznán Námořním úřadem.

#### **K bodu 18 a 19 (§ 47 odst. 1)**

Procesu uznání Námořním úřadem podle § 47 budou v souladu s čl. 1 bodem 5 směrnice (EU) 2019/1159 nadále podléhat pouze průkazy způsobilosti vydané jiným členským státem Evropské unie (nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor) pro člena posádky lodě na velitelské nebo provozní (důstojnické) úrovni. Zde bude žadatel o uznání průkazu nadále povinen prokázat zákonem požadované znalosti a bude vydáváno potvrzení o uznání průkazu způsobilosti. Ostatní průkazy způsobilosti vydané pro členy posádky na pomocné úrovni budou uznávány *ex lege*, tedy bez dalšího.

#### **K bodům 20 až 22 (§ 47 odst. 1 a 2)**

Z výčtu znalostí, které je povinen prokázat žadatel o uznání průkazu způsobilosti vydaného jiným členským státem Evropské unie (nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor) pro příslušnou úroveň se vypouští doposud požadovaná znalost anglického jazyka. Požadavek na znalost anglického jazyka nemá podklad v unijním právu. Angličtina je na námořních obchodních lodích naprosto běžně užívaným jazykem a prokazování její znalosti u držitelů průkazů způsobilosti vydaných členskými státy IMO bylo vyhodnoceno jako zbytečná administrativní zátěž jak pro žadatele o uznání průkazu, tak pro Námořní úřad.

#### **K bodu 23 (§ 47 odst. 4)**

Ustanovení je provedením čl. 5b odst. 2 věty třetí směrnice (EU) 2008/106 ve znění směrnice (EU) 2019/1159, podle něhož může být příslušným orgánem státní správy ověřována platnost a pravost průkazů odborné způsobilosti. *Pravost a platnost průkazu způsobilosti* tak mohou být v rámci procesu jeho uznání *ověřeny* obvykle způsobem umožňujícím dálkový přístup.

#### **K bodům 24 a 25 (§ 47 odst. 5 a 6)**

Jak již bylo shora uvedeno, upouští se návrhem zákona od institutu prozatímního dokladu o uznání způsobilosti, který byl doposud (při splnění zákonných podmínek) do doby vydání potvrzení o uznání průkazu způsobilosti vydáván Námořním úřadem žadatelům o uznání průkazu způsobilosti vydaného jiným členským státem Evropské unie (nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor). Napříště tedy nově bude možné jako člena posádky lodě na velitelské nebo provozní úrovni nalodit po dobu nejvýše 3 měsíců ode dne podání žádosti o uznání průkazu způsobilosti rovněž držitele platného průkazu způsobilosti vydaného jiným členským státem Evropské unie nebo státem tvořícím Evropský hospodářský prostor, jehož průkaz způsobilosti

dosud nebyl Námořním úřadem uznán. Musí to však být nezbytné pro provoz lodí a provozovatel a velitel lodí musí zajistit přítomnost dokladu o podání žádosti o uznání na palubě lodí. Přijetím navrhované úpravy dojde ke snížení administrativní zátěže. Zároveň se jedná o provedení fakultativního ustanovení čl. 5b odst. 6 směrnice (EU) 2008/106 ve znění směrnice (EU) 2019/1159, které umožňuje nalodit člena posádky z jiného členského státu i v případě, že jeho průkaz způsobilosti ještě nebyl uznán v souladu s vnitrostátními předpisy.

#### **K bodu 26 (§ 47a)**

Do zákona o námořní plavbě se navrhuje v souladu s čl. 5a směrnice (EU) 2008/106 ve znění směrnice (EU) 2019/1159 doplnit informační povinnost Námořního úřadu vůči Evropské komisi spočívající v každoročním zasílání anonymizovaných informací o jím vydaných nebo uznaných průkazech způsobilosti pro člena posádky na velitelské nebo provozní úrovni. Navrhuje se, aby Námořní úřad plnil nově stanovenou notifikační povinnost vždy do 31. ledna.

#### **K bodu 27 (§ 48 odst. 1)**

Ustanovení provádí čl. 5b odst. 3 směrnice (EU) 2008/106 ve znění směrnice (EU) 2019/1159. Směrnice stejně jako v případě průkazů způsobilosti uvedených v nově navrženém znění § 43 odst. 4 zákona požaduje akceptaci (bez potřeby zvláštního aktu uznání ze strany příslušného orgánu) dokladů prokazujících zdravotní způsobilost členů posádky vydaných v jiném členském státu Evropské unie nebo státu tvořícím Evropský hospodářský prostor.

#### **K bodu 28 (§ 48 odst. 3, odst. 6 věta první a odst. 8)**

S ohledem na novou právní úpravu spočívající v automatické akceptaci osvědčení o zdravotní způsobilosti vydávaných členskými státy Evropské unie nebo státy tvořícími Evropský hospodářský prostor je potřeba z důvodu právní jistoty upřesnit, že navazující zákonná úprava (pro postup v případě zjištění změny zdravotního stavu držitele osvědčení o zdravotní způsobilosti mající vliv na jeho zdravotní způsobilost, pro postup v případě důvodných pochybností o zdravotní způsobilosti držitele uvedeného osvědčení nebo pro postup držitele osvědčení o zdravotní způsobilosti, které pozbylo platnosti) se týká pouze osvědčení o zdravotní způsobilosti vydaných Námořním úřadem podle vnitrostátní právní úpravy. Pokud se Námořní úřad dozví o skutečnostech vzbuzujících důvodné pochybnosti o zdravotní způsobilosti držitele osvědčení o zdravotní způsobilosti vydaného jiným členským státem Evropské unie, podá podnět k přezkumu příslušný orgánu tohoto státu.

**K bodům 29 až 45 (§ 78 odst. 2 písm. k), § 78 odst. 3 písm. a), h), § 78 odst. 7 písm. a), l), p), § 78 odst. 9 písm. a) až e), § 79 odst. 2 písm. k), § 79 odst. 3 písm. a), h), § 79 odst. 7 písm. a) až d))**

V návaznosti na úpravu nových povinností provozovatelů a velitelů lodí dochází k doplnění odpovídajících skutkových podstat přestupků. Rovněž se doplňují skutkové podstaty přestupků spočívající v porušení povinností nově stanoveným pro velitele námořních plavidel.

Předkladatel vyhodnotil nezbytnost zakotvení skutkových podstat přestupků, které jsou obsaženy v předloženém návrhu zákona, podle Zásad tvorby právní úpravy přestupků. Na základě tohoto vyhodnocení dospěl předkladatel k závěru, že nejsou k dispozici takové nástroje, které jsou k dosažení daného cíle stejně vhodné nebo vhodnější a které současně představují méně intenzivní zásah do právního postavení adresátů navrhované právní úpravy. Z tohoto důvodu je nutno vnímat



zakotvení příslušných skutkových podstat přestupků v navrženém rozsahu a navržené podobě do zákona o námořní plavbě za nezbytné.

Navržené změny (doplnění) zákona o námořní plavbě souvisí s úpravou nových povinností obsažených v § 23a a § 33a, které se týkají předávání odpadu přístavním zařízení a s tím souvisejících oznamovacích povinností. Předmětné změny též provádějí požadavek čl. 16 směrnice (EU) 2019/883, podle něhož mají členské státy Evropské unie stanovit odpovídající sankce za porušení vnitrostátních předpisů přijatých na základě této směrnice.

Další změny obsažené v návrhu zákona pak reagují na povinnosti, které jsou nově ukládány provozovatelům lodí a velitelům námořních plavidel v návaznosti na požadavky směrnice (EU) 2019/1159. Doplňují se skutkové podstaty přestupků spočívající v nezajištění toho, aby nově požadované doklady byly na palubě lodi. Těmito doklady jsou potvrzení o uznání průkazu způsobilosti a doklad o podání žádosti o uznání průkazu způsobilosti.

V návaznosti na úpravy a doplnění skutkových podstat přestupků dochází rovněž ke stanovení správních trestů za jejich spáchání, včetně stanovení druhu sankcí a jejich výše. Zakotvení správně trestního postihu bylo v případě všech doplňovaných skutkových podstat přestupků vyhodnoceno jako nezbytné k zajištění plnění povinností nově zakotvených do zákona o námořní plavbě.

U všech přestupků jsou stanoveny pouze horní hranice sazeb pokut. Horní hranice sazeb pokut odpovídá typové závažnosti jednání, která naplňují skutkové podstaty jednotlivých přestupků. Správní tresty za přestupky jsou přitom doplňovány do již existujícího systému správních trestů a jsou odstupňovány podle závažnosti přestupku. Nejvyšší sazba pokuty (1 milion Kč) se navrhuje v případě přestupků spočívajících v porušení povinnosti provozovatelů lodí a velitelů námořních plavidel zajistit, aby na palubě lodi byly doklady nově požadované podle směrnice (EU) 2019/1159 (potvrzení o uznání průkazu způsobilosti a doklad o podání žádosti o uznání průkazu způsobilosti). Jedná se o doklady, které spolu s dalšími dokumenty uvedenými v § 24 odst. 1 písm. m) zákona zaručují, že jako člen posádky bude naloděna skutečně jen k této činnosti odborně způsobilá osoba. Důsledkem porušení povinností souvisejících s přítomností požadovaných dokladů členů posádky na palubě lodi může být ohrožení bezpečnosti námořní plavby z důvodu obsluhy lodě k tomu nezpůsobilými osobami, což může mít zvláště na moři fatální následky související zejména s ochranou přepravovaných osob a životního prostředí (např. v případě ropných tankerů).

Nové povinnosti obsažené v § 23a a § 33a, které se týkají předávání odpadu přístavním zařízení a s tím souvisejících oznamovacích povinností, jsou doplňovány pod sankcí 200 000 Kč. Důsledkem nesplnění oznamovacích povinností uvedených v § 23a bude mimo jiné i nemožnost předat odpad přístavnímu zařízení pro příjem odpadu, neboť přístav bez uvedených oznámení loď nepřijme, resp. neumožní jí předání předem neohlášeného odpadu. Z tohoto důvodu byla u nesplnění uvedené oznamovací povinnosti navržena stejná výše sankce, jako u samotného nepředání odpadu přístavnímu zařízení, neboť nesplnění této povinnosti může v podstatě způsobit stejné následky. Pod stejnou výší je sankcionováno i nesplnění následné notifikační povinnosti spočívající v zaznamenání údajů obsažených v potvrzení o předání odpadu přístavnímu zařízení do systému pro výměnu informací na moři, neboť toto potvrzení de facto osvědčuje skutečnost, že k předání odpadu opravdu došlo, a jako takové má značný význam nejen pro následný přístav určený disponující přístavním zařízením pro příjem odpadu, ale zejména dokladuje splnění zákonné

povinnosti spočívající v předání odpadu podle § 33a. Celý systém přestupků týkajících se nesplnění uvedených oznamovacích povinností je úzce provázán s povinností předat odpad přístavnímu zařízení, jejíž porušení obvykle nesplnění některé z notifikačních povinností implikuje.

Využita byla již zákonem o námořní plavbě zavedená pásma výše pokut, nové pásmo výše pokut není návrhem zákona zaváděno. Shodná výše pokuty je přitom v případě shodné skutkové podstaty nastavena jak pro fyzické tak pro právnické osoby.

Zavedení správního trestu v podobě zákazu činnosti nebylo vyhodnoceno jako nezbytné.

Stanovené správní tresty, co do jejich druhu a rozpětí (výše), byly s ohledem na závažnost jednotlivých přestupků vyhodnoceny jako přiměřené. S ohledem na provedené úpravy dochází rovněž k provedení odpovídajících legislativně technických změn (doplnění odkazů na ustanovení obsahující nové skutkové podstaty v ustanoveních obsahujících výše sankcí).

#### **K bodu 46 (§ 85)**

V návaznosti na nově provedené změny či doplnění dochází k odpovídající legislativní úpravě ustanovení obsahujícího zmocnění pro Ministerstvo dopravy k vydání na zákonnou úpravu navazujících prováděcích právních předpisů.

#### **K článku II (účinnost)**

Datum účinnosti je navrhováno s ohledem na závazky vyplývající České republice z členství v Evropské unii a transpoziční lhůtu směrnice (EU) 2019/883, která uplyne 28. června 2021. Včasná implementace unijního předpisu je naléhavým obecným zájmem odůvodňujícím odchylku od požadavku na jednotná data účinnosti právních předpisů, jenž stanoví zákon č. 309/1999 Sb., o Sbírce zákonů a o Sbírce mezinárodních smluv, ve znění pozdějších předpisů.

V Praze dne 7. prosince 2020

Předseda vlády:

Ing. Andrej Babiš v.r.

Ministr dopravy:

doc. Ing. Karel Havlíček, Ph.D., MBA v.r.