

Odůvodnění

I. Obecná část

A) Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy a odůvodnění jejích hlavních principů

Po poslední novele vyhlášky č. 278/2000 Sb., o námořním rejstříku a dokladech námořních plavidel (dále jen „vyhláška č. 278/2000 Sb.“), vyhláškou č. 327/2011 Sb. byly na úrovni EU přijaty nové předpisy navazující na mezinárodní Úmluvu o práci na moři z roku 2006 (Úmluva MLC) Mezinárodní organizace práce (ILO), a to konkrétně směrnice Rady (EU) 2018/131 ze dne 23. ledna 2018, kterou se provádí dohoda uzavřená Svazem provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) za účelem změny směrnice 2009/13/ES v souladu se změnami Úmluvy o práci na moři z roku 2006 přijatými v roce 2014, které Mezinárodní konference práce schválila dne 11. června 2014 (dále jen „směrnice Rady (EU) 2018/131“). Členské státy jsou povinny realizovat potřebné úpravy v národní legislativě a z toho důvodu byla iniciována potřebná změna zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o námořní plavbě“). V návaznosti na tyto změny je potřebné provést úpravu příslušného prováděcího předpisu, kterým je vyhláška č. 278/2000 Sb.

Vyhláškou, kterou se mění vyhláška č. 278/2000 Sb. dochází k doplnění § 29b, který dále technicky rozvádí požadavky zákona o námořní plavbě. Díky tomuto novému ustanovení budou vlastníci/provozovatelé lodí nuceni uzavírat běžné pojištění členů posádky lodi a nově také pojištění pro případ tzv. opuštění posádky a lodi vlastníkem/provozovatelem (ship abandonment), což vlastně znamená pojištění proti platební neschopnosti nebo úpadku, kdy vlastník/provozovatel lodi nemá prostředky na hrazení běžných provozních výdajů lodi, včetně vody a potravin pro posádku lodi, palivo nutné k udržování funkčnosti lodi, není schopen uhradit členům posádky mzdu ani zařídit a zaplatit jejich repatriaci. Posádky v takovém případě mohou uvíznout daleko od domova v zahraničí bez prostředků a možnosti odcestovat domů. Všeobecná povinnost uvedeného pojištění tak řeší výše popsané riziko.

B) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy se zákonem, k jehož provedení je navržena, včetně souladu se zákonným zmocněním k jejímu vydání

Návrh novely vyhlášky č. 278/2000 Sb. je v souladu s Ústavou České republiky (čl. 79 odst. 3 ústavního zákona č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších ústavních zákonů, podle kterého ministerstva, jiné správní úřady a orgány územní samosprávy mohou na základě a v mezích zákona vydávat právní předpisy, jsou-li k tomu zákonem zmocněny), ústavními zákony a zákony České republiky.

Vyhláška č. 278/2000 Sb. je rovněž navržena v souladu se zákonným zmocněním, které je uvedeno ust. § 85 odst. 1 zákona o námořní plavbě, k provedení § 27 odst. 3.

C) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s předpisy Evropské unie, judikaturou soudních orgánů Evropské unie a obecnými právními zásadami práva Evropské unie

Navržená právní úprava představuje transpoziční opatření ke směrnici Rady (EU) 2018/131. Transpoziční lhůta směrnice Rady (EU) 2018/131 uplyne dne 16. února 2020.

Předkládaný návrh je v souladu s primárním právem Evropské unie, výše uvedeným sekundárním právním aktem Evropské unie i s obecnými zásadami práva Evropské unie. Na materii obsaženou v návrhu se nevztahuje žádná judikatura Soudního dvora Evropské unie.

Návrh je tedy plně slučitelný s právem Evropské unie jako celkem. Navrhovaná právní úprava je rovněž plně v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána.

D) Zhodnocení platného právního stavu a odůvodnění nezbytnosti jeho změny

Stávající právní úprava požadovala pouze pojištění odpovědnosti ze škody z provozu lodě, které se však netýkalo krytí rizik, kterým je vystavena posádka lodí. Toto dosavadní pojištění neřešilo odpovědnost vlastníka/provozovatele lodí za škody vzniklé členům posádky v důsledku smrti, pracovního úrazu nebo nemoci z povolání, a pokrytí nákladů na repatriaci. Nově se pojištění rozšiřuje pro tytéž případy v situacích úpadku a platební neschopnosti vlastníka/provozovatele lodí, a také materiální zajištění důstojného přežití posádky na lodi uvízlé bez jakékoliv obsluhy v některém přístavu světa.

Novelou vyhlášky č. 278/2000 Sb., navazující na příslušnou změnu zákona o námořní plavbě, bude toto nebezpečí eliminováno, jelikož bude povinně existovat pojištění lodí, respektive vlastníků/provozovatelů lodí řešící právě tuto situaci. Toto pojištění umožní postarat se o posádku lodě, jejíž provoz přestal vlastník/provozovatel hradit a která je tak zadržena v přístavu.

Účelem právní úpravy je tedy zlepšení sociální ochrany posádek lodí v situacích platební neschopnosti nebo úpadku vlastníka/provozovatele lodí, vedoucího k situaci tzv. opuštění posádky a lodi vlastníkem/provozovatelem.

E) Zhodnocení předpokládaného hospodářského a finančního dosahu navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na rodiny a dopadů na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní menšiny, a dopady na životní prostředí

Hospodářský a finanční dopad

Předmětné pojištění lodí, respektive jejich vlastníků/provozovatelů sice na jedné straně mírně zvyšuje náklady vlastníků/provozovatelů lodí, na straně druhé ovšem vytváří sociální jistoty pro posádky lodí pro případ různých mimořádných událostí spojených s peněžním a věcným plněním, které může posádku lodí potkat, především v situacích úpadku a platební neschopnosti vlastníka/provozovatele lodí. Zároveň chrání státy vlajky lodí před náklady

„záchrany“ opuštěné posádky uvízlé v libovolném přístavu světa. Chrání tak státní rozpočet před podobnými neplánovanými nouzovými výdaji.

Dopady návrhu vyhlášky č. 278/2000 Sb. na státní rozpočet, resp. veřejné rozpočty se neočekávají.

Dopad na podnikatelské prostředí

Úmluva MLC a na ní navazující prováděcí předpis, vyhláška č. 278/2000 Sb. má za cíl prostřednictvím předmětného pojištění nastolovat rovné vztahy mezi zaměstnancem a zaměstnavatelem v námořní dopravě, což mírně zvyšuje náklady vlastníků/provozovatelů lodí, ovšem zásadně minimalizuje sociální nejistoty posádek lodí.

Dopad na životní prostředí

Dopady na životní prostředí se neočekávají.

Sociální dopady

Úprava zvyšuje sociální jistoty posádek lodí v případě škody vzniklé v důsledku smrti člena posádky, jeho pracovního úrazu nebo nemoci z povolání, v případě pokrytí nákladů spojených s repatriací, pokrytí dlužné mzdy a jiného peněžního plnění vyplývajícího ze základního pracovněprávního vztahu, a v případě pokrytí nákladů spojených se zajištěním sociálních podmínek členů posádky lodě a paliva nezbytného pro přežití na palubě lodí. Zamezuje riziku neproplacení dlužného peněžního plnění ze strany vlastníků/provozovatelů lodí.

F) Zhodnocení současného stavu a dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

Navrhovaná úprava nemá žádný dopad na zákaz diskriminace a ve vztahu k rovnosti žen a mužů.

G) Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Změna nemá dopady na ochranu soukromí a osobních údajů.

H) Zhodnocení korupčních rizik

V zásadě jakákoliv právní regulace, tj. ukládání povinností nebo omezování práv a vynucování těchto pravidel orgány veřejné moci s sebou přináší potenciální korupční rizika. Proto je při jejich zhodnocení namístež zaměřit se zejména na přiměřenost navrhované právní úpravy, stejně jako jejich jednotlivých institutů, ve vztahu k jejímu účelu, tj. na otázku, zda byl z dostupných prostředků způsobilých k dosažení daného účelu zvolen ten s nejmenším korupčním potenciálem.

Ve vztahu k výše uvedenému je tedy třeba nejprve konstatovat, s odkazem na část A tohoto odůvodnění, že navržená právní úprava je pro dosažení sledovaných cílů nezbytná a těchto cílů není možné dosáhnout prostředky nezasahujícími do právního řádu.

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. Kompetence schvalovacích orgánů, stejně jako opravné prostředky a kontrolní mechanismy, jsou nicméně stanoveny primárně zákonem o námořní plavbě, přičemž předmětná vyhláška č. 278/2000 Sb. tyto otázky neupravuje.

S ohledem na shora uvedené je zřejmé, že ve smyslu bodu 3.2.3. metodiky hodnocení korupčních rizik (CIA) je významnost korupčních rizik navrhované právní úpravy v zásadě nulová.

I) Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu

Návrh nepředpokládá žádné dopady na bezpečnost nebo obranu státu.

J) Zhodnocení dopadů regulace (RIA)

Ve smyslu čl. 76 odst. 2 Legislativních pravidel vlády bylo dopisem č. j. 1623/2019-130-NPL/1 ze dne 8. listopadu 2019 požádáno o udělení výjimky ze zpracování hodnocení dopadů regulace (RIA) k návrhu vyhlášky č. 278/2000 Sb. Na základě zaslaného přehledu dopadů návrhu právního předpisu a odůvodnění žádosti došlo v souladu s čl. 76 odst. 2 Legislativních pravidel vlády dopisem č. j. 37163/2019-UVCR ze dne 12. listopadu 2019 k udělení výjimky ze zpracování RIA.

II. Zvláštní část

K čl. I § 29b

Jedná se doplnění dokladů uložených na lodi o doklad o pojištění za škody vzniklé v důsledku smrti člena posádky, jeho pracovního úrazu nebo nemoci z povolání, doklad o pojištění pro pokrytí nákladů spojených s repatriací, doklad o pojištění pro pokrytí dlužné mzdy a jiného peněžního plnění vyplývajícího ze základního pracovněprávního vztahu a doklad o pojištění pro pokrytí nákladů spojených se zajištěním sociálních podmínek členů posádky lodě a paliva nezbytného pro přežití na palubě lodi, jak požaduje směrnice Rady (EU) 2018/131.

K čl. II

Navržená účinnost (16. února 2020) odpovídá účinnosti souvisejícího návrhu novely zákona o námořní plavbě, přičemž současně zohledňuje transpoziční lhůtu směrnice Rady (EU) 2018/131.