

K čl. I bodu 21 [§ 6 odst. 4 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Dochází k doplnění výčtu států o Švýcarsko a formulačnímu upřesnění v případě „smluvních států Dohody o Evropském hospodářském prostoru“.

K čl. I bodu 22 [§ 6a vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Transpozice čl. 6 odst. 7 směrnice č. 2016/1629.

Předložená úprava umožňuje posoudit plavidlo podle evropských technických požadavků a vydat mu osvědčení EU. Předložená právní úprava v takovém případě s výjimkou doby platnosti osvědčení odkazuje plně na vyhlášku č. 223/1995 Sb., kde je úprava technických požadavků na plavidla podléhající směrnici č. 2016/1629.

Vzhledem k tomu, že doba platnosti osvědčení je stanovena s ohledem na charakter jednotlivých druhů plavidel, je třeba, aby se navzdory tomu, že budou plavidla posouzena podle evropských požadavků na technickou způsobilost, stanovila doba platnosti osvědčení odpovídající národním požadavkům. Směrnice samotná nestanovuje, že se na tato plavidla použije její ustanovení o době platnosti.

K čl. I bodu 23-24 [§ 7 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Legislativně technická úprava související s novelou zákona o vnitrozemské plavbě.

K čl. I bodu 25 [§ 9a a 9b vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

V souvislosti se změnou koncepce platnosti lodního osvědčení, která vychází z novely zákona o vnitrozemské plavbě a s ohledem na navrženou úpravu § 13 vyhlášky č. 334/2015 Sb. se navrhuje přesunout stávající § 13 odstavec 6 do samostatného § 9a.

Uvedené ustanovení provádí nové zákonné zmocnění a stanovuje dobu, po jejímž uplynutí nelze uznat technickou prohlídku provedenou jiným státem. Stanovená doba je dostatečně dlouhá pro případný transport plavidla i zajištění případných nezbytných administrativních záležitostí. Zároveň neumožňuje zbytečnou proluku mezi provedením technické prohlídky v jiném státě a jejím uznáním v ČR.

K čl. I bodu 26 [§ 13 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Předložená úprava reaguje na změnu koncepce stanovení doby platnosti osvědčení, která se předpokládá v rámci novely zákona o vnitrozemské plavbě. Stávající zákonná úprava determinovala platnost osvědčení lhůtami, v nichž bylo plavidlo v závislosti na jeho druhu nutno podrobit pravidelné technické prohlídce. Návrh novely zákona počítá se stanovením doby platnosti osvědčení plavidla prováděcím právním předpisem s tím, že plavební úřad bude moci tuto dobu zkrátit, bude-li mít důvodně za to, že technický stav plavidla nebude odpovídat podmínkám technické způsobilosti po celou dobu platnosti osvědčení plavidla, kterou stanoví prováděcí právní předpis.

Navržená úprava tedy věcně reaguje na předpokládanou změnu zákonného zmocnění. Z hlediska věcného dochází k prodloužení „doby platnosti“ oproti stávajícímu stavu, kdy bylo vyhodnoceno, že u nových plavidel je nutné provést první pravidelnou technickou prohlídku až 10 let po vydání lodního osvědčení (dle stávající úpravy 8 let). A následně u pravidelných technických prohlídek postačí pětiletý interval (dle stávající úpravy 4 roky). Navržená úprava také navazuje na právní úpravu doby platnosti osvědčení plavidel podléhajících vyhlášce č. 223/1995 Sb., kde budou v souladu se směrnicí navrženy rovněž doby platnosti 5 a 10 let.

Stávající ustanovení § 13 odst. 6 je navrženo přesunout do nového ustanovení § 9a.

K čl. I bodu 27-28 [§ 16 odst. 2 písm. a) a b) vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Stávající požadavek na osobu schopnou vykonávat palubní práce pod dohledem vůdce plavidla u plavidla s celkovou hmotností včetně povoleného zatížení 6 000 kg a více se jeví jako neúměrně přísný. Zároveň je současný požadavek v rozporu s dosavadní plaveckou a evidenční praxí. Řádově stovky plavidel splňujících hmotnostní kritérium nemají zapsánu více než jednočlennou posádku. Při vyhodnocování účinnosti stávající regulace bylo provedeno rovněž šetření evidence plavebních nehod, z něhož vyplývá, že není evidována žádná plavební nehoda, jejíž příčinou by bylo nedostatečné ovládání plavidla v důsledku chybějící osoby. Zároveň z vyhodnocování plavební praxe vyplývá, že stávající úpravou vyžadovaná osoba navíc je zpravidla určena k obsluze vázacího zařízení. Přitom pro vyvazování a nutnost přítomnosti další osoby má význam především délka plavidla a nikoliv jeho hmotnost. Jeví se tedy jako vhodnější ponechat pouze kritérium délky plavidla, které je pro danou problematiku mnohem relevantnější.

Obdobně se požadavek další osoby na palubě jeví jako příliš přísný u plavidel s plochou plachet již od 50 m², navržená úprava tuto počáteční hranici posouvá na 80 m². Ani v tomto případě nedejde úpravou plochy plachet k ohrožení plavební bezpečnosti.

K čl. I bodu 29 [§ 17 odst. 4 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Stávající úprava je postavena na konstrukci, kdy některé zpřísněné požadavky na stanovená zařízení umístěná na plavidle před účinností vyhlášky o malých plavidlech musí být splněny nejpozději při další pravidelné technické prohlídce (u plavidel, jimž končí platnost osvědčení do 30. 6. 2016, musí být předmětná zařízení uvedena do souladu s technickými požadavky do tří let od nabytí účinnosti vyhlášky o malých plavidlech).

Stávající konstrukce se jeví jako nespravedlivá, kdy část plavidel bude moci až několik let plout na základě uvedené časově vymezené výjimky z technických požadavků na některá zařízení a jiná plavidla budou muset tyto často poměrně nákladné technické požadavky splnit, a to některá již od července tohoto roku. Kritériem přitom má být datum, kdy plavidlo prošlo poslední technickou prohlídkou a získalo lodní osvědčení.

Předkladatel tedy navrhuje předmětné ustanovení upravit na pevný časový bod, od kterého bude třeba, aby předmětná zařízení umístěná na plavidlech před účinností vyhlášky o malých plavidlech splňovala všechny požadavky přílohy č. 2 vyhlášky.

K této úpravě předkladatel přistupuje také s ohledem na skutečnost, že pro řadu provozovatelů a vlastníků plavidel je cena úprav za účelem splnění požadovaných technických požadavků na hranici ekonomické udržitelnosti plavidla či je v takovém cenovém poměru k hodnotě plavidla, že budou nuceni plavidla vymstit z vodní plochy a nechat je zlikvidovat.

Proto tedy předkladatel považuje za nejpříjemnější ve vztahu k chráněným veřejným zájmům a k ekonomickým zájmům vlastníků a provozovatelů plavidel stanovit jednotné datum.

K čl. I bodu 30-31 [příloha č. 1]

Stávající úprava reflektuje pouze plavební zóny vodních cest ČR. S ohledem na skutečnost, že česká plavidla mohou být provozována i v zahraničí, tedy i v zónách, kde jsou náročnější klimatické podmínky, je vhodné doplnit zbývající plavební zóny, které vycházejí z konstrukčních kategorií plavidel a umožnit zápis těchto zón do lodního osvědčení.

K čl. I bodu 31 [bod 1.01.2 přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Legislativně technická úprava.

K čl. I bodu 32 [bod 1.01.2. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Stávající úprava reflektuje pouze plavební zóny vodních cest ČR. S ohledem na skutečnost, že česká plavidla mohou být provozována i v zahraničí, tedy i v zónách, kde jsou náročnější klimatické podmínky, je vhodné doplnit zbývající plavební zóny, které vycházejí z konstrukčních kategorií plavidel a umožnit zápis těchto zón do lodního osvědčení.

K čl. I bodu 33 [bod 1.02.2 přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Vypuštění definice plovoucího zařízení s ohledem na dostatečnost zákonné definice.

K čl. I bodu 34 [bod 1.04.4. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Přílišná konkretizace požadavků na rozměry ochozů ve stávající právní úpravě jde nad rámec samotného účelu, aby byly manipulační prostory na přídi a zádi plavidla bezpečně dostupné. Stanovené parametry některá stávající plavidla nespĺňují, a přitom jsou jejich prostory bezpečně dostupné i po ochozech stávajících rozměrů.

K čl. I bodu 35 [bod 1.04.8. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Jedná se o precizaci stávajícího ustanovení, kdy je protiskluzová úprava nutná pouze na těch částech plavidla, kde se předpokládá pohyb osob. Na ostatních částech plavidla není třeba protiskluzovou úpravu vyžadovat.

Požadavek na ochranný lem na vnější straně boční paluby předkladatel navrhuje vypustit, neboť jsou dostupná jiná technická řešení problému bezpečnosti osob na palubě a ochranný lem tak není nutný.

K čl. I bodu 36 [bod 2.01.3. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Podrobně upravený postup statické zkoušky nemá oporu v žádné normě. Zároveň s ohledem na náročnost provádění statické zkoušky bude upravené znění preferovat statický výpočet (daný normami) a statická zkouška se dále nebude specifikovat.

K čl. I bodu 37 [bod 2.01.4. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Vypuštění slova „údržbu“ vychází z jeho obtížné realizovatelnosti, neboť splnění tohoto požadavku by vyžadovalo u některých plavidel demontáž jejich vnitřního vybavení. Takový požadavek je tedy nepřiměřený a z hlediska bezpečnosti plavidla nadbytečný.

K čl. I bodu 38 [bod 2.01.8. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Jedná se o vypuštění zdvojení upravených požadavků. Požadavek na voděodolnost je upraven již v první větě bodu a požadavky na sníženou hořlavost jsou upraveny v samostatné části přílohy.

K čl. I bodu 39 [bod 3.01.2. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Upřesňující požadavky na označení hnacích motorů jsou obdobně specifikovány v nařízení vlády č. 96/2016 Sb., o rekreačních plavidlech a vodních skútrech, a stanovují povinnosti pro výrobce motoru. Jejich uvedení zde je tudíž zbytečnou duplicitou. Ponechává se pouze část vztahující se k motoru vyrobenému pro vlastní potřebu.

K čl. I bodu 40 [bod 3.01.7. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Terminologická a stylisticky zpřesňující úprava požadavku na izolaci elektrické soustavy.

K čl. I bodu 41 [bod 3.02.7. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Stávající povinnost, aby byla stabilním hasicím zařízením vybavena pouze strojovna plavidla s délkou L 15 m a více, se jeví jako nedostatečná a není v souladu ani s příslušnou technickou normou.

V případě, kdy nebude možné stabilní hasicí zařízení ve strojovně umístit, lze za podmínek v něm uvedených uplatnit bod 7.07.2.

K čl. I bodu 42 [bod 3.03.5. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Legislativně technická úprava.

K čl. I bodu 43 [bod 3.05.1. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Systém a technické řešení chlazení motoru je věcí jeho výrobce. Pro potřeby plavební bezpečnosti a technické způsobilosti stačí stanovený požadavek na účinné chlazení motoru a požadavek na ochranu povrchových vod a životního prostředí tak, že „*voda vypouštěná do vnějšího prostředí nesmí být znečištěná.*“ Poslední věta se z tohoto důvodu jeví jako nadbytečná a zbytečně zatěžující legislativní text.

K čl. I bodu 44 [bod 3.06.1. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Použití přepážek je pouze jedním z několika možných způsobů, jak dosáhnout právním předpisem zamýšleného účelu, aby nedocházelo k náhlému přelévání obsahu nádrže při naklánění plavidla a tím ohrožení stability plavidla. Těchto jiných způsobů výrobci běžně využívají. Není tedy legitimní důvod stanovovat pouze jedno technické řešení.

K čl. I bodu 45 [bod 3.06.3. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

U některých plavidel se jeví stávající požadavek, aby byla palivová nádrž umístěna mimo prostor motoru, jako konstrukčně neřešitelný. Tento požadavek neobsahuje ani směrnice o rekreačních plavidlech a vodních skútrech ani příslušné technické normy. Samotný požadavek na bezpečnost bude dostatečně zachován i po navržené úpravě, aby byla palivová nádrž „*upevněna a oddělena nebo chráněna před jakýmkoli zdrojem nadměrného tepla*“.

K čl. I bodu 46 [bod 3.06.4. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Stávající požadavek je příliš striktní a v rámci volného pohybu zboží jsou distribuovány i certifikované přenosné palivové nádrže, které mají větší objem než 25 litrů. I nádrže o objemu 30 l mohou dostát účelu zamýšlenému ustanovením a s ohledem na stanovené požadavky nejsou ohrožením pro životní prostředí ani jiné chráněné zájmy. Zachování určitého limitu se však jeví z hlediska chráněných zájmů jako žádoucí.

K čl. I bodu 47 [bod 3.06.6. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

S ohledem na úpravu článku 3.06.3 je první věta článku 3.06.6 duplicitní.

K čl. I bodu 48 [bod 3.06.9. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Terminologická a stylisticky zpřesňující úprava požadavku na izolaci.

K čl. I bodu 49 [bod 4.01.1. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

S ohledem na současný stav techniky má být předkládaným návrhem vypuštěno omezení napětí elektrických rozvodů a zařízení. Ustanovení bylo vyhodnoceno jako

nepřiměřené a zbytečně omezující. Napětí na plavidlech není takovýmto způsobem omezeno ani směrnicí o rekreačních plavidlech a vodních skútrech.

K čl. I bodu 50 [bod 4.01.2. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Požadavek je ošetřen jiným způsobem, kdy se před uvedením plavidla do provozu uplatní subjektem předkládaná dokumentace plavidla.

K čl. I bodu 51 [bod 4.01.5. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Příslušná technická norma nepředepisuje umístění pojistkové skříně mimo motorový prostor. Zároveň u některých typů plavidel se takové řešení vyskytuje, aniž by tím byla dotčena plavební bezpečnost i bezpečnost na plavidle.

K čl. I bodu 52 [bod 4.02.5. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Jedná se o terminologické upřesnění, kdy jistič je konkrétním typem zařízení, které může být nahrazeno jinými vhodnými zařízeními zabezpečujícími samostatné jištění obvodů.

K čl. I bodu 53 [bod 4.03.1. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Stávající odkaz na vyhlášku č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu (pravidla plavebního provozu), zůstává zachován, je však pro lepší přehlednost přeformulován do poznámky pod čarou.

Pokud jde o navigační světla, sestavy pro signalizaci a zvukové signály, směrnice o rekreačních plavidlech a vodních skútrech odkazuje na soulad s Úmluvou o mezinárodních Pravidlech pro zabránění srážkám na moři (COLREG), 1972, oznámenou pod č. 263/1995 Sb. Předkladatel proto navrhuje, aby i pro plavidla nepodléhající směrnici bylo umožněno splňovat požadavky úmluvy COLREG.

K čl. I bodu 54 [bod 4.03.3. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Navržená úprava u plavidel s různou délkou LOA sjednocuje požadavek na náhradní zdroj světla nebo náhradní nouzovou návěstní svítilnu.

K čl. I bodu 55 [bod 4.03.5. až 4.03.7. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Problematika je dostatečně upravena v technických normách a řeší ji i dokumentace plavidla. Ustanovení je tak příliš striktní a nadbytečné.

K čl. I bodu 56 [bod 5.01.1. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Stávající požadavek je mnohem podrobnější než technické řešení upravené ve směrnici o rekreačních plavidlech a vodních skútrech. Je proto vhodné úpravu sjednotit.

K čl. I bodu 57 [bod 5.01.6. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Vypouštěné ustanovení se ukázalo jako příliš striktní a u některých plavidel jej není možné technicky zajistit. Přesto však předmětná pravidla kvůli nedodržení tohoto požadavku nevytváří nebezpečí pro plavební provoz ani tím není ohrožena bezpečnost na plavidle.

K čl. I bodu 58-59 [bod 5.02.2. a 5.02.3. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Novelizované ustanovení je třeba uvést do souladu se směrnicí o rekreačních plavidlech a vodních skútrech, kdy tato směrnice vyžaduje, aby lodě „*byly vybaveny jedním nebo více pevnými místy, nebo jinými prostředky schopnými bezpečně udržet kotvení.*“ Stávající právní úprava tak zavádí dodatečné podrobné technické požadavky, které nejsou ve směrnici stanoveny.

Podrobný výpočet dimenzování vázacích míst se jeví jako nadbytečný s ohledem na skutečnost, že toto řeší schvalovaná dokumentace.

K čl. I bodu 60 [bod 5.03.4. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Návrhem vypouštěný požadavek se ukázal jako příliš přísný a na některých plavidlech jej není možné realizovat. Plavební bezpečnost a účel ustanovení budou i po navrhované úpravě dostatečně zachovány.

K čl. I bodu 61-62 [bod 5.03.5. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

V rámci prováděných technických prohlídek se stanovené konkrétní technické požadavky ukázaly jako zbytečně striktní, kdy nemají oporu ani v příslušných technických normách. Konkrétně stanovené požadavky také nemohou reflektovat individuální povahu jednotlivých plavidel a kontrola některých konkrétních požadavků se ukázala pro dozorové orgány jako zbytečně zatěžující.

K čl. I bodu 63 [bod 5.05.6. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Stávající formulace ustanovení neodpovídá zcela záměru předkladatele a na základě gramatického výkladu se vztahuje i na přenosné spotřebiče, jejichž kontrola inspektorem určených technických zařízení je nesmyslná. Navrženou konkretizací, že se jedná o „pevně instalovaná“ zařízení, problém řešíme.

K čl. I bodu 64 [bod 5.05.9. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Jedná se o vhodnější stylistickou úpravu textu, aby lépe vystihoval legislativní záměr předkladatele.

K čl. I bodu 65 [bod 5.06.1. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Terminologická a stylisticky zpřesňující úprava požadavku na izolaci.

K čl. I bodu 66 [bod 5.06.3. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Při aplikaci stávající právní úpravy se ukázalo jako neefektivní navázat povinnost mít na plavidle hasicí přístroj na délku a výtlač plavidla. A to navzdory změkčujícímu ustanovení obsaženému v bodě 5.06.6. přílohy 2 vyhlášky, které stanoví, že „Požárně bezpečnostní zařízení podle článků 5.06.3. a 5.06.4. není třeba na plavidle, které je plavidlem bez vlastního strojního pohonu nebo plachetnicí bez pomocného motoru, pokud není vybaveno obytným prostorem nebo na něm není použito zařízení k vaření nebo topení“. I přesto stávající úprava dostatečně nereflexuje individuální povahu některých plavidel.

Vzhledem ke konstrukčním rozdílnostem plavidel tak dochází k tomu, že hasicí přístroj není umístěn na některých plavidlech, kde by to bylo žádoucí, a naopak musí být tam, kde je jeho význam marginální. Předkladatel tedy navrhuje zvolit obecnější formulaci předmětného ustanovení, při jehož aplikaci je možné vyhodnotit nejen velikost a výtlač plavidla, ale např. i jeho konstrukci, materiál atd.

Směrnice o rekreačních plavidlech a vodních skútrech vyžaduje, aby lodě byly vybaveny „hasicím zařízením odpovídajícím druhu nebezpečí požáru“. Je tedy žádoucí přizpůsobit stávající úpravu hovořící pouze o hasicích přístrojích a umožnit užití i jiných alternativních hasicích zařízení.

Požadavek na konkrétní rozmístění hasicích přístrojů jde nad rámec směrnice o rekreačních plavidlech a vodních skútrech a v zásadě nezvyšuje požární bezpečnost plavidla.

Jako nadbytečná se jeví rovněž úprava povinnosti mít na určitých plavidlech požární vědra či čerpadlo.

K čl. I bodu 67 [bod 5.06.4. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

S ohledem na úpravu bodu 5.06.3. je vypouštěný text již bezpředmětný.

K čl. I bodu 68 [bod 5.06.6. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Gramatická či stylistická úprava textu.

K čl. I bodu 69 [část 6 přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Vzhledem k výraznějšímu zásahu do části 6 přílohy č. 2 bylo zvoleno nahrazení celé této části novým textem.

K ex 6.01

Na základě vyhodnocení právní úpravy a žádosti vodácké veřejnosti návrh vypouští povinnou výstroj pro plavidla o výtlaku do D_{max} 500. Vypuštění povinné výstroje pro tato plavidla nepředstavuje ohrožení bezpečnosti plavebního provozu, a to především s ohledem na jejich charakter a převážné využití na nesledovaných vodních cestách. Řada těchto plavidel bude rovněž výstrojí nadále vybavena z praktických důvodů. Stanovovat rozsah výstroje u takto malých a různorodých plavidel se jeví jako neefektivní.

K 6.01. (ex 6.02)

Změna reflektuje požadavek vodácké a plavecké veřejnosti na úpravu konkrétních požadavků na délku vyvazovacího lana, háček, nádobku na vylévání vody, ruční pumpu a vědro.

Dochází tedy k úpravě formulací výstroje těchto plavidel, která reflektuje různou velikost a využití plavidel.

Povinnost vybavit plavidlo lodním háčkem se přesouvá do nově navrženého čl. 6.02.

Došlo také k připojení výjimky pro vodní skútry nebo jiná plavidla, jejichž trup je tvořen vodotěsně uzavřeným plovákem, kde není třeba mít prostředky pro odstranění vody.

Původní výjimka z povinnosti mít na plavidle konkrétní prostředky pro odstraňování vody vniklé při běžném provozu nepoškozeného plavidla je ve stávajícím znění zachována, neboť samotná drenážní soustava je „vhodný prostředek pro odstranění vody“. V původním čl. 6.02. byla tato výjimka výslovně formulována především z důvodu, že toto ustanovení stanovovalo konkrétní prostředky a nikoliv obecnou formulaci.

K 6.02. (ex 6.03)

V souvislosti se zněním předchozích bodů dochází k úpravě znění požadavků na výstroj plavidel s délkou $L \geq 6$ m a více. Předně se požadavky na vybavení odrazníky a háčkem nevztahují na plavidla poháněná pouze lidskou silou. Požadavek na další lana je zahrnut v úpravě 6.01., kdy prostředky pro bezpečné vyvázání či zakotvení musí odpovídat výtlaku plavidla. Požadavky na doplňující výstroj pro plavidla s vlastním strojním pohonem a plachetnice zůstávají zachována.

K 6.04.1. (ex 6.05.1.)

V souvislosti s úpravami požadavků na výstroj plavidel bez vlastního pohonu poháněných pouze lidskou silou dochází k vypuštění omezení stávající výjimky pro tato plavidla.

K 6.04.2 (ex 6.05.2)

Dochází k doplnění výjimky z povinnosti vybavit plavidlo záchrannou vestou, a to pro plavidla poháněná pouze lidskou silou.

K 6.04.3 (ex 6.05.3)

Předmětné ustanovení stávající úpravy i směrnice o rekreačních plavidlech a vodních skútrech hovoří pouze o místech pro záchranné vory. Směšování s požadavkem na vybavení plavidla záchranným vorem či člunem se ukázalo pro adresáty právní normy jako matoucí a pro české vodní cesty jako neopodstatněné.

K ex 6.06

Uvedený požadavek je zahrnut již v bodě 4.03.1., včetně odkazu na předpis o pravidlech plavebního provozu, či o pravidlech pro zabránění srážkám na moři, v nichž jsou prostředky pro optickou signalizaci podrobněji definovány. Ustanovení je tedy nadbytečné.

K čl. I bodu 70 a 71 [bod 7.01.1. a 7.01.3. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Navržená slovní formulace ustanovení přesně vystihuje okruh požadavků, které mají být u plavidel podléhajících směrnici o rekreačních plavidlech a vodních skútrech posuzovány. Tato formulace odráží požadavky Evropské komise na úpravu vyhlášky.

K čl. I bodu 72 [bod 7.02.2. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Předkladatel vyhodnotil, že tímto způsobem není vhodné limitovat podnikatelské prostředí. Pokud i plavidlo o menších rozměrech vyhovuje požadované přepravní kapacitě, není důvodu provozovateli vnitrozemské vodní dopravy bránit v užití takového plavidla za požadovaným účelem. Bezpečnost plavebního provozu i osob přepravovaných na palubě plavidla je dostatečně ošetřena stanovením maximální obsaditelnosti plavidla a dalšími ustanoveními předpisů v oblasti vnitrozemské plavby.

K čl. I bodu 73 [bod 7.03.1. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

S ohledem na doložku vzájemného uznávání zakotvenou v § 6 odst. 4 vyhlášky předkladatel navrhuje tuto doložku reflektovat ještě doplněním bodu 7.03.1. přílohy č. 2 vyhlášky.

K čl. I bodu 74 [bod 7.03.4. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Zvýšené požadavky na technickou způsobilost pro plavidla půjčovny nejsou v rušeném rozsahu opodstatněné.

K čl. I bodu 75 [bod 7.04.3. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Úprava odkazů s ohledem na provedené přečíslování v kapitole 6 a vypuštění kapitoly 8.

K čl. I bodu 76 [bod 7.06.2. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Rozšíření výjimky z technických požadavků, které se nevztahují na plavidla historicky cenná, zhotovená před rokem 1950, o bod 3.06.9. Technické požadavky stanovené v bodě 3.06.9. se ukázaly pro některá historicky cenná plavidla jako nesplnitelné, přičemž veřejný zájem na zachování těchto plavidel v co možná nejvíce původním nezměněném stavu je pro jejich historickou hodnotu zásadní.

Úprava ustanovení s ohledem na skutečnost, že ustanovení bodu 4.03.6 bylo z přílohy č. 2 vypuštěno.

K čl. I bodu 77 [bod 7.06.4. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

S ohledem na skutečnost, že dle platné právní úpravy podléhají všechny „historické“ kategorie plavidel stejným technickým požadavkům, může být i záznam do lodního osvědčení jednotný. Pro kontrolu orgány plavebního dozoru tento zápis plně postačí.

K čl. I bodu 78 [bod 7.07.2. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Sjednocení formulace a reflexe znění doložky vzájemného uznávání zakotvené v § 6 odst. 4 vyhlášky.

K čl. I bodu 79 [bod 7.07.3. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Úprava odkazů na články přílohy s ohledem na provedené přečíslování v kapitole 6.

K čl. I bodu 80 [bod 7.07.4. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Výpis výjimek do lodního osvědčení se ukázal jako neúčelný a technicky jen velmi složitě proveditelný. Ve smyslu navržené úpravy plavební úřad technickou prohlídkou stav plavidla ověří a v protokolu o technické prohlídce odchylky zaznamená. Protokoly jsou k dispozici ve složce plavidla.

K čl. I bodu 81 [bod 7.08.1. přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Výčet ustanovení, která se vztahují na neevidovaná plavidla, obsahuje v současné právní úpravě i ustanovení, která na neevidovaná plavidla fakticky nedopadají, nebo jejich splnění nelze bez provedení technické prohlídky posoudit. Navržená úprava tuto skutečnost reflektuje.

K čl. I bodu 82 [část 8 přílohy č. 2 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Část 8 týkající se manévrovatelnosti plavidel obsahuje některé problematické a stěží realizovatelné požadavky. Například na některých uzavřených vodních cestách a nádržích (účelové vodní cesty), kde jsou plavidla provozována, je obtížné zajistit zkušební úsek se stanovenými parametry. U některých plavidel vybavených například pouze přívěsným motorem je problém stanovit spolehlivě požadované otáčky motoru atd. Výběr místa a způsob provedení plavební zkoušky podle § 7 odst. 5 je proto vhodné plně ponechat k posouzení odbornými pracovníky plavebního úřadu.

Takto v obecné rovině pojednaná problematika k uplatnění sledovaného zájmu postačí.

K čl. I bodu 83 [příloha č. 3 vyhlášky č. 334/2015 Sb.]

Změny vzorů lodních osvědčení vyžaduje praxe zápisu plavebních zón, kdy je třeba vzhledem k jinému pojetí zpracovanému ve vyhlášce o malých plavidlech odstranit pojem „zóna“. Do osvědčení se tak bude generovat pouze informativní údaj o výšce vlny. Nebude tak docházet ke „snižování“ konstrukční kategorie u plavidel s kategorií A nebo B, kdy vyhláška tyto kategorie zapsat nedovoluje.

Navržený vzor osvědčení je v souladu s rezolucí č. 13 EHK OSN (mezinárodní osvědčení rekreačního plavidla) i se směrnicí 2009/100/ES (lodní osvědčení plavidla vnitrozemské plavby), které ošetřují obsah osvědčení plavidel.

K Čl. II

Účinnost této pozměňující vyhlášky se navrhuje k prvnímu možnému datu, tj. k 15. dni po jejím vyhlášení ve Sbírce zákonů. Vzhledem k tomu, že měněná ustanovení přináší pro adresáty přívětivější právní úpravu, není nutné nijak prodlužovat legisvakanční dobu. Česká republika má pak zájem, aby byl v co nejkratší době prohlouben soulad právní úpravy malých plavidel se směrnicí o rekreačních plavidlech a vodních skútrech.

Je tedy žádoucí, aby právní úprava nabyla účinnosti co možná nejdříve.

Nabytí účinnosti bude sladěno s nabytím účinnosti návrhu novely zákona o vnitrozemské plavbě (sněmovní tisk 195).