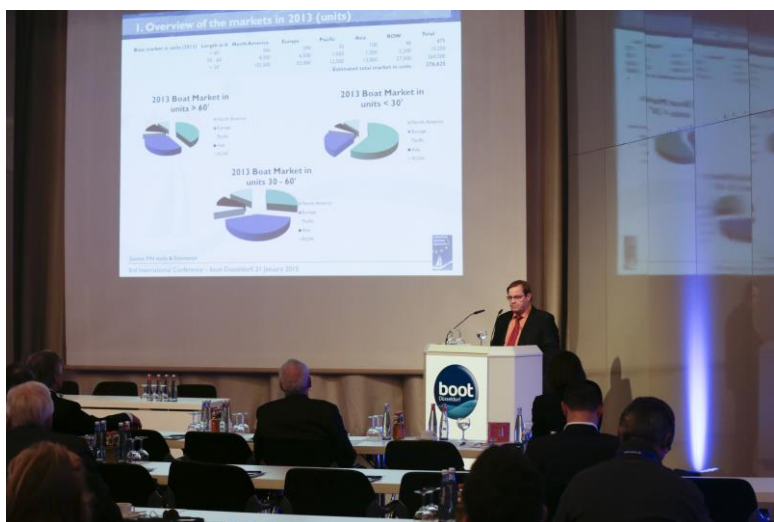




## Zasedání EBI v Düsseldorfu

Na výstavě Boot v Düsseldorfu proběhl 22. ledna Assembly General Meeting EBI (European Boating Industry), kde českou Asociaci lodního průmyslu zastupoval její místopředseda Vladimír Toman. Na zasedání se hodnotila ekonomická situace jednotlivých zemí v roce 2014. Ve většině západoevropských zemí se lodní trh stabilizoval a dále neklesá, pouze Itálie je nadále v záporných číslech. Německo vykázalo mírný vzestup cca 2 % a Polsko již druhým rokem vzestup o cca 8 %, a to jak v importu, tak především v exportu. Hovořilo se také o mezinárodních projektech, do nichž je EBI zapojena. Jedním z nich je i projekt TCC-SCV, do kterého je aktivně zapojena i Česká republika a který má za cíl sjednotit pravidla pro uznávání kvalifikací profesionálních skipperů malých lodí do 24 metrů délky v rámci Evropské unie.



## Projekt TRECET Core Curriculum

Navzdory jednotnému vnitřnímu trhu a velmi zjednodušeným administrativním procedurám pro obyvatele EU, ať se to týká místa pobytu nebo studia kdekoli v Evropě, určité profesní licence nejsou doposud uznávány v různých členských státech. To je i případ profesionálních kapitánských průkazů. Nový, Evropskou unií financovaný projekt, který byl zahájen v listopadu na Malorce, se zaměřil na sjednocení pravidel pro profesionální skippery malých plavidel v rámci Evropské unie (kteří na rozdíl od námořníků obchodních lodí nemohou těžit s celosvětové mobility). Iniciativa nazvaná TCC-SCV (TRECET Core Curriculum for Skippers of Small Commercial Vessels) zahrnuje 10 partnerů z devíti zemí – z Belgie, Chorvatska, České republiky, Francie, Německa, Rumunska, Slovinska, Španělska a Velké Británie a je plánovaná na dva roky. Projekt rozšíří stávající srovnávací software národních kvalifikací zavádějící transparentnost a jednoduchost při porovnání podobných kvalifikací různých států. Detailní analýza jak teoretických, tak praktických základních požadavků každé národní kvalifikace, získaná pomocí projektu TCC-SCV, bude informací požadovanou námořními administrativami k seznámení se s ostatními národními kvalifikacemi. V dalším kroku použije konsorcium tato data jako návrh Evropských základních požadavků pro kvalifikaci profesionálních skipperů. Softwarový nástroj a výsledky projektu budou představeny institucím EU, národním námořním administrativám, profesionálním kapitánům a skipperům a průmyslovým asociacím v Bruselu v červnu 2016 během závěrečné konference. Projektu se aktivně účastní za Českou republiku Oldřich Straka, člen představenstva APL. Nyní ho od 10. do 11. března čeká klíčové zasedání ve Francii, kde se začnou dávat dohromady osnovy jednotných evropských požadavků na profesionální skippery. Vyžadované teoretické znalosti jsou ve všech zemích podobné, problém nastává u praxe, která se zásadně liší. Více informací o projektu najdete na [www.tcc-scv.eu](http://www.tcc-scv.eu).

## Vyhlášky k novému zákonu o vnitrozemské plavbě

V souvislosti s novelou zákona č. 114/1995 o vnitrozemské plavbě Ministerstvo dopravy ČR nyní mění všechny související vyhlášky. Nastává největší změna v pravidlech plavby minimálně za posledních deset let. Nyní probíhá připomínkové řízení k vyhláškám o technické způsobilosti plavidel. Bývalá vyhláška 223 byla rozdělena na dvě vyhlášky pro velká a malá plavidla. Začátkem února se konala dvě téměř celodenní jednání. První na Státní plavební správě ohledně velkých plavidel za účasti zástupců nákladních dopravců, Československého Lloydů a Asociace lodního průmyslu. Druhé ohledně malých plavidel na Ministerstvu dopravy ČR za účasti československého Lloydů a APL. Asociaci lodního průmyslu zde zastupovali členové představenstva Jiří Krupka, Petr Novotný, Oldřich Straka a Vladimír Toman. U nové vyhlášky pro malá plavidla při jednání docházelo k řadě celkem ostrých výměn názorů. APL i zástupci československého Lloydů trvali na názoru, že technické požadavky v této vyhlášce jsou často v rozporu s evropskými a českými normami, nebo je významně pozměňují, což není v pořádku. Zástupci ministerstva tvrdili, že není možné provést odkaz z vyhlášky na normy. Dále se APL nelíbí směšování oblastí plavby s konstrukční kategorií plavidla. To vede například k nepřiměřeným požadavkům na výbavu plavidla.

Pro porozumění malý příklad: Plavidlo konstrukční kategorie C (například malý nafukovací člun), které bude plout výhradně na našich vodách, třeba v Praze na Vltavě, by muselo mít v povinné výbavě záchranný vor a rakety. S tím přece není možné souhlasit. Obdobně je v návrhu řada dalších požadavků, se kterými nesouhlasili ani zástupci z APL ani z Československého Lloydů. Jednání končilo úpravou nejkřiklavějších paragrafů. Je jistě velmi dobře, že Ministerstvo dopravy ČR konzultuje připravované vyhlášky s odbornou veřejností. Domníváme se ale, že u této technické vyhlášky, která je velmi složitá, by její přípravě a konzultacím měla být věnována delší doba. Podrobnější informace o všech připravovaných vyhláškách najdete na [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz) a [www.aplcz.cz](http://www.aplcz.cz).

