

kpt. Ing. Milan Říha, DiS.

ředitel Námořní akademie České republiky, s. r. o.

Quo vadis, český jachtingu?

Je tu opět nový rok a mnohý český jachtař se ptá, co nového nás čeká v té letošní jachtařské sezóně. Již rok máme v platnosti novelu námořního zákona, a jestli si Ministerstvo dopravy od nové zákonné úpravy slibovalo, že budou Češi houfně žádat o vydání tzv. „ministerských průkazů“, asi muselo být hodně zklamané.



Nepomohly k tomu ani značně přehnané až likvidační sankce, které byly od 1. 1. 2009 stanoveny pro ty, kteří by vedli námořní jachtu, registrovanou v Námořním rejstříku České republiky a plující pod naší vlajkou, bez toho jediného a správného („ministerského“) průkazu. Uznejte sami, že sankce 200 000 Kč pro toho, kdo by vedl námořní jachtu bez uznávaného průkazu odborné způsobilosti je ve srovnání se sankcí pro řidiče jezdícího bez platného řidičského průkazu (od 1. 1. 2010 ve výši 50 000 Kč) poněkud nadsazená. Provozovateli námořního plavidla pak v případě, že nejmenuje velitele lodě nebo velitele námořní jachty způsobilého ke kvalifikovanému vedení námořního plavidla hrozí sankce až 1 milion korun. Tedy např. pokud by česká charterová společnost půjčila námořní jachtu někomu, kdo nemá příslušný průkaz odborné způsobilosti, může zřejmě rovnou sundat svůj vývěsní štít a ukončit činnost. Zákon je však zákon, a i když si o něm můžeme myslet, co chceme, musíme jej ctít, byť asi většina z nás cítí, že v tomto případě nebude vše v pořádku.

PROČ LIDÉ NEMAJÍ O PRŮKAZY MINISTERSTVA DOPRAVY ZÁJEM

Asi největší problém mají žadatelé s povinností předložit Ministerstvu dopravy spolu se žádostí o vydání průkazu velitele námořní jachty pro oblast plavby „B“, též všeobecný průkaz radiotelefonisty pohyblivé radiotelefonní služby pro námořní pohyblivou službu a vnitrozemské vodní cesty nebo Long Range Certificate. U obou radiových průkazů je totiž vyžadována poměrně velmi slušná znalost anglického jazyka a jen málokdo z Čechů si na takovou zkoušku troufá. I když se během posledních let podařilo tuto zkoušku dostat do „rozumnějších“ dimenzí, stále se jedná o zkoušku nadsazenou možnostem normálního českého jachtaře. Dovedete si představit, že by vám například stát nevydal mezinárodní řidičský

průkaz na auto, pokud byste neprokázali, že umíte anglicky? Neumíš anglicky – tak jezdi jen v České republice! Občan se diví, ale věřte, že ministerský úředník v tom má zcela jasno.

Dalším nesmyslným požadavkem je potupně shánět do jachtařské knížky stovky a stovky námořních mil, aby vám byl průkaz po pěti letech prodloužen.

Vlastní zkouška odborné způsobilosti je vcelku vyvážená, a když pominu, že nereflektuje moderní navigační a komunikační technologie, požadovaný rozsah znalostí odpovídá reálným požadavkům k bezpečnému vedení námořní jachty.

PRŮKAZ VŮDCE MALÉHO PLAVIDLA

Státní plavební správu je nutno pochválit, neboť v loňském roce se snažila o vzájemný konsenzus s firmami provádějící kurzy a výcvik žadatelů o vydání průkazů vůdce malého plavidla. Tak i v nelehké době, kdy sama Státní plavební správa jen stěží vyjde se svým rozpočtem, se podařilo zvýšit kapacitu počtu osob, které zvládne v roce 2010 odzkoušet.

Firmy podnikající v oblasti přípravy na zkoušky VMP pak dokázaly najít vzájemnou shodu, vytvořily jakousi neformální platformu do jejíhož čela byl jednomyslně zvolen kpt. Pavel Kocfelda, který se tak stal jakýmsi styčným důstojníkem s vedením Státní plavební správy.

Praktické zkoušky pro vedení plavidla bez omezení výkonu motoru a bez omezení plachet by měly doznat snad již od roku 2011 také zásadních změn. Klasickou podobu praktických zkoušek, kdy zkoušený během několika málo minut ukáže zkušebnímu komisaři pouze základní manévry s plavidlem, by měl nahradit výcvik u autorizovaných školících zařízení. Tyto střediska by během několika hodin naučily žadatele vše potřebné, a pokud by zvládl učební látku, vydaly by potvrzení, které by nahradilo potřebu vykonání dnešní praktické zkoušky. Podobný model již v současné době



funguje ve Slovenské republice. Samozřejmě osnovy výcviku by byly předem stanoveny Státní plavební správou.

Takováto změna, pokud se jí podaří prosadit, by jistě přispěla ke zvýšení dovedností budoucích vůdců malých plavidel, ulehčila by Státní plavební správě a ještě více zvýšila její kapacitu, aby mohla vyhovět všem, kteří chtějí získat průkaz VMP a zkrátily by se čekací lhůty. To by zejména v letních měsících přivítalo mnoho jachtařů. Vzdělávacím střediskům by tato změna umožnila investovat do obnovy plavidel tak, aby byl výcvik prováděn na moderních plavidlech odpovídajícím současným požadavkům.

Státní plavební správa se také snaží o to, aby nadále nemuseli žadatelé předkládat výpis z rejstříku trestů, ale aby si ho SPS vyžadovala z registru sama. Tím by se snížil počet dokladů nutných jako příloha k žádosti o vydání plavebního dokladu. Aby toto pracoviště SPS zvládly, rozhodlo ředitelství SPS požadovat předložení kompletní žádosti o vydání plavebního dokladu 15 pracovních dnů přede dnem vykonání zkoušky odborné způsobilosti.

Evropská unie námořního jachtingu (EUNJ, o. s.)

Koncem roku 2008 vzniklo nové občanské sdružení zabývající se námořním jachtingem jako nástupce České unie námořního jachtingu. K 31. 12. 2009 již evidovala 628 členů, a stala se tak jedním z nejsilnějších občanských sdružení v této oblasti v naší zemi. V roce 2009 uspořádala 43 kurzů, kterými prošlo celkem 441 osob a kdy bylo odučeno 1320 vyučovacích hodin.

Největším tahákem byl kurz Vůdce malého plavidla, kdy člen EUNJ o.s. za pouhých 1000 Kč absolvuje nejen vlastní dvoudenní kurz, ale v ceně jsou též správní poplatky, učebnice, neomezená konzumace nealkoholických nápojů, jednoduchý oběd a vyřízení všech formalit na Státní plavební správě.

Evropská unie námořního jachtingu v čele s prezidentem Jiřím Halinským je tak bezesporu nejdynamičtější občanským sdružením v oblasti námořního jachtingu.

Česká asociace námořního jachtingu (ČANY, o. s.)

O ČANY bylo v roce 2009 slyšet zejména ve spojitosti s aktivitami brněnské National Yachting School – NYS, což je ve skutečnosti firma Škola jachtingu s.r.o., která se masivní reklamou snažila vzbudit v našich občanech dojem, že po dohodě s anglickou RYA může vydávat průkazy odborné způsobilosti opravňující k vedení námořních jachet. Ministerstvo dopravy ČR – Námořní úřad, však deklaroval, že této firmě žádnou takovou licenci neudělil a RYA se dle vyjádření v jachtařských časopisech také od celé této akce distancovala.

Cesta, kterou pro své členy představenstvo ČANY vybralo, je spíše cestou do pekel. A pokud se některý člen ČANY ozval a žádal vysvětlení, zda jsou či nejsou finanční prostředky ČANY utráceny v tomto riskantním podniku, nemělo představenstvo ČANY ani tolik cti v těle, aby mu byť po půl roce dokázalo odpovědět. Tím vedení ČANY jasně deklarovalo, že členové tohoto občanského sdružení jsou dobří tak akorát k tomu, aby platili příspěvky. Ve srovnání s Evropskou unií námořního jachtingu se tak ČANY jeví jako zkorumpované sdružení, které má v čele lidi, kterým jde spíše o funkce než o pragmatické služby členům.

Česká unie námořního jachtingu (ČUNJ, o. s.)

ČUNJ předala celou členskou základnu k 1. 7. 2008 nově vznikající EUNJ a plně se zaměřila na vybudování Vyšší odborné školy vodní dopravy a managementu v Radnicích u Rokycan. Podařilo se jí zpracovat velmi vyvážený studijní program, který nadchl mnoho našich odborníků ve vodní dopravě.

Bohužel však tato aktivita přišla v době ekonomické krize, kdy Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR šetří, kde může,



a nově vzniklá škola by pro něho byla zjevně zátěží, kterou by nevládlo. Argument, že by bylo problematické uplatnění absolventů této školy v praxi, nemůže obstát, neboť většina lodních posádek v České republice se zvolna začíná blížit věku mezi padesáti až šedesáti a mladých je akutní nedostatek. Potřebu takových absolventů uznal ve svém doporučujícím stanovisku akreditační komisi i současný ministr vnitra Ing. Martin Pecina, MBA, který vidí možnost jejich uplatnění u Hasičského záchranného sboru ČR i poříčních oddílů Policie České republiky.

ČUNJ se však vidiny vyšší odborné školy nevzdává a i nadále o její zřízení usiluje.

Pokud shrnu to, co české jachtaře může v roce 2010 čekat, bude to možná vznik první vyšší odborné školy zaměřené na vodní dopravu v České republice, ještě pestřejší nabídka kurzů pro členy Evropské unie námořního jachtingu, prověření aktivit brněnské Školy jachtingu s.r.o. ze strany Námořního úřadu České republiky, zda jimi vydávané průkazy neodporují novele Námořního zákona a možná i vzpamatování se České asociace námořního jachtingu, která konečně pochopí, že jedinou cestou je přijetí novely Námořního zákona za své a začne připravovat své členy ke zkouškám k získání „ministrských“ průkazů.

Osobně bych si v roce 2010 přál, aby úředníci Ministerstva dopravy a Státní plavební správy ještě více spolupracovali s občanskými sdruženími a firmami zabývajícími se přípravou námořních jachtařů, neboť bez vzájemného porozumění bude vznikat mnoho konfliktních situací, které věci spíše uškodí, než pomohou.

Ilustrační foto: stock.xchng®