UNIVERZITA KARLOVA

Fakulta tělesné výchovy a sportu

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2017 **Ondřej Frolík**

UNIVERZITA KARLOVA

Fakulta tělesné výchovy a sportu

Metodika výuky vedení malého plavidla

Bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce: Vypracoval:

Mgr. David Vondrášek **Ondřej Frolík**

Praha, 2017

Prohlašuji, že jsem závěrečnou bakalářskou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, dne ……

Podpis řešitele

Evidenční list

Souhlasím se zapůjčením své bakalářské práce ke studijním účelům. Uživatel svým podpisem stvrzuje, že tuto bakalářskou práci použil ke studiu a prohlašuje, že ji uvede mezi použitými prameny.

Jméno a příjmení:	Fakulta / katedra:	Datum vypůjčení:	Podpis:

Poděkování

Hlavní poděkování míří k mému vedoucímu práce Mgr. Davidu Vondráškovi, za jeho pomoc a také za jeho odborné rady při tvorbě bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat všem, kteří mi byli podporou.

Abstrakt

Název: Metodika výuky vedení malého plavidla

Cíle: Cílem práce je vypracování metodických materiálů pro výuku v rozsahu vedení malého plavidla, bezpečného chování na vodních tocích a plochách tak, jak jej definuje Státní plavební správa ČR.

Metody: Neformální rozhovory, sběr dat, sběr obrazových materiálů přímo v terénu, rešerše literatury.

Výsledky: Vytvoření metodického materiálu. Zjištění současného stavu pro získání akreditace, podmínek pro udělování odborné způsobilosti. Současný stav vzdělávání a bezpečnost na vodních tocích.

Klíčová slova: Metodika, akreditace, vůdce malého plavidla, výuka, bezpečnost na vodě.

Abstract

Title: Small Boat Management Methodology

Objectives: The aim of the work is to develop methodical materials for teaching in scope of small boat management, safe behavior on watercourses and areas as defined by the State Navigation Authority of the Czech Republic.

Methods: Informal interviews, data collection, photo collection directly in the field, literary research.

Results: Creation of methodical material. Determining the current status for obtain accreditation conditions for the award of professional qualifications. Current state of education and safety on watercourses.

Keywords: Methodology, accreditation, small boat leader, teaching, safety on water.

Obsah

Obsah 8

Použité zkratky 11

1. Úvod 12

2. Současný stav 13

3. Metody, cíle a úkoly práce 17

3.1 Cíle a úkoly práce 17

3.2 Metody práce 17

4. Současný stav získání akreditace pro výuku VMP 19

4.1 Podmínky pro udělení odborné způsobilosti 23

4.1.1 Podmínky 24

4.2 Rozsah způsobilosti Vůdce malého plavidla 29

4.2.1 Obsah základní zkoušky 29

4.2.2 Obsah doplňkové části zkoušky 30

4.2.3 Obsah praktické zkoušky 30

4.3 Podmínky přijetí ke zkoušce 31

5. Metodický materiál 33

Základy první pomoci 33

5.1 pravidla Plavebního provozu 33

5.2 Řád plavební bezpečnosti 34

5.3 Názvosloví 34

5.3.1 Konstrukce plavidel 34

5.4 Technické základy 39

5.5 Optická signalizace plavidel 39

5.5.1 Vymezení pojmů 39

5.5.2 Rozsah použití 40

5.5.3 Tabule a vlajky 40

5.5.4 Válce, balóny a dvojité kužele 41

5.5.5 Zákaz používání zdrojů světla, světlometů, tabulí, vlajek atd. 41

5.5.6 Noční signalizace malých plavidel za plavby 41

5.5.7 Doplňková noční signalizace plavidel, které ztratili manévrovací schopnost 42

5.5.8 Denní signalizace malých plavidel, které plují pomocí plachet s vlastním pohonem 42

5.5.9 Doplňková signalizace plavidel, která ztratila manévrovací schopnost 43

5.5.10 Doplňková signalizace plavidel, které mají přednost v plavbě 43

5.5.11 Zvláštní signalizace 43

5.6 Zvuková signalizace 44

5.6.1 Obecné ustanovení 44

5.6.2 Radiofonické spojení 45

5.7 požadavky k zápočtu 45

6. Nehody a zranění na vodě 46

6.1 nehody na vodě 47

6.1.1 Statistiky nehod v ČR 49

6.2 Zranění a úrazy na vodě a jejich léčba v rámci první pomoci 55

6.3 Vodní Záchranář 56

7. Plavební značky 58

8. Závěr 66

Literatura a jiné zdroje 67

Použité zkratky

VMP – Vůdce malého plavidla

SPS – Státní plavební správa

ČR - České Republika

MŠMT. – Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy

iOS – je operační systém pro mobilní telefony Apple

FTVS – Fakulta tělesné výchovy a sportu

UK – Univerzita Karlova

MP – Malé plavidlo

VP – velké plavidlo

PDF – Portable Document Format (formát uložených dat)

1. Úvod

Bezpečnost a výuka v dopravní výchově je dnes věcí poměrně samozřejmou a vyučovanou již od základní školy. Výuka bezpečného chování na vodních tocích a plochách již takovou samozřejmostí není. I když je Česká republika vnitrozemským státem, tak u vody, nebo na ní, tráví svůj volný čas značná část populace, a to včetně těch nejzranitelnějších – dětí. V posledních několika desetiletích se navíc výrazně rozšířil vodní motorismus. Plochy, dříve motorovým člunům zapovězené (např. některé přehrady Vltavské kaskády), jsou dnes pod velkým tlakem lodního provozu, který se nezřídka odehrává v blízkosti koupališť a pláží, kde se to lidmi jen hemží. To klade zvýšené požadavky na dodržování pravidel lodního provozu, a to na všechny jeho účastníky. I rybář sedící na své pramici, rodina na šlapadle či plavec ve vodě se stávají účastníky tohoto lodního provozu. Události a nehody na vodních plochách, ke kterým došlo v posledních letech, a které mnohdy končili i smrtí zúčastněných, podtrhují důležitost znalosti bezpečnosti lodního provozu a v závislosti na něm i bezpečného chování u vody. Proto je zvoleným tématem této bakalářské práce možnost výuky v rozsahu vůdce malého plavidla (dále jen VMP) jak jej definuje Státní plavební správa ČR (dále jen SPS), vytvoření metodických materiálů a s tím spojené získání akreditace pro výuku VMP na Fakultě tělesné výchovy a sportu Univerzity Karlovy. Na Fakultě tělesné výchovy a sportu by mělo být vyučování předmětu, a to jak teoretických znalostí, tak i praktických dovedností, aby bylo studentům umožněno získat nové informace, které povedou ke zvýšení bezpečnosti na vodních plochách a tocích a k případnému získání oprávnění vedení malých plavidel. Plného získání vůdcovského průkazu na malé plavidlo přímo na fakultě pod hlavičkou vyučovaného předmětu bude možné po dostatečném získání informací a splnění požadavků daných SPS.

2. Současný stav

Tato kapitola bude mapovat současný stav vyučování VMP. Budou zde zmíněny instituty, které mohou vyučovat VMP, zmíní se situace na školách a jiné možnosti, jak vůdcovský průkaz získat.

Nejdříve je třeba definovat pojem malé plavidlo. Malým plavidlem je myšlená loď o délce nepřesahující 20 m a objemem menším než 100 m^3 (součin délky, šířky a ponoru). Loď je určená k přepravě maximálně 12 osob, nelze ji použít k vlečení, tlačení nebo vedení v bočně svázané sestavě jiných než malých plavidel a která není převozní lodí. (Janda, 2011)

Malá plavidla se dále dělí na

- Bez vlastního strojního pohonu – loď poháněná lidskou silou (vesly, pádly apod.), bez plachet.
- S vlastním strojním pohonem – hlavním zařízením pro pohon lodi je motor.
- Plachetnice – hlavním zařízením pro pohon je plachta.

(Janda, 2011)

Nejrozšířenější jsou v současné době soukromé školy pro kapitány či kurzy, které mohou pořádat jak fyzické, tak právnické osoby. Pár z nich jsou uvedeny jako příklad:

- Lodní škola (Lodní škola, kapitánské průkazy, kurzy Vůdce Malého Plavidla, 2017)
- Vltava s lodí.cz (Vltava s lodí, 2008)
- Noe`s sailing (Neo`s sailing, 2017)

- NYS – škola Jachtingu (NYS, 2013)
- Námořní akademie České republiky s.r.o. (Námořní akademie ČR)
- REKO (Kapitánské kurzy VMP s kpt. Pavlem Kocfeldou, 2107?)

Tyto školy proškolí zájemce o průkaz na malé plavidlo či jiné kapitánské zkoušky, zprostředkují závěrečné teoretické, popřípadě i praktické zkoušky.

Další možností, jak získat průkaz vůdce malého plavidla je vlastní cestou. Je zapotřebí sehnat si učební materiály, nabýt potřebné informace sám a přihlásit se ke zkouškám na SPS. Zde jsou k nápomoci nejrůznější učební materiály a texty. K dispozici jsou také otázky přímo na webových stránkách SPS.

- http://www.spspraha.cz/zkousky/otazky.asp?zp=M%202015

Dále lze také využít aplikace pro mobilní zařízení a tablety:

Placené:

- iTest – Lodní průkaz (89,-) *
- iTest – Water Pack (119,-) *

Neplacené:

- Kapitánský kurz

*pozn. ceny se mohou lišit dle operačního systému. Uvedené ceny jsou platné ke dni 6.12.17 na zařízení iOS

Pro ty, kteří mají zájem o vzdělání námořního důstojníka, existují akademie zaměřené na výcvik a výuku důstojníků. Jelikož Česká republika nemá vlastní námořní školu, dlouhodobě spolupracuje s Námořní akademií ve Štětíně. Studium ale probíhá v polštině, je částečně hrazené, ale student si může peníze na školu vydělat během námořních praxí. Námořní akademie nabízí ke studiu dvě základní specializace: palubní a strojní. Obě studia lze vystudovat formou vysokoškolského dálkového studia v délce 4 let. (C.O.S. Crew Management, 2017)

Anglie je námořní velmoc po řadu desetiletí. I proto je možné najít školu jako je The London Nautic School, která se zabývá výukou již od základní školy. (The London Nautic School, 2017). Jinde ve světě nalezneme třeba California Nautical School, která se nachází ve Spojených státech amerických.

Na Fakultě tělesné výchovy a sportu UK je Kurz ovládání plavidel, který je zapsán pod kódem PSPP 129.

V práci je vycházeno především z internetových zdrojů. Kromě internetu byly použity knihy a učební texty k VMP. Největším zdrojem byla kniha Vůdce malého plavidla, ze které byla použita velká část metodických materiálů, konstrukce plavidel atd. Dále byla použita kniha Plavba rekreační lodí a Základy plavební nauky pro doplnění informací. První pomoc a První pomoc I. pro bezpečnost a doplnění první pomoci. Vyšetřování železničních a plavebních nehod a učebnice kriminalistiky. Studijní skripta – příprava na kapitánské zkoušky (PDF).

Dále se kapitola bude zabývat současným stavem pro získání akreditace a věcí k tomu potřebných. Vysvětlí posloupnost získání akreditace a jakým způsobem postupovat.

Akreditací se rozumí oprávnění k určité činnosti nebo ověření či uznání takového oprávnění. Mnohdy je to synonymem pro udělení licence. Akreditaci jako oprávnění uděluje takzvaná akreditační autorita, která tím může pověřit firmu nebo i agenturu k tomu určenou. Akreditační autoritou se rozumí osoba, která je pověřená k udělování akreditací. Může to být více lidí, soukromá osoba, firma, či úřad s potřebným oprávněním.

Pro udělení akreditace je důležité získat doklad o odborné způsobilosti. Tento doklad je možné získat na Státní plavební správě v Praze, kde po splnění požadavků Státní plavební správa vydá doklad o odborné způsobilosti. Pro získání odborné způsobilosti platí určitá pravidla, která budou vysvětlena v kapitole 4.1. Dále je nutné doklad doložit na Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy (dále MŠMT), které vydá samotnou akreditaci.

3. Metody, cíle a úkoly práce

3.1 CÍLE A ÚKOLY PRÁCE

Cílem práce je vypracování metodických materiálů pro výuku a bezpečného chování na vodních tocích a plochách v rozsahu vůdce malého plavidla tak, jak jej definuje Státní plavební správa ČR, vytvoření metodických materiálů a s tím spojené získání akreditace pro výuku VMP na Fakultě tělesné výchovy a sportu Univerzity Karlovy. Definice malého plavidla je uvedena v kapitole 2.

3.2 METODY PRÁCE

Tato kapitola pojednává o tom, jaký byl postup při psaní práce, jaké metody byly použity.

Informace týkající se udělení kvalifikace na vůdce malého plavidla a následné udělení odborné kvalifikace na vůdce malého plavidla poskytla Státní plavební správa. Další informace byly čerpány z internetových stránek Státní plavební správy ČR, Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy a na webu všeobecně. Hlavním zdrojem jsou zákony, informace pro žadatele z webových stránek a dokumenty k jednotlivým žádostem, potřebné k tomuto projektu. Dále byla navštívena Státní vědecká knihovna v Kladně a vypůjčeny knížky uvedené v použité literatuře. Ty byly použity pro sepsání metodických materiálů vztahujících se k tématu VMP.

Jedním z hlavních zdrojů získávání informací byl především internet a zákony, které se k vůdci malého plavidla vztahují a zároveň jsou potřeba k vyřízení potřebných

dokumentů. Dalším zdrojem, nalezeným právě na internetu byl kontakt na Státní plavební správu.

Tento kontakt byl použit následovně: Nejdříve byla zahájena komunikace s lidmi z plavební správy přes e-mail a později pro urychlení komunikace bylo přistoupeno na telefonní konzultace, které vyvrcholily sjednáním schůzky. Schůzka se konala na pobočce Státní plavební správy v Praze, sídlící na adrese Jankovcova 4, 170 04 Praha 7. Zde se probíraly možnosti udělování průkazů a potřebných akreditací.

Na základě informací získaných na SPS se tato práce bude zabývat vypracováním studijních materiálů pro zkoušku M20 a S20. Pro tento stupeň VMP není potřeba zvláštní akreditace a fakulta může tento předmět vyučovat i bez akreditace. Nedílnou součástí bude i bezpečnost na vodních cestách i všech pohybujících se kolem vody nebo v ní.

Následovala návštěva Státní vědecké knihovny v Kladně, kde byl zřízen průkaz, aby bylo možné zapůjčit potřebnou literaturu, která bude zdrojem k vypracování stručných metodických materiálů. Tyty metodické materiály budou v budoucnu sloužit jako učební materiály pro uchazeče o VMP.

4. Současný stav získání akreditace pro výuku VMP

Malým plavidlem je myšlená loď, která nepřesahuje délku 20 m a přepravní kapacitu nad 12 osob. Malá plavidla se rozdělují do tří kategoriích. S motorovým pohonem, bez motorového pohonu a plavidla s plachtami neboli plachetnice. (Malé plavidlo – Wikipedie)

K získání akreditace je zapotřebí dodržet postupy k tomu předepsané Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy České republiky. Nejdříve je potřeba získat odbornou způsobilost, kterou lze získat na Státní plavební správě. Pojem odborná způsobilost bude blíže specifikována v následující kapitole 7.2.

Problematiku týkající se udělování akreditace je v současné době třeba rozdělit na dvě části.

- **První část** udělení samotné akreditace. Tu v současné době vydává Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy.
- **Druhá část** týkající se problému získání dokladu o odborné způsobilosti spojené s vedením a obsluhy plavidel, které je potřeba k udělení samotné akreditace, a to lze získat na státní plavební správě.

Po zaměření na první část bylo zjištěno, že je potřeba znát zákon č.18/2004 Sb. o uznání odborné kvalifikace a jiné způsobilosti státních příslušníků členských států Evropské unie a některých příslušníků jiných států a o změně některých zákonů (zákon o uznání odborné kvalifikace).

Mechanismus obecného systému vzájemného uznávání odborných kvalifikací *tak, jak vyplývá z primárního práva Společenství (zejména čl. 43 a 49 Smlouvy ES) a jak jej stanovily směrnice 89/48/EHS, 92/51/EHS a 1999/42/ES (nahrazeny směrnicí 2005/36/ES) o uznávání odborných kvalifikací se nemění. Základem tohoto systému je vzájemná důvěra členských států Evropského společenství v rovnocennost formálních kvalifikací a zajištění odbornosti výkonu příslušné činnosti. Osobě, která je v jednom členském státě dostatečně kvalifikovaná k výkonu určitého povolání, musí být v zásadě povolen přístup ke stejnému povolání v jiném členském státě, a to i tehdy, jestliže se dotyčné požadované vzdělání a příprava liší do určité míry v trvání nebo obsahu. Omezení se připouští jen z důvodů naléhavého veřejného zájmu a pouze v míře nezbytné k zajištění ochrany příslušného naléhavého veřejného zájmu.* (MŠMT, 2014)

Pojem regulovaného povolání*, nebo – v dikci zákona – „regulované činnosti“, v kontextu uznávání odborné kvalifikace nesmí být směšován s jeho obecným významem v jazyce českém. Tento pojem je třeba chápat ve smyslu primárního práva Společenství a směrnice jako označující jakoukoliv výdělečnou činnost, pro jejíž výkon v České republice stanoví právní předpis podmínku odborné kvalifikace, a u níž je splnění těchto požadavků kontrolováno státním orgánem, organizační složkou státu či subjektem nebo jinou organizací se státem spojenou.* (MŠMT, 2014)

Právní úprava nezakládá uchazečům právní nárok pracovat v České republice v regulovaném povolání, které si vybrali, ale dává jim právo, aby jejich kvalifikace byla posouzena orgánem za tímto účelem určeným ve správním řízení v zákonem stanovené lhůtě a s možností dalšího přezkumu tohoto rozhodnutí. Výsledkem řízení o uznání odborné kvalifikace uchazeče je výrok, zda je uchazeč odborně způsobilý pro výkon regulované činnosti podle zvláštního právního předpisu České republiky. Tento výrok mu zaručuje právo výkonu dané činnosti jen v případech, kde zahájení (přístup k) určité činnosti není podmíněn dalšími požadavky. Přirozenou překážkou je i omezená nabídka pracovních příležitostí v České republice. Z toho vyplývá, že uchazeč o zaměstnání,

kterému byla uznána odborná kvalifikace, nemůže na základě tohoto rozhodnutí nárokovat přijetí do pracovního poměru. (MŠMT, 2014)

Řízení o uznání odborné kvalifikace bude probíhat i nadále podle obecných předpisů o správním řízení s některými odchylkami. Odlišnosti od obecné úpravy se týkají specifik systému uznávání dokladů vydaných jinými členskými státy a spolupráce s orgány jiných členských států. V souladu s požadavky směrnice jsou stanoveny zvláštní lhůty. Podstatné odchylky od správního řádu bylo třeba v souladu s požadavky směrnice přijmout v úpravě řízení o ověření odborné kvalifikace v kontextu přeshraničního poskytování služeb. (MŠMT, 2014)

Ústředním správním úřadem odpovědným za koordinaci činností státní správy v oblasti uznávání odborné kvalifikace je Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, které zejména koordinuje činnost uznávacích orgánů, zastupuje Českou republiku ve skupině národních koordinátorů na úrovni Evropského společenství a ve Výboru pro uznávání odborných kvalifikací Evropské komise. (MŠMT, 2014)

Nově je upravena oblast ***dočasného nebo příležitostného poskytování služeb*** *na základě oznámení příslušnému uznávacímu orgánu. Výjimku tvoří povolání, jejichž výkon může mít vliv na zdraví nebo bezpečnost příjemců služeb, kde bude nutné ověření odborné kvalifikace osoby poskytující služby, a to před jejím prvním poskytnutím. Termín „ověření" reflektuje odlišnost způsobu posouzení odborné kvalifikace v rámci přeshraničního poskytování služeb od systému obecně platného pro posouzení odborné kvalifikace v rámci povolovacího nebo registračního řízení v kontextu usazení (tam se používá termín „uznávání odborné kvalifikace" v užším smyslu). Více viz.: Dočasný nebo příležitostný výkon regulovaného povolání.* (MŠMT, 2014)

V oblasti kompenzačních opatření došlo k vypuštění možnosti prokázat předchozí praxi (výkon předmětné činnosti), pokud je doba vzdělání a přípravy nezbytná pro výkon

povolání po ukončení středního vzdělávání alespoň o jeden rok kratší, než je požadováno v České republice. Nově je zavedeno do oblasti kompenzačních opatření vyrovnání rozdílů v získané a požadované kvalifikaci na základě společné platformy. ***Společnou platformou*** *se rozumí skutečnost, kdy uznávací orgán nepožaduje kompenzační opatření a uzná odbornou kvalifikaci uchazeče, pokud uchazečova odborná kvalifikace splňuje podmínky právního předpisu Evropského společenství, který stanoví soubor požadavků na odbornou kvalifikaci, jež vyrovnávají podstatné rozdíly mezi vzděláváním a přípravou vyžadovanou pro výkon regulované činnosti v různých členských státech.* (MŠMT, 2014)

Nově je v souladu se směrnicí o uznávání odborných kvalifikací zavedeno pět úrovní kvalifikace, právní úprava společného řízení a řízení o předběžné otázce a uznávání odborné kvalifikace ve veřejné správě. Dále došlo k úpravě přestupků v zákoně o uznávání odborné kvalifikace. (MŠMT, 2014)

V druhé části se budeme věnovat získání odborné způsobilosti, které lze získat na Státní plavební správě.

Odbornou způsobilost k vedení a obsluze plavidel řeší spolu s dalšími otázkami zákon č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon byl naposledy novelizován 31. července 2014 novelou č. 187/2014, která je účinná od 1. 1. 2015. Dále se odbornou způsobilostí zabývá prováděcí předpis k tomuto zákonu, což je vyhláška o odborné způsobilosti k vedení a obsluze plavidel. V současné době není pro žadatele o průkaz zakotvena povinnost zúčastnit se školení nebo kurzu jako je to např. v autoškolách. Žadatelé se mohli ke zkouškám připravovat sami. Přesto existují školicí střediska, která tyto služby nabízela na komerční bázi a žadatelé se mohli svobodně rozhodnout, zda se připraví sami nebo absolvují kurz. Praktické zkoušky pro malá plavidla v té době prováděla (do konce roku 2014) Státní plavební správa. V novele výše uvedeného zákona je zakotvena změna, která umožňuje Státní plavební správě ověřováním praktických dovedností při vedení malého plavidla pověřit fyzické nebo

právnické osoby, které jsou odborně způsobilé. Vyhláška o odborné způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel tuto skutečnost upřesní stanovením dalších podmínek.

Jinými slovy – zákon stanoví povinnost žadatelům podrobit se ověření praktických dovedností při vedení malého plavidla. Potvrzení o prokázání praktických dovedností při vedení malého plavidla získají žadatelé od pověřené osoby. Aby mohly pověřené osoby toto potvrzení vydávat, musí jim pověření vydat Státní plavební správa. Teoretické části zkoušky se toto netýká, stále bude na žadatelích, zda se přihlásí do kurzu ke školiteli, nebo se připraví sami. Proces získání VMP by měl vypadat tak, že žadatel nejdříve u pověřené osoby získá potvrzení o prokázání praktických dovedností na malém plavidle, s tímto potvrzením teprve požádá Státní plavební správu o vydání průkazu VMP a po úspěšné teoretické zkoušce mu bude průkaz vydán.

Pokud cílem bude vyučovat a ověřovat i praxi, je zapotřebí požádat Státní plavební správu o vydání pověření k ověřování praktických činností na malém plavidle a pokud bude žádající osoba splňovat zákonem stanovené podmínky (věk 21 let, 3 roky vlastnit průkaz VMP, složit u SPS zkoušku a mít trvalé bydliště v ČR nebo státu EU), tak toto pověření od SPS získá. Podmínky akreditace následně stanoví MŠMT.

4.1 PODMÍNKY PRO UDĚLENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

K tomu aby bylo možná dostat akreditaci k vyučování předmětu, je potřeba získat odbornou způsobilost, která bude popsána v této kapitole. Je zapotřebí mít na paměti to, že vše má svoji posloupnost, a proto text navazuje na kapitolu získání akreditace kapitolou o odborné způsobilosti. Pod název odborná způsobilost spadají určité podmínky, které musí žadatel o akreditaci splňovat. Tyto podmínky budou uvedeny v kapitole 4.1.1 Podmínky.

Uchazeči jsou povinni prokázat odbornou způsobilost, kterou se rozumí získání všeobecných a odborných znalostí a dovedností nezbytných pro výkon jejich činnosti, a to zejména znalosti v rozsahu odborného minima.

Žadatel musí při zkoušce způsobilosti prokázat praktické dovednosti při vedení malého plavidla stanovené osnovou. Zkouška se provádí před komisí Státní plavební správy a žadatel ji musí vykonat osobně.

4.1.1 Podmínky

Podmínky pro udělení odborné způsobilosti jsou:

- věk 21let,
- vlastnictví průkazu vůdce malého plavidla po dobu alespoň 3let a úspěšně absolvovat praktické zkoušky na Státní plavební správě, zkoušky pro kategorii M, S, nebo M24 (4. roky).

Když budou splněny výše uvedené podmínky, je zapotřebí předložit potřebné doklady a náležitosti:

- Vyplněnou žádost o provedení zkoušky, která se získá na Státní plavební správě,
- průkaz totožnosti, doklad osvědčujícím státní příslušnost a případně doklad potvrzující právní postavení uvedené v § 1 odst. 2 zákona č. 18/2004 Sb. o uznávání odborné kvalifikace,
- doklad o odborné kvalifikaci,

- doklad o jiné způsobilosti,
- doklad o zaplacení správního poplatku.

Po splnění výše uvedených náležitostí a poddání žádosti je zapotřebí složit zkoušku.

Ke zkoušce žadatel zajistí přistavení:

- malého plavidla s vlastním strojním pohonem o výkonu minimálně 20 kW s celkovou délkou nejméně 5 metrů a minimální obsaditelností 4 osoby, jde-li o oprávnění pro kategorii M,
- plachetnice s celkovou plochou plachet minimálně 20 m^2, vybavenou pomocným spalovacím motorem o výkonu větším než 4 kW, s celkovou délkou nejméně 5 metrů a minimální obsaditelností 4 osoby, jde-li o oprávnění pro kategorii S,
- malého plavidla s vlastním strojním pohonem o výkonu minimálně 45 kW a celkovou délkou plavidla nejméně 10 metrů a obsaditelností 6 osob, jde-li o oprávnění pro rekreační plavidlo s délkou trupu do 24 metrů.

Pokud žadatel při zkoušce neprospěje, má možnost vykonat opravnou zkoušku v následném zkušebním termínu, nejpozději však do šesti měsíců od podání žádosti. Po uplynutí této lhůty je v případě neúspěchu třeba podat novou žádost včetně všech aktualizovaných dokladů. (Doklady osob, 2017 b)

Po uznání odborné způsobilosti je třeba zažádat o udělení již samotné akreditace. Níže jsou uvedeny příklady z manuálu pro žadatele o akreditaci vzdělávacích zařízení působících oblastech sportu.

Odbor sportu Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy se řídí ustanoveními §3 odst. 1 písm. f) zákona č. 115/2001 Sb., o podpoře sportu, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 179/2006 Sb., o ověřování a uznávání výsledků dalšího vzdělávání, a o změně některých zákonů (zákon o uznávání výsledků dalšího vzdělávání), ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 176/2009 Sb., kterou se stanoví náležitosti žádosti o akreditaci vzdělávacího programu, organizace vzdělávání v rekvalifikačním zařízení a způsob jeho ukončení. (AKR-R_Metodicky manual_platné. Docx, 2015)

Cílem této práce je seznámit žadatele o akreditaci s příslušnými podmínkami a náležitostmi pro udělování akreditace. Tento manuál se skládá z jedenácti článků (manuál pro žadatele o akreditaci vzdělávacích zařízení působících v oblasti sportu). (AKR-R_Metodicky manual_platné. Docx, 2015)

I. Náležitosti žádosti o akreditaci

- *Název a sídlo nebo jméno právnické či fyzické osoby, která žádost podává, včetně adresy, telefonu a e-mailové adresy (žádost se podává pouze v jednom výtisku)*
- *Doklad o oprávnění k poskytování vzdělávacích služeb – živnostenské oprávnění s předmětem podnikání „Poskytování tělovýchovných a sportovních služeb v oblasti…“. Pro případ odlišné adresy sídla firmy uvedené v dokladu o akreditaci a adresy určené pro korespondenci uvádějte také korespondenční adresu. Doporučujeme uvádět také více telefonních kontaktů pro případ,*

že žádost obsahuje jen drobný nedostatek, který lze s žadateli vyřídit pouze e-mailem nebo telefonicky.

- *Název vzdělávacího programu, forma vzdělávací činnosti a okruh pracovníků, pro které se tento program připravuje.*
- *Konkrétní název kvalifikace, pod kterou se bude vzdělávací program na veřejnosti prezentovat (Instruktor fitness, Instruktor lyžování, Trenér gymnastiky II. třídy apod.).*
- *Jméno a příjmení a datum narození fyzické osoby, která bude zodpovídat za odbornou úroveň a průběh*

a) vzdělávacího programu – odborný garant vzdělávání,

b) vzdělávací akce – garant logistiky (statutární zástupce vzdělávacího zařízení).

- *Seznam povinné a doporučené literatury, u distanční formy vzdělávací vzorový studijní materiál.*
- *Rámcový rozvrh hodin vzorového výukového dne, jedná-li se o prezenční formu vzdělávání.*

(MŠMT, 2015)

II. Charakteristika a obsah vzdělávacího programu

- *Základní údaje o výchozí situaci, ve které se stanoví vzdělávací aktivity a obsahová náplň vzdělávacího programu. Jedná se o určení vzdělávacích cílů, tj. osvojení konkrétních znalostí a dovedností s případným odvoláním na dokumenty určující jeho obsahovou náplň.*

Dále se uvede forma vzdělávacího programu (prezenční, distanční, kombinace prezenční a distanční) a časový rozvrh jednotlivých učebních hodin. Vzdělávací cíle je třeba definovat ve shodě s profilem činnosti.

- *Učební plán obsahuje počet hodin praktické přípravy (jedná se o odborně řízenou vzdělávací činnost, která vede k získání a obnovení praktických znalostí a dovedností účastníka vzdělávání, kdy frekventant kursu vykonává konkrétní pracovní činnost), počet hodin teoretické přípravy a počet hodin závěrečných zkoušek. Počet hodin závěrečných zkoušek se nezapočítává do celkové hodinové dotace vzdělávacího programu.*

- *učební osnovy zahrnují podrobnější obsah učebního plánu rozpracovaný tak, aby bylo zřejmé, co je obsahem a výsledkem výuky u jednotlivých předmětů učebního plánu, popřípadě jeho částí, pokud je na ně vzdělávací program členěn.*

(MŠMT, 2015)

III. Kritéria pro výběr účastníků vzdělávacího programu

IV. Organizace vzdělávání

V. Lektorský sbor

VI. Způsob ukončení vzdělávání

VII. Náležitosti osvědčení

VIII. Prostorové, materiální a technické zabezpečení vzdělávání

IX. Informace o průběhu a formě vedení dokumentace

X. Hodnotící zpráva

XI. ustanovení.“(MŠMT, 2015)

4.2 ROZSAH ZPŮSOBILOSTI VŮDCE MALÉHO PLAVIDLA

Jak bylo uvedeno v kapitole 4.1.1, pro získání odborné způsobilosti je zapotřebí vlastnit průkaz vůdce malého plavidla minimálně 3. roky a pro kategorii M, S a M24 minimálně 4 roky.

Rozsah způsobilosti vůdce malého plavidla pro vnitrozemské vodní cesty se dělí na následující části:

- část základní (oprávnění pro vedení motorových člunů),
- část doplňkovou (oprávnění pro vedení plachetnic)
- část praktickou (oprávnění pro vedení malých plavidel bez omezení výkonu motoru anebo plochy plachty). (Říha, 2012)

Základní část zkoušky je povinná pro všechny zájemce, doplňková část je povinná pro zájemce o průkaz způsobilosti s oprávněním i pro vedení plachetnic, praktickou zkoušku skládají zájemci o průkaz způsobilosti pro vedení plavidla s neomezeným výkonem motoru nebo neomezené plochy plachet. (Říha, 2012)

4.2.1 Obsah základní zkoušky

Obsahem základní zkoušky jsou otázky z pravidel plavebního provozu obsažených v Řádu plavební bezpečnosti vydaném vyhláškou federálního ministerstva dopravy č. 344/1991 Sb. otázek z technických základů a základů první pomoci. (Říha, 2012)

„Tato vyhláška byla rozdělena do dvou předpisů, a to část do zákona 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, (práva a povinnosti) a část do vyhlášky č. 67/2015 Sb. o pravidlech plavebního provozu. Částečně byla do obsahu zkoušek zanesena i ustanovení vyhlášky č. 223/2015 Sb. o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách ve znění pozdějších předpisů, a to zejména v části týkající se plavidle podléhající evidenci.“ (Plavební úřad, 2015)

4.2.2 Obsah doplňkové části zkoušky

Obsahem doplňkové části zkoušky jsou otázky z teoretických znalostí o plachetnicích a plachtění. (Říha, 2012)

4.2.3 Obsah praktické zkoušky

Obsahem praktické zkoušky je prokázání správného a bezpečného ovládání plavidla, případně schopnost dávat posádce jasné a správné povely. (Říha, 2012)

4.3 PODMÍNKY PŘIJETÍ KE ZKOUŠCE

Podmínky, které musí žadatel splnit společně s potřebnou dokumentací.

(ve smyslu zákona č. 114/1995 Sb. a podle §13 vyhlášky č. 42/2015 Sb., o způsobilosti **osob k vedení a obsluze plavidel):**

1) Dosažení věku 16 let pro získání průkazu kategorie M20, M, S20, S (kategorie M20 – malé plavidlo bez vlastního strojního pohonu nebo s vlastním strojním pohonem o výkonu do 20 kW, M – malé plavidlo bez vlastního strojního pohonu nebo s vlastním strojním pohonem bez omezení výkonu, S20 – malé plavidlo bez vlastního strojního pohonu a plachetnice s omezením celkové plochy plachet do 20 m^2 a S – malé plavidlo bez vlastního strojního pohonu a plachetnice bez omezení celkové plochy plachet. Úspěšné absolvování teoretické zkoušky alespoň pro kategorii M nebo M20, volitelně pak pro kategorii S, nebo S20. Úspěšné absolvování ověření praktických dovedností při vedení malého plavidla u pověřené osoby pro kategorii M a S.

2) Dosažení věku 20 let pro získání průkazu kategorie M24 (tato kategorie má zvláštní postavení. Opravňuje k vedení rekreačního plavidla s délkou trupu do 24 m. Uznání průkazu této kategorie lze zaručit pouze v ČR, kde pro plavbu tohoto plavidla platí pravidla plavebního provozu jako pro plavbu plavidla, které není malým.), vlastnictví průkazu VMP kategorie M nebo M a S alespoň 4. roky. Úspěšné absolvování ověření praktických dovedností při vedení malého plavidla u pověřené osoby pro kategorii M24.

3) Žádost o vydání plavebního dokladu – viz příloha.
4) Lékařský posudek o zdravotní způsobilosti – vydává praktický lékař, posudek nesmí být starší víc jak 3 měsíce.

5) Osvědčení o výsledku ověření praktických dovedností společně se žádostí o vydání plavebního dokladu.
6) 1x fotografie pasového formátu ne starší jak 1 rok.
7) Správní poplatek 500 Kč.

(Plavební úřad, 2017)

5. Metodický materiál

V této kapitole bude představen metodický materiál, podle kterého se následně sestaví sylabus. Budou uvedeny základy první pomoci, bezpečnost na vodních cestách, technické a plavební zákonitosti.

ZÁKLADY PRVNÍ POMOCI

Na Fakultě tělesné výchovy a sportu je první pomoc vyučována pod hlavičkou předmětu Zdravotnická první pomoc s kódem předmětu PZTV111.

Cílem předmětu je studenty seznámit s teoretickými základy a praktickými dovednostmi první pomoci. Nácvik postupů a schopnost je v případě nutnosti správně použít může vést k záchraně života nebo u méně závažných stavů ke zmírnění negativních následků poranění. (Předměty, 2006)

Obsah výuky je uveden v příloze.

5.1 PRAVIDLA PLAVEBNÍHO PROVOZU

Pravidla plavebního provozu by měl znát každý účastník provozu na vodních cestách. Definují obecná ustanovení a užití vodních cest, poznávací znaky, ponorové situace a nákladové značky plavidel, signalizace plavidel, radiokomunikační a navigační zařízení, plavební značky, způsob a postup zajištění bezpečnosti při plavbě, rekreační činnost atd... Z tohoto důvodu by si je měl každý účastník důkladně osvojit, protože pokud je nebude umět, vystavuje nebezpečí nejen sebe, ale i všechny ostatní.

Plavební provoz upravuje vyhláška č. 67/2015 Sb. o pravidlech plavebního provozu vydalo ministerstvo dopravy dne 1. dubna 2015 viz příloha.

5.2 ŘÁD PLAVEBNÍ BEZPEČNOSTI

Celý plavební řád bude k nalezení v příloze.

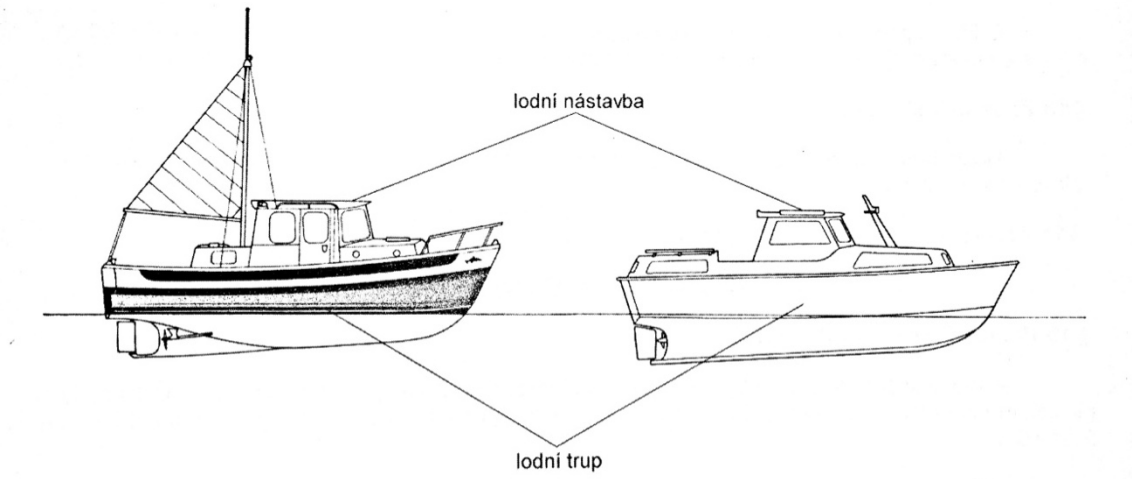
5.3 NÁZVOSLOVÍ

V této kapitole bude ukázána základní konstrukce plavidel a její názvoslovný popis. Stejně jako je v autoškole zapotřebí znát stručný názvoslovný popis vozidla, je tomu tak i u lodí.

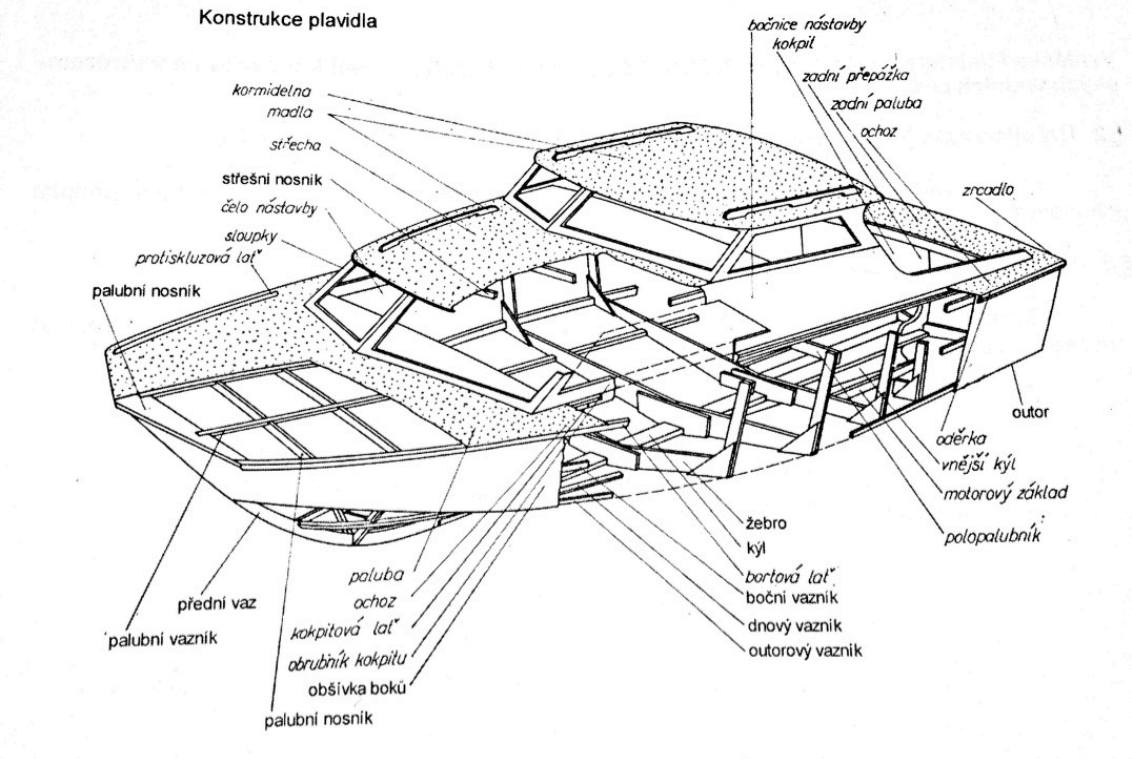
5.3.1 Konstrukce plavidel

Lodní nástavba je část plavidla umístěná nad palubou.

Lodní trup je konstrukce plavidla s obšívkou, případně s palubou.



Obr. 1 Popis lodi, ukázka nástavby a trupu lodi (Říha, 2012)



Obr. 2 Popis konstrukce plavidla (Říha, 2012)

Obšívka je označení vnějšího vodotěsného pláště kostry plavidla.

Skořepina je druh provedení lodního trupu i jiných částí lodě vyráběných ve formě laminováním.

Kýl lodi je hlavní podélná výztuha ve dnu lodního trupu, na kterou navazuje přední a zadní vaz.

Nosník je příčná výztuha paluby, kokpitu, kajuty apod. (např. palubový nosník atd.).

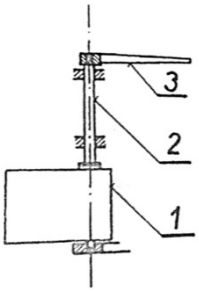
Vazník je podélná výztuha lodního trupu (např. palubní vazník apod.).

Žebro je příčná tvarová výztuha boku a dna lodi.

Outor je část obšívky plavidla v přechodu vodního dna do boků.

Katamarán je dvojtrupové plavidlo.

Hlavní část kormidelního zařízení tvoří kormidelní ploutev. Společně s kormidelním pněm má souhrnný název **kormidlo**.



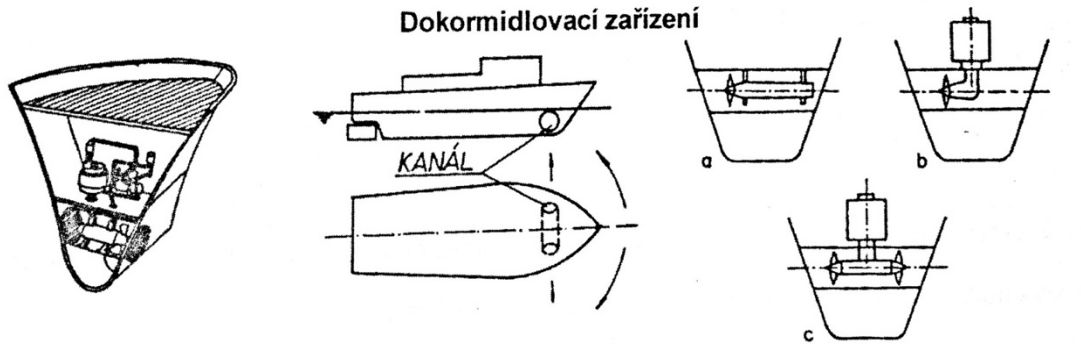
3 Ovládací mechanizmus (páka)

2 peň kormidla

1 Ploutev

Obr. 3 Popis kormidla (Říha, 2012)

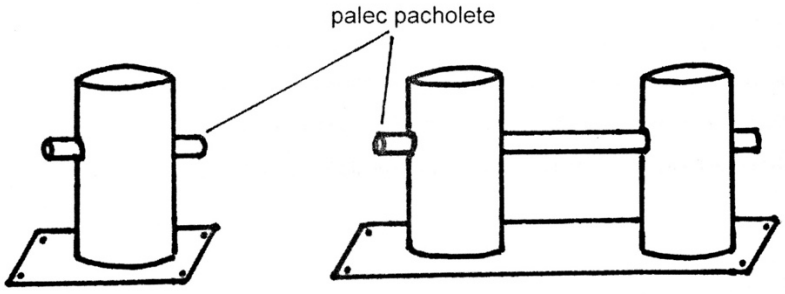
Do kormidlovací zařízení slouží ke zlepšení manévrovacích vlastností plavidla.



Obr. 4 Popis dokormidlovacího zařízení (Říha, 2012)

a) elektromotor s pevnou vrtulí
b) elektromotor s nastavitelnou vrtulí
c) elektromotor se dvěma protiběžnými nebo souběžnými vrtulemi

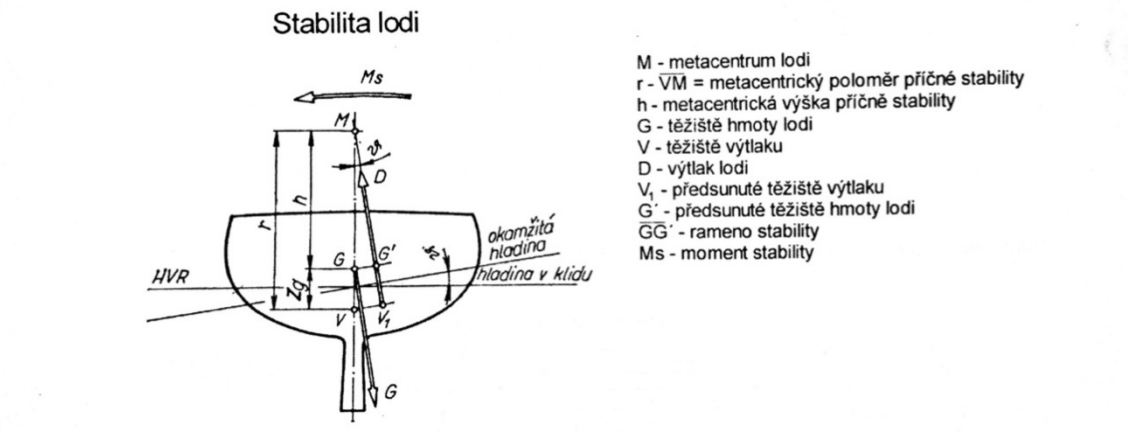
Palec pacholete slouží k zajištění vyvazovacího ovinutého lana proti sesmeknutí a aby nebyly kříženy další smyčky lan na pacholeti.



Obr. 5 Pachole a jeho části (Říha, 2012)

Plovatelnost je schopnost plavidla plout působením vlastního hydrostatického vztahu v dané poloze.

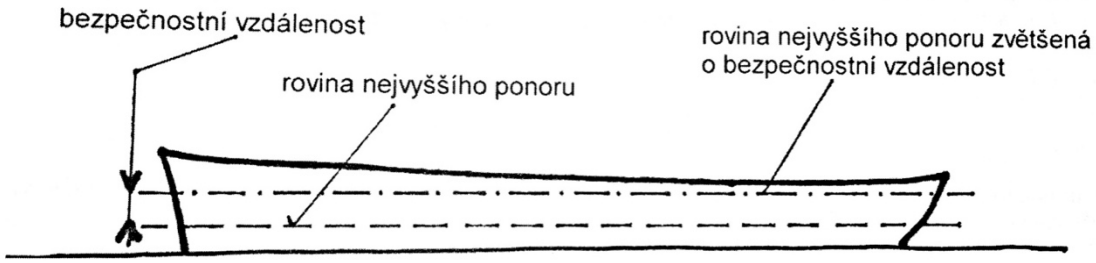
Stabilita plavidla je schopnost vrátit se do původní polohy z níž bylo plavidlo vychýleno vnějšími silami, přestanou-li působit.



Obr. 6 Rozbor stability lodi (Říha, 2012)

Řiditelnost je schopnost lodi udržovat při plavbě zadaný směr nebo tento směr podle potřeby měnit.

Směrová stabilita je schopnost lodi při plavbě udržovat určitý směr.



Obr. 7 Popis ideálního ponoru plavidla (Říha, 2012)

Drenážní soustava je potrubní systém sloužící k vyčerpání vody z dnových prostorů lodě.

Ventilátor slouží na plavidle k větrání s nuceným oběhem vzduchu.

Sanitární soustava plavidla zahrnuje soustavu vodovodní a kanalizační soustavy lodi.

5.4 TECHNICKÉ ZÁKLADY

Tato kapitola pojednává o zákonu č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě ze dne 25. května 1995 a vyhlášce Ministerstva dopravy České republiky č. 223/1995 Sb. o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách ze dne 14. září 1995, které stanovují technickou způsobilost plavidel na vodních cestách. Zákon i vyhláška jsou přílohou č.

5.5 OPTICKÁ SIGNALIZACE PLAVIDEL

Tato kapitola vymezí optickou signalizaci plavidel. Jedná se o světelnou signalizaci, vlajky, tabule, válce, balóny a dvojité kužele. Speciálním tématem budou optické signály v nouzi.

5.5.1 Vymezení pojmů

a) „vrcholové světlo“ silné bílé světlo, nepřerušovaně svítící v obzorovém výseku 225°umístěné tak, aby bylo viditelné zpředu a 22°30’dozadu od kolmice vedené osou svítidla k podélné ose plavidla, z obou boků.

b) „boční světla“ zelené světlo na pravém a červené světlo na levém boku, svítící nepřerušovaně v obzorovém výseku 112°30’a je umístěné tak, aby bylo viditelné zpředu a 22°30’ dozadu od kolmice vedené osou svítidla k podélné ose plavidla, příslušného boku.

c) „záďové světlo“ jasné nebo obyčejné bíle světlo, které svítí nepřerušovaně v obzorovém výseku 135°umístěné tak, aby bylo viditelné zezadu 67°30‘ na obě strany od podélné osy plavidla.

d) „Světlo viditelné ze všech stran“ světlo které svítí nepřerušovaně v obzorovém výseku 360°. (Říha, 2012)

5.5.2 Rozsah použití

Jestliže to vyžadují klimatické podmínky a viditelnost, musí být i ve dne použita signalizace předepsaná pro noční provoz. (Říha, 2012)

5.5.3 Tabule a vlajky

Tabule a vlajky musí mít dostačující rozměry, aby byla zajištěna jejich dobrá viditelnost. Toto se považuje za splněné, jsou-li rozměry 1 m x 1 m, u malých plavidel jsou minimální rozměry 0,6 m x 0,6 m. (Říha, 2012)

5.5.4 Válce, balóny a dvojité kužele

Válce, balóny a dvojité kužele předepsané v tomto Řádu mohou být nahrazeny jinými předměty, které splňují požadavky a mají při pohledu z dálky stejný tvar. (Říha, 2012)

5.5.5 Zákaz používání zdrojů světla, světlometů, tabulí, vlajek atd.

Je zakázáno používat zdroje uvedené v nadpisu a další předměty, pokud mohou být omylem považovány za světla nebo signály uvedené v tomto Řádu, nebo mohou-li zhoršit viditelnost nebo zatížit rozeznatelnost těchto světel nebo signálu. (Říha, 2012)

5.5.6 Noční signalizace malých plavidel za plavby

1. Jednotlivě plovoucí malá plavidla s vlastním pohonem a delší než 7 m musí nést: vrcholové světlo, boční světlo a záďové světlo.
2. Jednotlivě plovoucí malá plavidla s vlastním pohonem nepřesahující 7 m, mohou místo světel uvedené v odstavci č.1 nést obyčejné bíle světlo umístěné v takové výšce, aby bylo viditelné ze všech stran.
3. Jestli že je malé plavidlo vlečeno nebo bočně svázáno, je nutné, aby neslo světla uvedené v odstavci č.1. Toto ustanovení neplatí pro manipulační čluny patřící plavidlům.
4. Plachetnice, které jsou malým plavidlem a mají délku přesahující 7 m, musí nést: boční a záďové světlo.
5. Plachetnice, které jsou malým plavidlem a nepřesahují délku 7 m, musí mít obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran. Přibližují-li se jiná plavidla, musí krom toho ukazovat druhé obyčejné bílé světlo.

6. Jednotlivě jedoucí malá plavidla bez vlastního pohonu a bez plachet musí nést obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran. (Říha, 2012)

5.5.7 Doplňková noční signalizace plavidel, které ztratili manévrovací schopnost

U plavidel, která ztratila manévrovací schopnost, se musí kromě signalizace předepsané v tomto Řádu, signalizovat:

- Červeným světlem kývajícím se v půlkruhu nebo u malých plavidel může být toto světlo bílé, nebo
- Dvěma červenými světly umístěnými na vhodném místě 1 m nad sebou tak, aby byla viditelná ze všech stran. (Říha, 2012)

5.5.8 Denní signalizace malých plavidel, které plují pomocí plachet s vlastním pohonem

Malé plavidlo, které používá k plutí plachet a zároveň strojní pohon, musí nést černý kužel, jehož vrchol směřuje dolů. Kužel musí být umístěn co nejvýše a tak, aby byl dobře viditelný.

Malé plavidlo, které pluje pouze strojním pohonem a jehož délka přesahuje 7 m, musí nést bílou vlajku s vodorovným červeným pruhem uprostřed. Vlajka musí být umístěna co nejvýše, na takovém místě, aby byla dobře viditelná. (Říha, 2012)

5.5.9 Doplňková signalizace plavidel, která ztratila manévrovací schopnost

U plavidel, která ztratila manévrovací schopnost, se musí kromě signalizace předepsané v tomto Řádu, signalizovat kýváním červené vlajky v půlkruhu, nebo dvěma červenými balóny umístěnými 1 m nad sebou tak, aby byly viditelné ze všech stran. (Říha, 2012)

5.5.10 Doplňková signalizace plavidel, které mají přednost v plavbě

Plavidla, kterým Státní plavební správa přiznala oprávnění přednostně proplouvat místy s určeným pořadím proplouvání, musí nést kromě signalizace předepsané jiným ustanovením toho to Řádu, červený plamenec dlouhý minimálně 1 m, umístěný v přední části plavidla v dostatečné výši tak, aby byl dobře viditelný. (Říha, 2012)

5.5.11 Zvláštní signalizace

- **Doplňková signalizace plavidel orgánů státního odborného dozoru na vnitrozemskou plavbu a plavidel požární ochrany**

Tyto plavidla mohou při dodržení signalizace, které jim ukládá jiné ustanovení tohoto Řádu, signalizovat ve dne i v noci obyčejným blikajícím modrým světlem viditelným ze všech stran. Toto pravidlo platí i pro požární plavidla poskytující pomoc. (Říha, 2012)

- **Signály v nouzi**

Plavidlo, které potřebuje pomoct nebo je v nouzi, může signalizovat:

a) Kroužením vlajkou nebo jiným obdobným předmětem
b) Vlajkou, pod kterou nebo nad kterou je vyvěšený balón, nebo jiný předmět podobného tvaru
c) Kroužením světel
d) Odpalováním světlic nebo jiné pyrotechniky, která vytváří tzv. červený déšť jdoucí po sobě v krátkých intervalech
e) Světelnými signály Morseovy abecedy obsahující písmena SOS a znaky … --- …
f) Světlicemi s padákem nebo pochodněmi s červeným světlem.
(Říha, 2012)

5.6 ZVUKOVÁ SIGNALIZACE

Signalizace pomocí zvukových signálů, tzn. lodní zvony, trubky, rohy a radiofonické spojení.

5.6.1 Obecné ustanovení

„Pokud jsou tímto Řádem nebo jinými předpisy stanoveny jiné zvukové signály než signály dávané lodním zvonem, je třeba je dávat signalizaci takto:

- *Na plavidlech bez vlastního pohonu a na malých plavidlech, s vlastním pohonem, která jsou vybavena mechanickým zvukovým signálním zařízením, pomocí trubky nebo vhodného rohu o zvučnosti minimálně 100 dB.*
- *Plavidlo, které se ocitlo v nouzi a chce požádat o pomoc, musí opakovat řady úderů na zvon nebo dávat dlouhé zvukové signály.*

- *Řada úderů na zvon trvá asi 4 sekundy. Může být nahrazena řadou úderů kovu o kov stejné časové délky"*. (Říha, 2012)

5.6.2 Radiofonické spojení

Není povoleno používat radiofonické spojení ve veřejných radiových sítí, v síti plavidlo-plavidlo, v síti, kde se provádí přenos plavebních informací a v síti plavidlo-přístavní správa pro přenos jakýchkoliv jiných informací než předepsaných nebo povolených předpisy příslušných orgánů. (Říha, 2012)

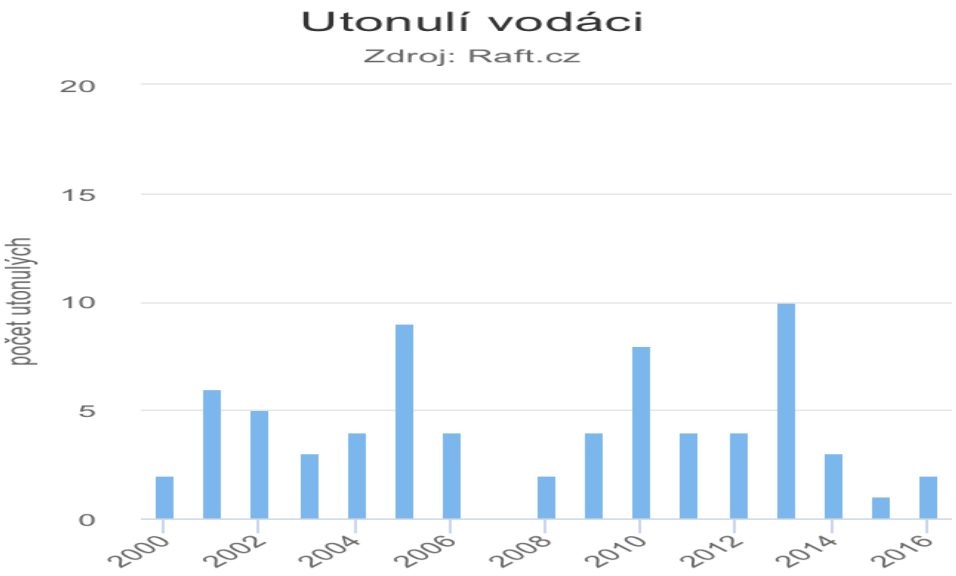
5.7 POŽADAVKY K ZÁPOČTU

- Předmět Vůdce malého plavidla bude mít rozsah hodin určený 14. jednotkami. Každá jednotka bude mít rozsah 2 x 45minut.
- Výsledkem předmětu bude zápočet, který se bude skládat z testových otázek dle SPS
- Potřebnou docházku si určí pedagog sám.

6. Nehody a zranění na vodě

Předmětem této kapitoly je upozornit na možná rizika spojená nejen s řízením lodí, ale i s koupáním na přehradách a lodních tocích. Je zapotřebí si uvědomit, že nejen lodě brázdící naše vodní toky a jsou účastníky vodního provozu, ale i rybáři na pramicích, lidé na kánoích či vodních skútrech jsou zapojeny do vodní dopravy a měli by znát možná rizika. Není potřeba chodit daleko do minulosti pro ukázku co vše se může stát.

Během letošního léta také přibyly kontroly na přítomnost alkoholu u vodáků. „*Policisté spustili masivní zátah na vodáky. Ověřují, zda mají povinnou výbavu. Co ale ukazují statistiky? Je k rozsáhlým kontrolám důvod? Vodní záchranáři, kteří atak iniciovali, jsou přesvědčeni, že na vodě se odehrává alkoholová nákaza.*“ (Sílešová, 2017). To se bohužel netýká pouze „vodáků“, ale i lidí pohybujících se na vodních přehradách v hausbótech či na vodních skútrech.



Graf č. 1 utonulí vodáci v letech 2000 - 2016 (Sílešová, 2017)

10. června 2016 se stala tragická nehoda na přehradě Orlík, kdy vůdce vodního skútru narazil do pramice s mladým párem. Žena, která seděla na pramici, bohužel tragicky zemřela. Stejně jako na silnici, tak i na vodě platí pravidla pro provoz na vodních cestách. Obě plavidla střetu míjela parník jedoucí proti nim. Pramice s mladým párem vpravo a mladík na vodním skútru vlevo. Jakmile skútr minul parník, prudce zabočil doprava, kde byla pramice a narazil do ní z boku. Mladík na skútru byl povinen dát pramici přednost zprava. (Filipová, 2017)

K nehodě může dojít i bez vědomého zavinění majitele. Taková nehoda se stala 7. 7. 2016 na Štěchovické přehradě. Majitel přivázal svoji loď na krátko u břehu a během nočního upouštění přehrady se dostala špička nad záď a loď se začala potápět. Hasiči, policisté i potápěči likvidovali nehodu více jak 4 hodiny. Hlavním nebezpečím byl únik provozních kapalin a kontaminace vody. (Malík, 2016)

6.1 NEHODY NA VODĚ

Definici plavební nehody, jakož to i povinnost vůdce malého plavidla a provozovatele plavidla při plavební nehodě najdeme uvedenou v § 31 zákona č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě ve znění pozdějších zákonů. Rovněž působnost plavebního úřadu k odbornému šetření je uvedena v tomto ustanovení. Řád plavební bezpečnosti vydaný vyhláškou č. 344/1991 Sb., v čl. 9.03 ukládá vůdcům plavidel a jejich sestav, vůdcům plovoucích těles a osobám pověřená dohledem na plovoucí zařízení hlásit plavební nehodu Státní plavební správě, která v oblasti šetření plavebních nehod zastává funkci plavebního úřadu. Ze Sdělení Státní plavební správy č. 50/2010 vyplývá, že lze plavební nehodu oznámit i na středisko Říčních informačních služeb. To lze provést telefonicky, e-mailem, faxem, nebo rádiově.

Pro vysvětlení plavební nehody byla vybrána Chmelíkova definice, jejíž znění je: „*Plavební nehoda je událost, k níž došlo v provozu plavidla na vodní cestě nebo v příčinné souvislosti s ním a která má za následek poškození nebo zničení plavidla, poškození nebo znehodnocení přepravovaného nákladu, pokud tyto následky nevyplynuly z povahy samotného nákladu, dále poškození vodní cesty nebo stavby na ní, újmu na zdraví nebo smrti účastníku provozu na vodní cestě.“* (Chmelík, 1996)

Na rozdíl od jiných druhů dopravy je plavební doprava vystavena neustálému působením přírodních živlů. Ve vodě se nachází velké množství nepravidelných a silných proudů, vlnobití a také může dojít k zamrznutí samotné hladiny. Tyto i další faktory ovlivňují a ohrožují bezpečnost plavby. K dalším faktorům ohrožující dopravu patří unášené předměty vodním tokem, které mohou vytvořit plavidlům překážku. (Benda, 1996)

Plavební nehody lze rozdělit podle jejich zavinění do dvou základních skupin

- Zaviněné fyzickou osobou (vůdcem plavidla) – např. porušením pravidel plavebního provozu, nedodržením předpisů, provozně technického stavu, nedodržení předpisů o nákladu vůdcem plavidla, nedodržením předpisů o nákladu atd.
- Nezaviněné fyzickou osobou – k plavební nehodě může dojít například vlivem špatných povětrnostních podmínek, nepředvídatelné poruše na plavidle atd.

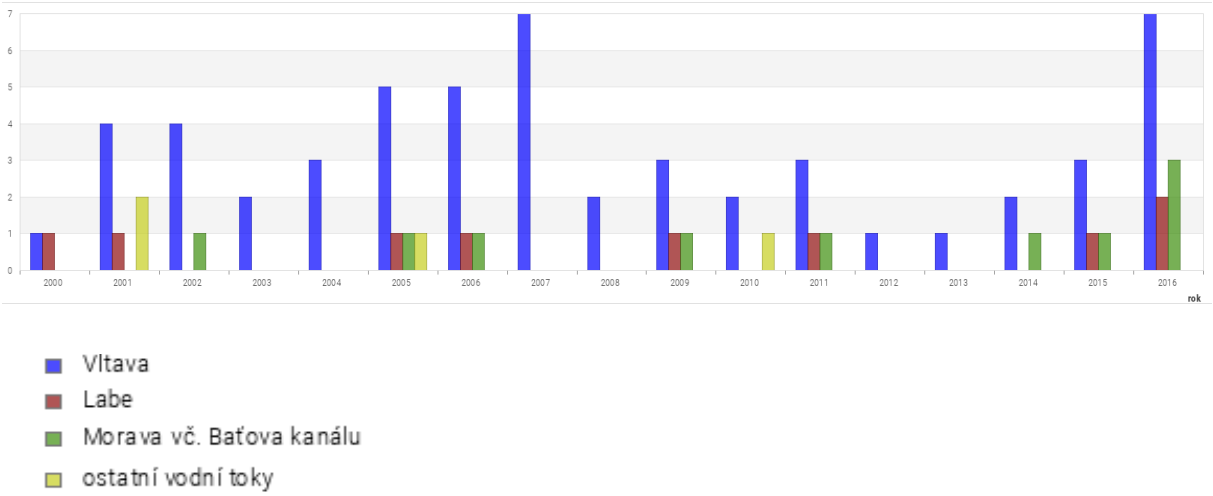
Jestliže dojde k plavební nehodě, je povinen vůdce plavidla a provozovatel plavidla tuto událost neprodleně ohlásit na Státní plavební správě, které přísluší odborné šetření. Pokud se během vyšetřování zjistí podezření z trestného činu, je povinností výše uvedených osob plavební nehodu oznámit orgánu činnému v trestním řízení. (Chmelík, 1996)

Z výše uvedeného textu tedy vyplývá, že pokud dojde k jakékoliv plavební nehodě, ať už zaviněné nebo nezaviněné fyzickou osobou, a šetřením Státní plavební správou vznikne důvodné podezření ze spáchání trestného činu, má za povinnost tuto nehodu oznámit policejnímu orgánu.

6.1.1 Statistiky nehod v ČR

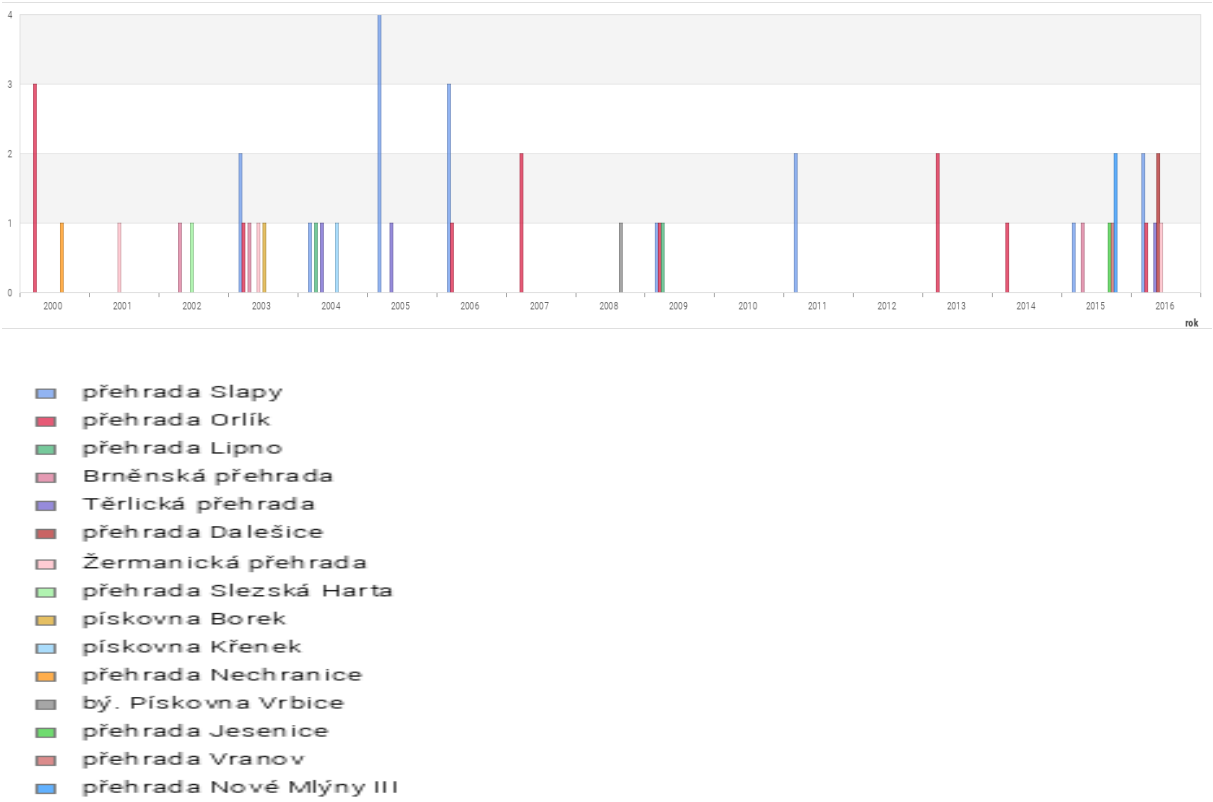
Tato kapitola uvádí statistiky nehod malých plavidel. Definice malého plavidla je uvedena v kapitole 4. Statistika je uvedena v rozmezí 16 let, a to od roku 2000 až do roku 2016. V rozmezí těchto let bylo SPS nahlášeno 241 plavebních nehod. V celkovém součtu nehod byla ve 128 případech účastna na nehodách malá plavidla.

Nehody na řekách



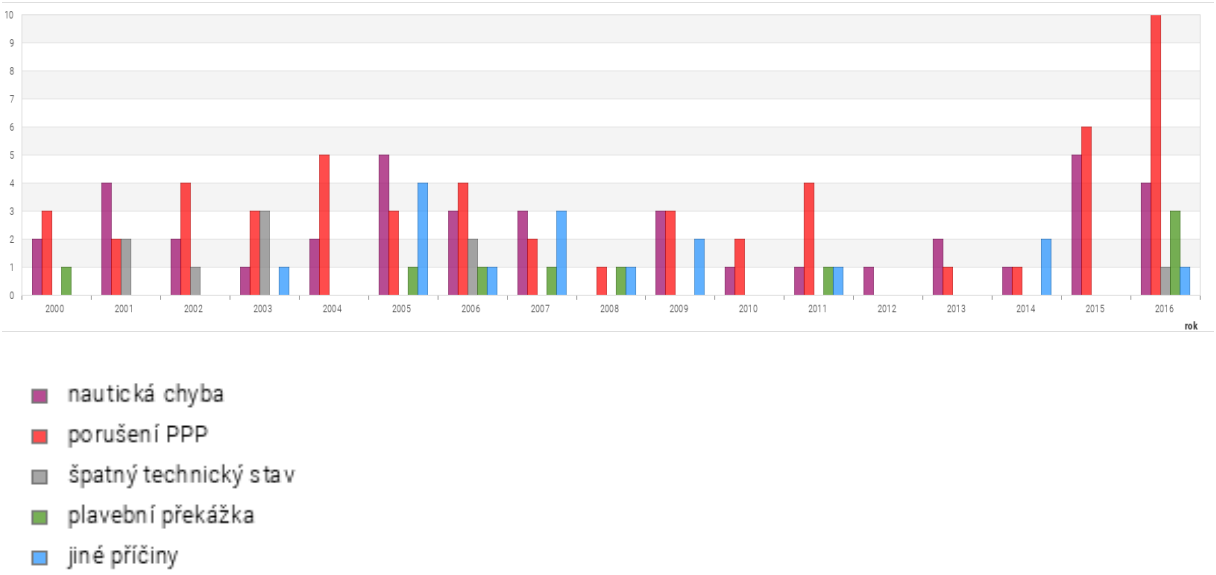
Graf č. 2 nehody na řekách v letech 2000 – 2016 (Plavební nehody, 2016)

Nehody na přehradách a dalších rozlehlých vodních cestách



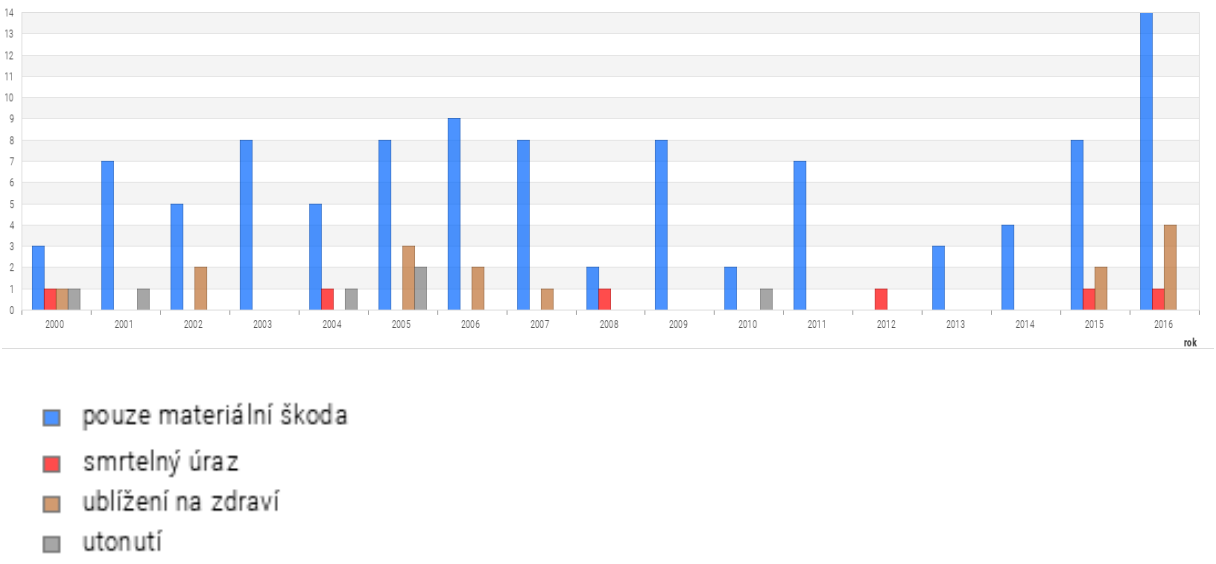
Graf č. 3 nehody na přehradách a dalších rozlehlých vodních cestách v letech 2000 – 2016 (Plavební nehody, 2016)

Příčiny nehod malých plavidel



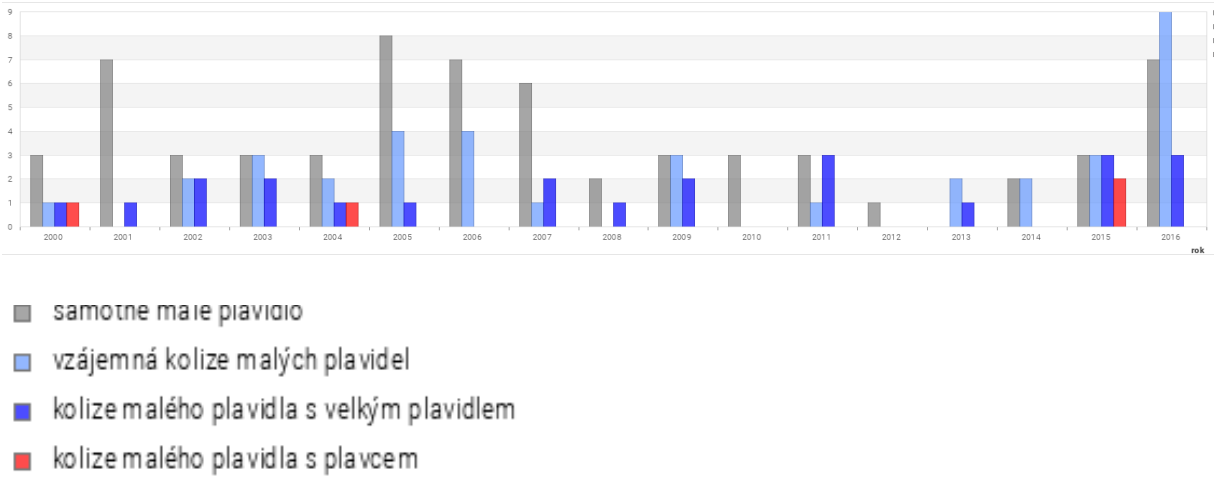
Graf č. 4 příčiny nehod MP v letech 2000 - 2016(Plavební nehody, 2016)

Následky nehod malých plavidel



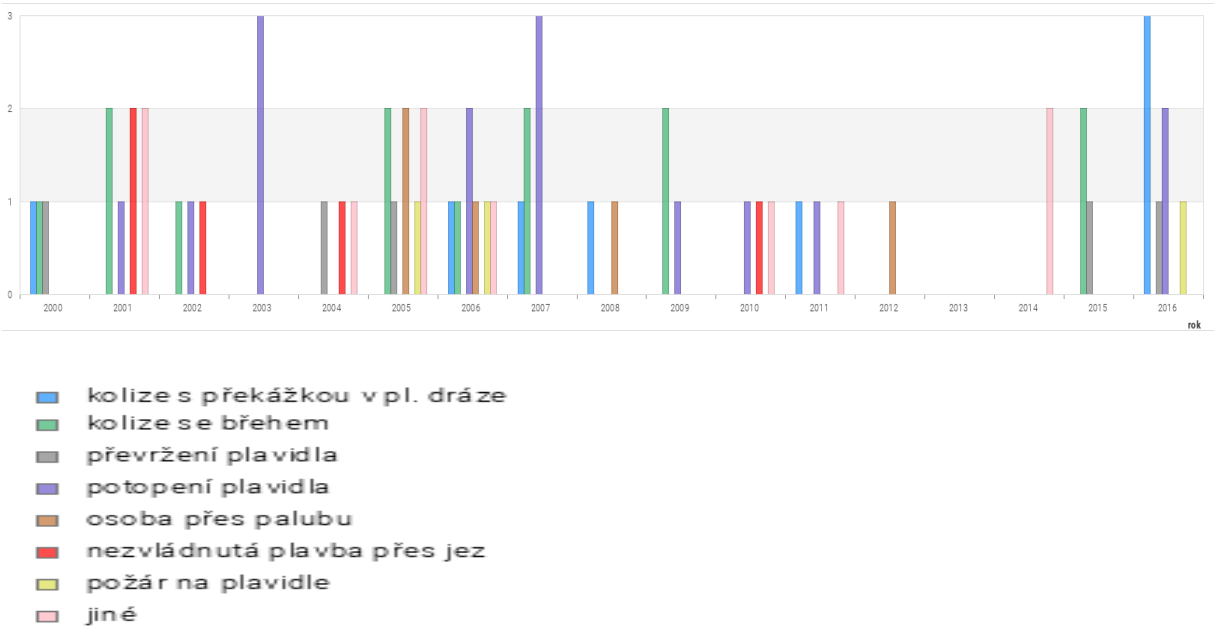
Graf č. 5 následky nehod MP v letech 2000 – 2016 (Plavební nehody, 2016)

Účast malých plavidel na nehodovosti



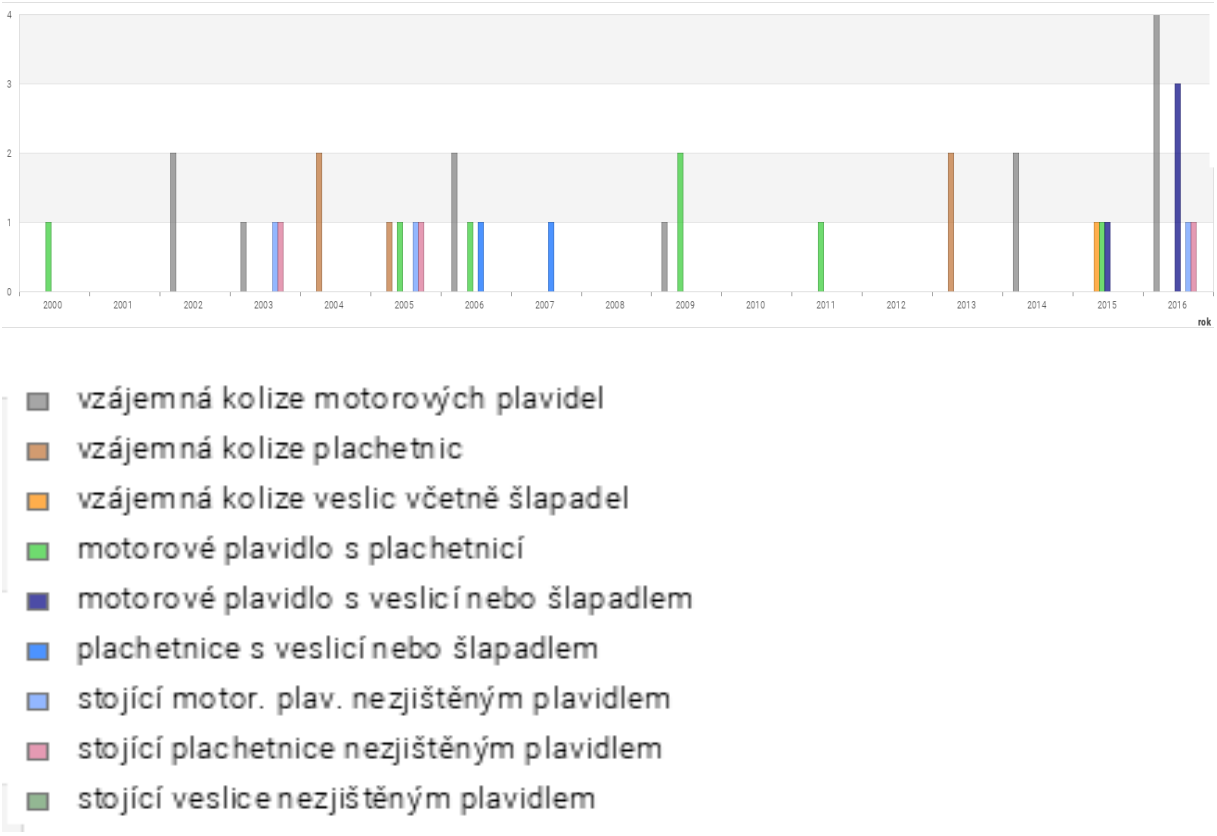
Graf č. 6 účast MP na nehodovosti v letech 2000 – 2016 (Plavební nehody, 2016)

Nehody samotného malého plavidla



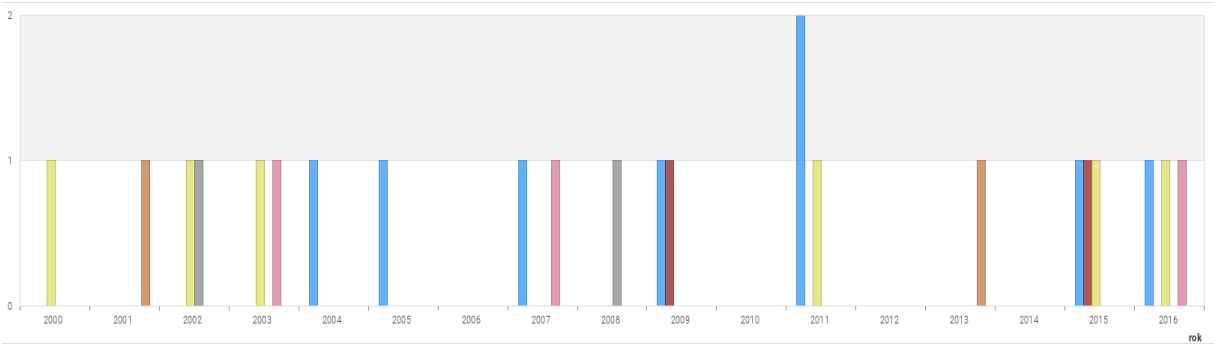
Graf č. 7 nehody samotného malého plavidla v letech 2000 - 2016 (Plavební nehody, 2016)

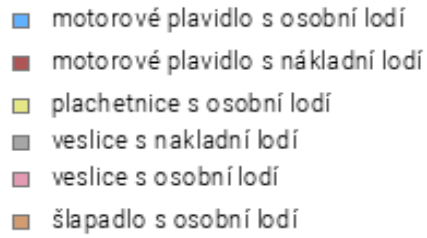
Vzájemná kolize malých plavidel



Graf č. 8 vzájemná kolize MP v letech 2000 - 2016(Plavební nehody, 2016)

Kolize malého plavidla s velkým plavidlem





Graf č. 9 kolize MP s VP v letech 2000 – 2016 (Plavební nehody, 2016)

Kolize malého plavidla s Plavcem

Graf č. 10 kolize MP s plavcem v letech 2000 – 2016 (Plavební nehody, 2016)

Jak je vidět z posledního grafu, ani plavci nejsou v úplném bezpečí a stejně tak jako plavidla musí dbát na bezpečnost. Na přehradách, rybnících a dalších vodních cestách jsou vybudována přírodní koupaliště, kde při nepozornosti může dojít ke srážce malého plavidla s plavcem.

6.2 ZRANĚNÍ A ÚRAZY NA VODĚ A JEJICH LÉČBA V RÁMCI PRVNÍ POMOCI

Této kapitole bude věnována stručná část práce. Vytyčí se nejčastější úrazy a zodpoví se základní prevence.

- Jedním z nejčastějších úrazů na vodě může být úžeh. Vystavení hlavy silnému slunečnímu záření po delší dobu, může mít za následek úžeh. Může dojít k podráždění mozkových obalů i mozku. Nevolnost, slabost, malátnost, bolest hlavy, mnohdy i horečka jsou časté příznaky úžehu. V nejhorších případech může dojít i k bezvědomí a šokovému stavu.
- Je dobré vědět kolik bakterii se ve vodě vyskytuje a zda je vhodné se ve vodě koupat. Například při velkém množství sinic není doporučeno koupání a kontakt s vodou.
- Nejen lidé mají rádi vodu. Kolem vody se vyskytuje množství hmyzu. Většina bodnutí nemá vážné následky, ale pokud je někdo alergický na hmyzí bodnutí a byl by poštípán během řízení, může dojít k lodní havárii.
- Nejčastějším zraněním na vodě je poranění páteře. K tomuto poranění dochází nejčastěji při skocích střemhlav do vody a následné poranění o dno nebo předmět, který se nachází na dně. Zejména krční páteř a následné ochrnutí, jsou velmi závažná poranění. Pokud k porušení míchy dojde, dojde i k ochrnutí od místa přerušení směrem dolů. Poranění páteře se projevují bolestí, deformací v místě zranění, otokem či neurologickými obtížemi jako je brnění, porucha citlivosti a podobně.
- V nejhorším případě hrozí utonutí. To má mnohdy spoustu jmenovatelů. Alkohol, bezohlednost, cizí zavinění, srdeční slabost, či šok. Utonout lze dvěma způsoby. Tzv. suché tonutí kdy dojde ke křečovitému sevření hrdla. Nejen že to zamezí vniknutí vody do plic, ale také přívodu kyslíku. Tonoucí se pak dusí, brzy upadne do bezvědomí. V obou případech není času nazbyt, k poškození

mozku může dojít už během několika minut. Druhým typem tonutí je tzv. mokré tonutí. V tomto případě vnikne voda do plic, zaplní plíce a tonoucí se začne dusit, zmatkovat a postupně upadává vlivem nedostatku kyslíku do bezvědomí, během krátké chvíle se zastaví i srdce cca 85–90 % případů.

- Kromě již zmíněných úrazů, často dochází k uklouznutím, zakopnutím a následným pádům, které vedou ke zlomeninám, vyvrknutým kotníkům a naraženinám.
- Dalším nebezpečím jsou ostré hrany a lana, které se na plavidle nachází. Od těchto nástrah hrozí pořezání či dokonce amputace některých částí končetin.
- Při provozování vodních sportů jsou v ohrožení zvukovody, dochází k různým druhům vykloubení a dalších otřesů.

Zranění vzniklá na vodě řeší nejčastěji plavčíci a přivolaná záchranná složka. Na Fakultě tělesné výchovy a sportu je předmět Vodní záchranář s tímto tématem. O tomto předmětu pojednává následující kapitola.

6.3 VODNÍ ZÁCHRANÁŘ

Jak již bylo zmíněno výše, zranění na vodních cestách a u vody často řeší jako první vodní záchranáři, plavčíci nebo policie. I tento předmět je vyučován v rámci Univerzity Karlovy na Fakultě tělesné výchovy. Více informací o vodním záchranáři je možné získat na katedře Plaveckých sportů Fakulty tělesné výchovy a sportu. Garantem je PaeDr. Tomáš Miler a vyučující PhDr. Babeta Chrzanowská a PaeDr. Tomáš Miler. Předmět je zapsán pod kódem PPLS057. (Předměty, 2008)

Předmět poskytuje základní teoretické znalosti a praktické dovednosti z oblasti vodního záchranářství. Získané kompetence opravňují k získání základní záchranářské kvalifikace. (Předměty, 2008)

7. Plavební značky

Plavební značky jsou obdobou dopravních značek. Značky dávají pokyn, informaci, nebo udávají zákaz vůdci plavidla. Zde je uvedeno několik plavebních značek získaných přímo v terénu.

Obr. č. 8 Povolené stání – jen pro malá plavidla čekající na proplavení. (Vlastní archiv, 2017)

Obr. č. 9 Šířka omezena [25 m]. (Vlastní archiv, 2017)

Obr. č. 10 Příkaz zůstat stát (Vlastní archiv, 2017)

Obr. č. 11 Šířka omezena [20 m]. (Vlastní archiv, 2017)

Obr. č. 12 Zákaz stání (Vlastní archiv, 2017)

Obr. č. 13 Zákaz plavby mimo vyznačený prostor (proplouvat lze pouze v rozmezí bílých trojúhelníků), Doporučené proplouvání v obou směrech značí žlutý kosočtverec. (Vlastní archiv, 2017)

Obr. č. 14 Povolené vyvazování u břehu – spodní značka, zákaz provádět obrat – horní značka (Vlastní archiv, 2017)

Obr. č. 15 Zákaz proplutí vpravo (Vlastní archiv, 2017)

Obr. č. 17 viz níže (Vlastní archiv, 2017)

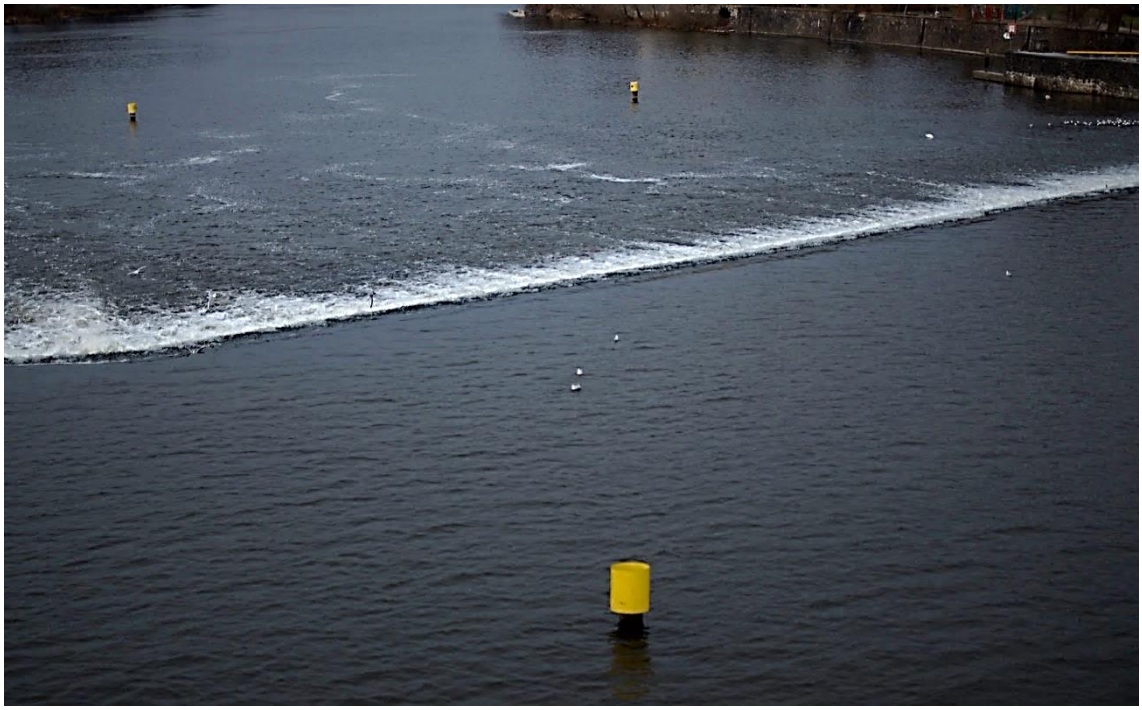
Obr. č. 16 Doporučené plout ve vyznačeném prostoru mezi zelenými trojúhelníky. (Vlastní archiv, 2017)

Obr. č. 17 Zprava: Zákaz parkování – Zákaz potkávání a předjíždění – Zákaz parkování – Doporučený směr plavby – zákaz proplutí vpravo. (Vlastní archiv, 2017)

Obr. č. 18 označení značení zprava, zákaz proplutí vlevo – Hloubka: 1,50, značka na konci plavební komory – Optická signalizace, červená, zákaz vplutí – semafor (Vlastní archiv, 2017)

Obr. č. 19 Vrata v plavební komoře (Vlastní archiv, 2017)

Obr. č. 20 Konec zákazu nebo příkazu platného pro plavbu v jednom směru nebo konec omezení. (Vlastní archiv, 2017)



Obr. č. 21 Označení jezu (Vlastní archiv, 2017)

8. Závěr

Výstupem práce bylo vytvoření metodických materiálů, ze kterých by vyučující vycházel při výuce základů VMP. Tento materiál je uveden v kapitole 5. plus přílohy týkající se plavebního řádu. Ve výše uvedených materiálech jsou stručně popsány technické základy, signalizace a v přílohách potřebné dokumenty.

Nedílnou součástí pohybu na vodních cestách a plochách je problematika bezpečnosti a nehod malých plavidel. V současné době je trend pořizování vodních skútrů, motorových pramic či malých plavidel na vzestupu. Stejně jako při husté dopravě na silnici, tak i při zvyšování se hustoty na vodních tocích hrozí větší rizika, a proto je dobré se seznámit s plavebním řádem a pravidly na vodních tocích. K tomu patří i základy první pomoci. Vše je shrnuto v kapitolách výše.

Tato práce bude přínosem, protože takto sepsaný materiál je jedinečný. Obsahuje popis získání akreditace, metodické materiály v rozsahu VMP a první pomoc rozšířenou o nehodovost na vodních cestách v České republice. Cíle práce dle výše uvedeného byly naplněny.

Literatura a jiné zdroje

AKR-R_Metodicky manual_platné. Docx, MŠMT ČR, *MŠMT ČR* [online]. 2015 Copyright © [cit. 30.9.2017] http://www.msmt.cz/file/36134/

BENDA, K. a kol., *Učebnice kriminalistiky,* Třetí díl – svazek 2, Praha, vydal Kriminalistický ústav VB, 1996,

BYDŽOVSKÝ, J. *První pomoc*. Praha: Grada, 2004. 76 s. ISBN 80-247-0680-6.

Crew Management s.r.o. *C.O.S. Crew Management* [online]. 2017 [cit. 2017-12-11]. Dostupné z: http://www.crewmanagement.cz/vzdelavani/

Doklady osob: pověření k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla. *Plavební úřad* [online]. 2017 b [cit. 2017-12-11]. Dostupné z: http://plavebniurad.cz/dok-os/povereni-k-overovani-praktickych-dovednosti

Doklady osob: VMP. *Plavební úřad* [online]. 2017 a [cit. 2017-12-11]. Dostupné z: http://plavebniurad.cz/dok-os/vmp

Doklady osob. *Plavební úřad* [online]. 2015 [cit. 2017-12-11]. Dostupné z: http://plavebniurad.cz/dok-os/zkousky

FILIPOVÁ, M. Tragickou nehodu na Orlíku zavinil muž na skútru, řekl u soudu odborník. *IDNES.cz* [online]. 2017, **2017**, 1 [cit. 2017-12-11]. Dostupné z: https://budejovice.idnes.cz/soud-s-ridicem-skutru-na-orliku-d3l-/budejovice-zpravy.aspx?c=A170516_153747_budejovice-zpravy_jkr

CHMELÍK J., *Vyšetřování železničních a plavebních nehod,* Praha: MV ČR, 1996

JANDA, M. *Plavba rekreační lodí.* Praha: Nakladatelství T, 2011. 128 s. ISBN 978-80-86243-34-4

JANDA, M. *Základy plavební nauky*. Praha: Nakladatelství T, 2013. 133 s. ISBN 978-80-86243-41-2

Kapitánské kurzy, kapitánské průkazy – Škola jachtingu. *Kapitánské zkoušky, kapitánské průkazy – Škola jachtingu* [online]. Dostupné z: http://www.skolajachtingu.cz/

KAUFMAN, J. *Záchranář-první pomoc*. Praha: Vodní záchranná služba ČČK, 2007.

KELNAROVÁ, J. a kol. *První pomoc I.* Praha: Grada, 2007. 112 s. ISBN 978-80-247-2182-8.

Lodní škola, kapitánské průkazy, kurzy Vůdce Malého Plavidla (VMP). *Lodní škola, kapitánské průkazy, kurzy Vůdce Malého Plavidla (VMP)* [online]. Copyright © 2017 [cit. 8. 12. 2017]. Dostupné z: http://www.lodniskola.cz

Malé plavidlo – Wikipedie. [online]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Mal%C3%A9_plavidlo

MALÍK, D. Utopená loď na Štěchovické přehradě: Nehodu způsobila upuštěná hladina řeky. *Blesk.cz* [online]. 2016, **2016**, 1 [cit. 2017-12-11]. Dostupné z: https://www.blesk.cz/clanek/zpravy-krimi/405598/utopena-lod-na-stechovicke-prehrade-nehodu-zpusobila-upustena-hladina-reky.html

METODICKÝ MANUÁL PRO ŽADATELE O AKREDITACI VZDĚLÁVACÍCH ZAŘÍZENÍ PŮSOBÍCÍCH V OBLASTI SPORTU. *MŠMT* [online]. 2013 [cit. 2017-12-11]. Dostupné z: http://www.msmt.cz/file/36134/

MŠMT ČR. *MŠMT* ČR [online]. Copyright © 2013 [cit. 09.09.2017]. Dostupné z: http://www.msmt.cz/mezinarodni-vztahy/zakon-c-18-2004-sb-o-uznavani-odborne-kvalifikace

Námořní akademie České Republiky [online]. ČR [cit. 2017-12-11]. Dostupné z: http://www.src-lrc.cz/

Neo`s sailig [online]. 2017 [cit. 2017-12-11]. Dostupné z: http://www.noesailing.com/cs/

NYS: Škola jachtingu [online]. Brno, 2013 [cit. 2017-12-1]. Dostupné z: http://www.skolajachtingu.cz/

Pověření k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla – Státní plavební správa. *Titulní strana – státní plavební správy* [online] Copyright © 2017 [cit. 21.9.2017] Dostupné z: http://plavebniurad.cz/dok-os/povereni-k-overovani-praktickych-dovednosti

Předměty. *Informační systém UK* [online]. 2006 [cit. 2017-12-12]. Dostupné z: https://is.cuni.cz/studium//predmety/index.php?do=predmet&kod=PZTV111&skr=2014&fak=11510

Předměty. *Informační systém UK* [online]. 2008 [cit. 2017-12-12]. Dostupné z: https://is.cuni.cz/studium//predmety/index.php?do=predmet&kod=PPLS057

REKO – Kapitánské kurzy VMP s kpt. Pavlem Kocfeldou | Široká nabídka kapitánských kurzů. *REKO – Kapitánské kurzy VMP s kpt. Pavlem Kocfeldou | Široká nabídka kapitánských kurzů.* [online] Copyring © REKO] 2017? [cit. 9.11.2017]. Dostupné z: www.rekoplavba.cz

ŘÍHA, M. MAŘÍK, M., KOCFELDA, P. *Vůdce malého plavidla.* Praha: Zebra print s.r.o, 2012. 180 s. ISBN 978-80-87103-36-4

SÍLEŠOVÁ, A. a J. CIBULKA. Kontroly na vodě přitvrzují. *IROZHLAS* [online]. 2017, **2017**, 1 [cit. 2017-12-11]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/kontroly-na-vode-pritvrzuji-je-diky-nam-rika-vodni-zachranar_1707141130_cib

The London Nautical School: A Specialist sports College [online]. 2017, 2017 [cit. 2017-12-12]. Dostupné z: http://www.lns.org.uk/

Veřejná služba informačního systému [online]. Dostupné z: https://is.muni.cz/th/348637/pravf_b/BP_final_Svejcar.txt

Vltava s lodí [online]. Praha, 2008 [cit. 2017-12-11]. Dostupné z: http://www.vltavaslodi.cz/cs/kontakt

Zákon č.18/2004 Sb., o uznávaní odborné kvalifikace. In:. MŠMT, 2004, ročník 2004, číslo 18. Dostupné také z: http://www.msmt.cz/mezinarodni-vztahy/zakon-c-18-2004-sb-o-uznavani-odborne-kvalifikace