

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra obchodu a financí



Bakalářská práce

**Námořní jachting v českém kontextu : vývoj,
podnikatelské příležitosti a postoje Čechů**

Lucie Vacíková

© 2024 ČZU v Praze

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Lucie Vacíková

Hospodářská a kulturní studia

Název práce

Námořní jachting v českém kontextu: vývoj, podnikatelské příležitosti a postoje Čechů

Název anglicky

Nautical Yachting in the Czech Context: Development, Business Opportunities and Czech Attitudes

Cíle práce

- Teoretická část: V teoretické části budou, na základě odborné literatury, vysvětleny pojmy důležité pro pochopení samotného fungování jachtingu. Teoretická část práce bude dále sledovat historický vývoj jachtingu v České republice. V souvislosti s vývojem tohoto sportu bude zdůrazněn sociologický pohled na jachting v období totalitního režimu.
- Praktická část: Cílem praktické části je pomocí kvalitativního výzkumu odpovědět na výzkumnou otázku a podotázky. Práce má zachytit vztah Čechů k jachtingu a zároveň poukázat na vývoj tohoto fenoménu v Česku. Práce má také poukázat na vzestup jachtingu v Česku, zejména v období po pádu železné opony. V návaznosti na rostoucí zájem Čechů o jachting bude tato práce sledovat i podnikatelské příležitosti spojené s tímto sportem.

Výzkumné otázky:

- Jaký je vztah Čechů k jachtingu?
- Jak se jachting v Česku vyvíjel?
- Jaké jsou podnikatelské příležitosti v rámci jachtingu?

Metodika

Práce vychází ze studia odborné literatury a relevantních internetových zdrojů vztahujících se k danému tématu. Tohoto studia bude využito především v teoretické části. Z důvodu malé prozkoumanosti tohoto tématu budou literární zdroje nejen české, ale i zahraniční. Praktická část bude založena na vlastním výzkumu a budou uplatněny kvalitativní metody v podobě podrobných rozhovorů. Vybraný vzorek bude složen z informátorů, kteří mají dlouholeté zkušenosti v oboru jachtingu, jakožto jejich hobby nebo živnosti. Výzkumný vzorek dotazovaných osob v řízených rozhovorech bude vybrán zejména z řad profesionálních provozovatelů jachtingu a osob, které dlouhodobě provozují rekreační jachting.

Doporučený rozsah práce

40 stran

Klíčová slova

jachting, kultura jachtingu, Česká republika

Doporučené zdroje informací

BURKERT, Pavel. Námořní právo očima jachtaře. Praha: IFP Publishing, 2017. ISBN 978-80-87383-66-7

FORŠT, Jaroslav, NOVOTNÝ, František. Dovolená na jachtě. Praha: IFP Publishing, 2012. ISBN 978-80-87383-14-8.

GIORGETTI, Franco. Slavné plachetnice: historie plachetní plavby od začátků až do dnešních dnů. 2. vyd. Praha: Slovart, 2011. ISBN 978-80-7391-483-7

KÁDĚ, Vladimír, LEWI, Petr, VÁPENÍK, Miroslav. Historie námořního jachtingu v západních Čechách, 2013, s.n. Cheb

SLEIGHT, Steve. Průvodce světem jachtingu. 2. vyd. Praha: Knižní klub, 2009, 319 s. ISBN 978-80-242 2501-2.

VRÁNA, Ivan. Jachting. Praha: Olympia, 1990. ISBN 80-7033-016-3

Předběžný termín obhajoby

2023/24 LS – PEF

Vedoucí práce

doc. Ing. Josef Abrhám, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra obchodu a financí

Elektronicky schváleno dne 18. 10. 2023

prof. Ing. Luboš Smutka, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 3. 11. 2023

doc. Ing. Tomáš Šubrt, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 07. 03. 2024

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci " Námořní jachting v českém kontextu: vývoj, podnikatelské příležitosti a postoje Čechů" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 14.03.2024

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucímu své bakalářské práce doc. Ing. Josefu Abrhámovi, Ph.D. za jeho pomoc a odborné rady při zpracování této práce. Dále bych ráda poděkovala osobám, s nimiž jsem vedla rozhovory, především potom Richardu Konkolskému, který mi věnoval mnoho času a informací.

Námořní jachting v českém kontextu: vývoj, podnikatelské příležitosti a postoje Čechů

Abstrakt

Tato bakalářská práce sleduje vývoj jachtingu v České republice včetně jeho postavení v době totalitního režimu. Zároveň práce ukazuje oblibu Čechů tohoto sportu v dnešní době. Pro pochopení vztahu Čechů k námořnímu jachtingu je nutné zmínit i vnitrozemský jachting, který se provozuje na našem území. Práce má za cíl ukázat nárůst vlivu jachtingu v Česku, zmínit podnikatelské příležitosti, které s ním souvisejí a v neposlední řadě shrnout působení Námořního úřadu ČR. Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. V teoretické části práce je uveden vývoj jachtingu na našem území. Teoretická část vysvětluje základní principy námořního jachtingu a snaží se zpřehlednit jeho ukotvení v zákoně. V praktické části jsou uvedena data, získaná během mé praxe na Námořním úřadě ČR, ale i během řízených rozhovorů. Tato data slouží k přehledu nárůstu vlivu jachtingu. Dále praktická část uvádí pohled několika českých jachtařů na jachting v době totalitního režimu a jejich názor na rostoucí zájem o tento sport dnes.

Klíčová slova: jachting, plachtění, plachetnice, jachta, historie jachtingu, sport, socialistický režim, loď, jachtařská kultura, Česká republika

Nautical Yachting in the Czech context: Development, Business Opportunities and Czech Attitudes

Abstract

This bachelor thesis traces the development of yachting in the Czech Republic, including its position during the totalitarian regime. At the same time, this thesis shows the popularity of this sport among the Czechs today. In order to understand the relationship of Czechs to nautical yachting, it is necessary to mention inland yachting, which is practiced on our territory. The aim of the thesis is to show the growth of the influence of yachting in the Czech Republic, to mention the business opportunities associated with it and last but not least to summarize the activities of the Maritime Authority of the Czech Republic. The work is divided into theoretical and practical parts. The theoretical part of the thesis presents the development of yachting in the Czech Republic, explains the basic principles of nautical yachting and tries to explain its principles reflected in the law. The practical part presents data obtained during my internship at the Maritime Office of the Czech Republic and during interviews. Furthermore, the practical considerations incorporate the view of several Czech yachtsmen on yachting during the totalitarian regime and their opinion on the growing interest in this sport today.

Keywords: yachting, sailing, sailboat, yacht, history of yachting, sport, socialist regime, ship, yachting culture, Czech Republic

Obsah

1 Úvod.....	11
2 Cíl práce a metodika	12
2.1 Cíl práce	12
2.2 Metodika	13
3 Teoretická východiska	15
3.1 Charakteristika jachtingu	15
3.2 Námořní jachting.....	15
3.3 Námořní zákon	16
3.3.1 Aplikace námořního práva na lodí	16
3.3.2 Definice námořní jachty	17
3.3.3 Osoby na palubě.....	17
3.3.4 Průkazy způsobilosti k vedení námořní jachty	17
3.3.5 Námořní rejstřík	18
3.3.6 Mezinárodní úmluvy.....	18
3.4 Soutěže v námořním jachtingu.....	19
3.4.1 Pohár Mistrů ČANY	19
3.4.2 Mezinárodní Pohár ČANY	19
3.4.3 Modrá stuha	19
3.4.4 Osobnost roku, ocenění ČANY	20
3.4.5 Offshore cup	20
3.4.6 Mistrovství ČR v námořním jachtingu aneb Česká námořní rallye.....	20
3.4.7 Champagne race – Mistrovství ČR ORC.....	20
3.4.8 Velikonoční regata.....	20
3.4.9 Májová regata	21
3.4.10 Champagne Cup Classic	21
3.5 Lodní třídy v tehdejším Československu	21
3.6 Historie jachtingu v České republice	23
3.6.1 Významné milníky námořního jachtingu do roku 1989	24
3.6.2 Demokratický centralismus	25
3.6.3 Počátky námořního jachtingu v Česku	26
3.7 Rekreační jachting.....	26
3.7.1 Charterová agentura a společnost	27
3.7.2 Náklady rekreačního jachtingu	27
3.8 Námořní míle a uzel	28
3.9 Významní Čeští mořeplavci	28
4 Vlastní práce.....	30
4.1 Richard Konkolski a jeho pohled na jachting	30

4.1.1	Počátky jachtařských průkazů v Československu.....	31
4.1.2	První vítězství v námořním jachtingu	32
4.1.3	Jednotná sportovní klasifikace	32
4.1.4	Demokratický centralismus z pohledu Richarda Konkolského	32
4.1.5	Sólo závod přes Atlantik	33
4.1.6	Rok 1974 až 1979	34
4.1.7	Rok 1982, sólo závod přes Atlantik a cesta do USA	36
4.1.8	Shrnutí.....	37
4.2	Činnost Námořního úřadu ČR.....	38
4.3	Činnost Státní plavební správy	45
4.4	Činnost České asociace námořního jachtingu	46
4.5	Činnost Českého svazu jachtingu.....	47
4.6	Podnikatelské příležitosti na trhu jachtingu v České republice.....	49
4.7	Jachting očima rekreačního jachtaře	51
5	Závěr a diskuse	55
6	Seznam použitých zdrojů.....	57
6.1	Knižní zdroje:	57
6.2	Periodikum:	58
6.3	Internetové zdroje:.....	58
7	Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk	62
7.1	Seznam obrázků	62
7.2	Seznam tabulek.....	62
7.3	Seznam grafů.....	62
7.4	Seznam použitých zkratk	62

1 Úvod

Jachting se na našem území vyvíjel už od konce devatenáctého století. Jeho vznik je spojen především se jménem Josef Rössler-Ořovský, který založil první jachtařský klub. Jachting se dále rozvíjel v poválečném období a také v době totalitního režimu. Přesto, že byl velmi omezený přístup k moři, čeští jachtaři využívali vnitrozemské vody a jachtařské kluby se dál rozrůstaly. Existují různé názory na to, jak byl chápán jachting v době komunismu. Byl jachting v očích funkcionářů minulého režimu prozápadní sport, nebo se naopak v době totality jachtingu dařilo? Po pádu železné opony začali Češi cestovat do přímořských zemí a více si oblíbili námořní jachting. Postupem času se kromě závodního jachtingu začal ve velkém rozvíjet i jachting rekreační a komerční. S narůstající oblibou dovolené na jachtě začalo vznikat více jachtařských školicích středisek a narůstaly i investice do jachtařských společností. Dobrá ekonomická situace v České republice navíc přispěla k tomu, že si Češi ve velkém začali pořizovat jachtařské licence a zejména chorvatské vody byly v sezoně přeplněné jachtami s českou posádkou. To přetrvává dodnes a Námořní úřad při Ministerstvu dopravy vydává stále více licencí k vedení námořní jachty. Kromě licencí narůstá zájem Čechů v pořizování vlastních plachetnic. Kromě rekreačních jachtařů je v Česku ale i několik skutečných mořeplavců, kteří například obepluli na plachetnici celý svět nebo se účastnili mezinárodních soutěží v jachtingu. Dnes, ačkoliv Česká republika není přímořským státem je jachting pro Čechy stále více dostupný. Kromě jachtařských klubů, které jsou po celé České republice mají čeští jachtaři neomezený přístup k moři. Tato práce poskytuje přehled nárůstu vydaných jachtařských licencí pro představu, jak si Češi tento sport oblíbili a zároveň jaké to přináší podnikatelské příležitosti.

Námořní úřad ČR se může zdát, v našem vnitrozemském státě, jako neužitečný. Opak je ale pravdou. Tato práce má pomoci pochopit důležitost Námořního úřadu a zároveň objasnit obsah Námořního zákona, který Česká republika přijala.

Jachting, ať už rekreační nebo závodní, hraje důležitou roli pro mnoho Čechů. Z tohoto důvodu se práce zaměřuje na toto téma. Díky jachtingu vznikla možnost nového způsobu poznávání a cestování, pro mnohé se stal i profesí a životním stylem a někteří zase provozují jachting jako závodní sport. Dalším důvodem výběru tohoto tématu je přiblížení historie jachtingu, která není příliš známá. Tato historie přibližuje důležité milníky ve vývoji jachtingu a zároveň poukazuje na významné osobnosti s ním spojené.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem této práce je popsat vývoj jachtingu a zdůraznit milníky v rozvoji tohoto sportu v Česku, jako například situaci za totalitního režimu a po něm. Dále popsat vztah jachtingu k české právní normě, ale i k samotným Čechům, kteří mají v posledních letech k tomuto sportu velmi blízko. Zároveň bude cílem praktické části objasnit příčiny tohoto zvyšujícího se zájmu Čechů o jachting.

Cílem teoretické části práce je seznámit veřejnost s problematikou jachtingu v Česku vysvětlením základních teoretických pojmů v oblasti námořního a vnitrozemského jachtingu. Uchopení teoretického základu je totiž nezbytné pro pochopení praktické části práce, kde se některé pojmy budou vyskytovat.

V neposlední řadě je práce zaměřena na informace od zkušených jachtařů, kteří se v oblasti jachtingu dlouhodobě pohybují. Cílem praktické části je podat přehled o počtu lidí, kteří vlastní jachtařský průkaz opravňující k vedení námořní jachty a lidí, kteří jsou členy jachtařského klubu. Dále bude cílem praktické části popsat činnost subjektů zabývajících se jachtingem v České republice.

Dílčím cílem této práce je zmapovat druhy podnikatelských příležitostí spojených s jachtingem v Česku.

Tato práce by měla sledovat především stanovené výzkumné otázky a na závěr na ně dokázat odpovědět.

Výzkumné otázky:

- Jaký je vztah Čechů k jachtingu?
- Jak se jachting v Česku vyvíjel?
- Jaké jsou podnikatelské příležitosti v rámci jachtingu?

2.2 Metodika

V této práci byla využívána metoda kvalitativního výzkumu. Kvalitativní výzkum byl dále doplněn grafy a tabulkami, které uvádí kvantitativní data počtu lidí na území České republiky věnujících se jachtingu. Na začátku výzkumu byly vybrány na základě tématu výzkumné otázky. Tyto otázky se v průběhu výzkumu měnily s ohledem na výpovědi a nové neprobádané oblasti výzkumu. Sběr dat probíhal na základě polostrukturovaných rozhovorů. Během rozhovoru byly pokládány předem připravené otázky, které byly doplněny otázkami, které vyvstaly z výpovědi informátorů během rozhovoru. Doplnující otázky byly pokládány především z důvodu nejasností nebo obohacení výzkumu o nové poznatky. Při výběru informátorů byl kladen důraz především na to, aby odpovídaly předem vymezeným požadavkům pro výzkumný vzorek. Vybraný vzorek byl složen z informátorů, kteří mají dlouholeté zkušenosti v oboru jachtingu, jakožto jejich hobby nebo živnosti. Celkem bylo osloveno dvanáct informátorů, z nichž se sedm zúčastnilo rozhovoru. Zbylí oslovení informátoři bohužel na žádost o rozhovor neodpověděli. Tři z informátorů byli jachtaři věnující se jachtingu převážně rekreačně. Díky známosti jednoho z těchto tří dotazovaných byla možnost využít metody tzv. sněhové koule. Díky této metodě byl sběr dalších informátorů na základě doporučení prvního narátora. Otázky pro tyto narátory byly zaměřeny především na jachting z hlediska dovolené na jachtě. Při rozhovorech s těmito narátory byly u dvou z nich pořízeny audio záznamy. Oba audio záznamy byly pořízeny na základě souhlasu informátorů. Audio záznamy sloužily k pozdějšímu přepisu informací. S třetím narátorem probíhala komunikace online z důvodu velké vzdálenosti jeho bydliště. Ze všech prepisů byly následně vybrány informace, které jsou pro tuto práci stěžejní. Dále byly vyloučeny informace, které se tématu netýkaly nebo ty, které byly příliš osobní a bezpředmětné. Další 3 informátoři byli zaměstnanci některého ze subjektů věnujícího se jachtingu v České republice. Tito narátoři poskytli práci důležitá data, která ukazují množství Čechů věnujících se jachtingu. Následně byla z dat vybrána ta, která se týkají tématu této práce. Při rozhovoru s nejmenovaným narátorem ovšem vyvstaly nejasnosti, které musely být ověřeny u jiných subjektů. Ukázalo se, že tento informátor podával nepřesné výpovědi, které by práci mohly znehodnotit. Informace, které tento narátor poskytl musely být proto omezeny a zestručněny. Na základě vybraných dat byly sestaveny grafy a tabulky pro lepší přehled a orientaci. Poslední informátor, s kterým byl veden rozhovor byl profesionální mořeplavec, který se účastnil světových námořních závodů v jachtingu.

Díky jeho pohledu byla práce doplněna o informace týkající se vývoje námořního jachtingu v době minulého režimu. Všichni narátoři podepsali informovaný souhlas s použitím jejich informací, někteří při tom požadovali anonymizaci jejich jmen. Praktická část byla dále doplněna o přehled podnikatelských příležitostí v rámci jachtingu. Informace o trhu jachtingu byly kombinací informací od informátorů, mé vlastní zkušenosti na Námořním úřadě a dále byly doplněny o informace z webových stránek firem, které se jachtingem zabývají. Přehled podnikatelských příležitostí v jachtingu byl napsán tak, aby podal přehled, jak si Češi mohou vydělávat v rámci tohoto sportu. V teoretické části byly využívány jak knižní, tak internetové zdroje. Z důvodu malého počtu odborných knih nebo článků na toto téma musely být použity převážně internetové zdroje. U některých internetových zdrojů byli ověřováni autoři buď telefonicky nebo písemně. Například informace použité z webových stránek České asociace námořního jachtingu, byly ověřeny kontaktováním prezidenta ČANY pro potvrzení tohoto zdroje. Teoretická část byla sepsána tak, aby dokázala objasnit vývoj jachtingu v Česku a tím i vztah Čechů k němu, dále byla doplněna odbornými výrazy, které se později vyskytují v praktické části. Celá práce byla sepsána i za účelem pozdějšího zveřejnění na Námořním úřadě, pro větší přehled o jachtingu v České republice například pro nové zaměstnance.

3 Teoretická východiska

3.1 Charakteristika jachtingu

Autorka Fúrová (2017) vysvětluje pojem jachting jako druh vodní dopravy provozovaný na lodích, které jsou poháněny větrem a tlakem vody. Jachting se dá rozdělit do několika kategorií. Podle místa provozování na námořní a vnitrozemský jachting a podle účelu provozování na sportovní, rekreační a komerční jachting.

Závodnímu i rekreačnímu jachtingu je možné se věnovat na vnitrozemských vodách i na moři. Jachting je vodní sport zastoupený i na letních olympijských hrách.

3.2 Námořní jachting

Podle knihy 100 let jachtingu od Českého svazu jachtingu (1993, s. 41) je pojem námořní jachting specifický pro vnitrozemské státy, které aplikují jachting na své vnitrozemské vodě proto bylo potřeba rozdělit tyto pojmy. Námořní jachting v užším pojetí lze chápat jako sportovní a rekreační plavby na moři, ale také plavby přes oceán. Námořní jachting má oproti okruhovému delší trvání. Většinou se jedná o dny někdy i měsíce trvající závody na moři. Právě z důvodu dlouhého pobytu na moři se s námořním jachtingem rozvíjely i schopnosti jachtařů jako jsou například navigační schopnosti, meteorologické schopnosti, zdravotnické schopnosti a mnoho dalších. Velkou překážkou pro stavitele lodí byla železná opona. Existovalo ale několik způsobů, jak se dostat na moře. Jedním z nich bylo získání devizového příslibu pro celou posádku, další možností byla plavba v Polsku. Poslední možnost byla uspořádat sportovní, v tomto případě jachtařský, zájezd pod záštitou cestovní kanceláře. Aby se takovýto zájezd mohl vůbec realizovat, musel být daný sport oficiálně uznávaný. K oficiálnímu uznání muselo dané sportovní odvětví vykazovat výsledky řazené v jednotné sportovní klasifikaci. Jachting byl v minulém režimu chápán jako buržoazní sport podobně jako golf nebo tenis, proto okruhoví jachtaři nijak neulehčovali rozvoj námořního jachtingu, který by mohl v očích režimu jachting ještě více znehodnotit.

3.3 Námořní zákon

Autor Burkert (2017) vysvětluje námořní zákon jako velmi specifický. Jedná se o jakousi kombinaci mezinárodních úmluv a zákonů daného přímořského ale i vnitrozemského státu. Námořní zákon může mít proto každá země odlišný. Námořní zákon dává plavidlům daného státu právo země vlajky. Právo vlajky znamená, že na plavidle platí námořní zákon té země pod jejíž vlajkou pluje. Vyvěšení státní vlajky dává jasný signál pro ostatní lodě. Signalizuje jakou státní příslušnost má dané plavidlo. To platí ovšem jen na otevřeném moři, v teritoriálních vodách se podřizuje zákonům pobřežní země.

Přestože je Česká republika vnitrozemský stát má právo provozovat námořní lodní dopravu. Námořní zákon se tedy netýká pouze přímořských států. V České republice platí Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě. Námořní úřad při ministerstvu dopravy ČR se řídí tímto zákonem a vykonává činnosti s ním spojené. Vede registr námořních plavidel a vydává průkazy opravňující k vedení námořní jachty.

3.3.1 Aplikace námořního práva na lodi

Autor Burkert (2017) dále vysvětluje, že nesoukromé charterované lodě jsou pojištěny jen na vody toho státu, ve kterém se pronajímají. Pokud by posádka plula i do jiných teritoriálních vod, musela by zažádat charterovou společnost o rozšíření pojištění plavby. Dále u pronajaté lodi vyřizuje dokumenty k plavbě charterová společnost. V případě soukromé jachty tyto věci zajišťuje její majitel. Zákon na palubě je také ovlivněn tím, v jakých vodách se jachta plaví a v jakém státě je registrována. Právo státu vlajky je v teritoriálních vodách kombinováno s právem přímořské země. Navíc se jachta musí řídit pravidly z Úmluvy o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři (CORLEG), která je mezinárodně uznávaná od roku 1972. Důležitou úmluvou je také Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu (UNCLOS), z této úmluvy vyplývá právo pokojného proplutí. To znamená, že pokud plavidlo neporušuje žádná pravidla na moři, má právo na proplutí vodami cizího státu bez jakéhokoliv omezení. Jachta tedy nemusí například měnit směr nebo rychlost. Právo pokojného proplutí se ale vztahuje jen na vody teritoriální, nikoliv na vnitřní vody.

3.3.2 Definice námořní jachty

Podle zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě (2000) se pod pojmem námořní plavidlo rozumí buď námořní obchodní loď nebo námořní jachta. Právě námořní jachta je předmětem této práce. Námořní jachtu dále tento zákon definuje jako plavidlo, které má délku trupu delší než 2,5 metru a zároveň kratší než 24 metrů. Námořní jachta je dále vybavena plachtami a motorem. Tyto námořní jachty vede Námořní úřad v námořním rejstříku. V tomto rejstříku jsou vedeny jen takové jachty, které podle zákona splňují technickou způsobilost k plavbě po moři. Každá námořní jachta zapsaná v námořním rejstříku má přidělené své rejstříkové číslo.

3.3.3 Osoby na palubě

Autor Burkert (2017, s. 6-14) zmiňuje, že je často slovo posádka zaměňováno se všemi cestujícími na palubě. Podle námořního zákona se ale pod pojmem posádka rozumí velitel námořní jachty a osoby pověřené námořním úřadem té země v níž je loď vedena v registru námořních plavidel. Velitel si za určitých podmínek může stanovit posádku sám a uvést ji v oficiálních dokumentech, jako je list posádky. Ostatní cestující jsou potom povinni řídit se příkazy velitele.

Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě (2000) dále rozvádí, že maximální počet osob na palubě stanovuje Námořní úřad při zápisu jachty do námořního rejstříku. Počet osob se stanovuje s ohledem na typ a velikost plavidla. Posádkou lodě se podle Zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě rozumí lidé, kteří jsou zapsáni do knihy nalodění a vykonávají činnosti spojené se zajištěním bezpečné plavby. Veliteli námořního plavidla vyplývá z tohoto zákona právo a zároveň povinnost vykonávat velitelskou pravomoc. Do funkce je velitel námořního plavidla jmenován a zároveň z ní může být odvolán provozovatelem plavidla.

3.3.4 Průkazy způsobilosti k vedení námořní jachty

Kromě vedení rejstříku námořních jachet vydává Námořní úřad ČR i průkazy způsobilosti k vedení námořní jachty a dohlíží nad průběhem teoretické zkoušky.

Ve Vyhláška č. 315/2000 Sb., o technickém a záchranném vybavení námořní jachty a prokazování způsobilosti k vedení námořní jachty (2000) jsou průkazy rozdělené na třídy A, B a C. Průkaz A nezahrnuje žádná omezení plavby. Omezenou plavbu na 200 námořních mil od pobřežní linie vymezuje průkaz B. Na nejvíce omezenou plavbu, a to do 20 námořních

mil od pobřežní linie, opravňuje průkaz C. Kromě oblasti plavby vymezují třídy průkazů velikost jachty, počet členů posádky a maximální stupeň Beaufortovy stupnice síly větru, ve kterém může velitel s daným oprávněním plout. Průkaz C opravňuje jeho držitele plout na námořní jachtě o délce trupu do 16 metrů. v podmínkách maximálně do 6. stupně Beaufortovy stupnice. Ve (Vyhláška č. 315/2000 Sb., o technickém a záchranném vybavení námořní jachty a prokazování způsobilosti k vedení námořní jachty, 2000) je dále uvedeno, že oprávnění lze získat jedině postupně, tedy od C až po A. Průkaz B může být tedy udělen držiteli průkazu C a průkaz A držiteli průkazu B. Pro získání průkazu C se skládá praktická zkouška na moři a dále potom teoretická zkouška kontrolovaná odbornou komisí z Námořního úřadu ČR. Pro získání průkazu B a A se kromě teoretických zkoušek musí doložit praxe na moři, ve formě uplutých námořních mil, ve funkci velitele jachty stávajícího průkazu. Dále se musí doložit upluté míle pod dohledem velitele jachty, který vlastní vyšší stupeň průkazu.

3.3.5 Námořní rejstřík

Námořní rejstřík vede Námořní úřad ČR v rámci Ministerstva dopravy ČR. Pokud je námořní jachta zapsána do tohoto rejstříku, a tím pádem pluje pod vlajkou České republiky, náleží jí práva i povinnosti. Například musí být označena názvem rejstříkového přístavu. Pro české námořní jachty je tímto domovským přístavem Praha.

Zákon o námořní plavbě je rozdělen na devět částí. Pro námořní jachty je důležitá Vyhláška č. 315/2000 Sb., o technickém a záchranném vybavení námořní jachty a prokazování způsobilosti k vedení námořní jachty (2000). V této vyhlášce jsou technické a bezpečnostní podmínky, které jachta musí splňovat pro zápis do námořního rejstříku.

3.3.6 Mezinárodní úmluvy

Autor Burkert (2017, s. 30-40) uvádí, že Námořní úřad ČR dále vykonává úkoly plynoucí z Mezinárodní úmluvy OSN o mořském právu včetně mezinárodních instrumentů, Mezinárodní námořní organizace, zkráceně IMO (International Maritime Organisation), které státní správě ukládají povinnosti. Mezinárodní organizace IMO je specializovaná agentura OSN, zabývající se námořní plavbou. Tato organizace zajišťuje mezinárodní úmluvy jako jsou např. již zmíněný COLREG, Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) nebo Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí (MARPOL). Organizace IMO také dohlíží nad jejich fungováním. Úmluva Organizace

spojených národů o mořském právu (UNCLOS), byla ratifikována již 165 státy včetně České republiky. Na základě této úmluvy má Česká republika právo na přístup k moři, volný tranzit a právo vlajky, tedy že české jachty mohou plout pod vlajkou České republiky. Zároveň mají signatářské země právo stanovit podmínky pro registraci lodí.

3.4 Soutěže v námořním jachtingu

Česká asociace námořního jachtingu (2023) uvádí, že mezi první námořní závody v České republice patřily například Česká námořní rallye, Májová regata nebo Junácká Pasovačka. Na rozdíl od okruhového jachtingu bylo pořádání těchto závodů komplikovanější a vyžadovalo větší odbornost závodníků. Mezi základní námořní dovednosti patří mimo jiné navigace, meteorologie, rozvržení sil posádky nebo dlouhodobá taktika a příprava plavby. I když se podoba dnešního Mistrovství České republiky v námořním jachtingu, za pomoci České asociace námořního jachtingu (ČANY), snaží propojit prvky námořních i okruhových jachtařských dovedností, má tento formát k mistrovským dovednostem stále daleko.

Dnes se jejich činnost soustředí výhradně na pořádání soutěže Offshore cup. Tento závod se koná každoročně od roku 2013. Díky velkému rozmachu jachtingu a pronájmu lodí se pořádá celá řada jachtařských závodů včetně dvou mistrovství ČR.

3.4.1 Pohár Mistrů ČANY

Tato soutěž byla pořádána pro 10 nejlepších námořních jachtařských týmů. Soutěž vznikla v roce 2006 oddělením od Mezinárodního poháru Česká asociace námořního jachtingu (2023).

3.4.2 Mezinárodní Pohár ČANY

Česká asociace námořního jachtingu (2023) uvádí, že soutěž byla určena pro české a slovenské námořní jachtaře, její počátky sahají už do roku 1999, kdy ČANY vyhlásila celoroční soutěžní sérii. Poslední rok vyhlášení této soutěže byl 2019.

3.4.3 Modrá stuha

Jedná se o soutěž v námořním jachtingu jejímž cílem bylo za co nejkratší čas uplout předem vytyčenou trasu. Původní trasa tohoto závodu byla mezi ostrovy Žirje a Palagruža v chorvatských vodách Česká asociace námořního jachtingu (2023).

3.4.4 Osobnost roku, ocenění ČANY

Česká asociace námořního jachtingu (2023) uvádí, že tato cena byla udělována každoročně do roku 2012 za výjimečný výkon v námořním jachtingu. Jejím cílem bylo ocenit jedince, kteří zejména v zahraničí reprezentují český jachting a se svými výkony převyšují zahraniční jachtaře. Mezi oceněnými osobnostmi jsou například Milan Koláček nebo David Křížek.

3.4.5 Offshore cup

Česká asociace námořního jachtingu (2023) zmiňuje, že zájem Čechů o závodění v námořním jachtingu stále roste a tím se zdokonalují i samotné závody provozované výhradně v Chorvatsku. Přesto pořadatelé odmítají spolupráci s Českým svazem jachtingu (ČSJ). Z tohoto důvodu začala pořádat ČANY vlastní nekomerční závod navigačního typu na vodách německého Baltu, kterým je právě Offshore cup.

3.4.6 Mistrovství ČR v námořním jachtingu aneb Česká námořní rallye

Česká námořní rallye (2023) uvádí, že první koncept soutěže v námořním jachtingu vznikl už v roce 1997. S touto myšlenkou přišel Dan Gyruča, vydavatel magazínu Yacht. Právě Česká námořní rallye je nejstarší mořskou regatou pro české i slovenské jachtaře. Jedná se o sedmidenní etapový závod námořních plachetnic pořádaný v chorvatských pobřežních vodách. Poprvé se tento závod uskutečnil v roce 1997 a pořádá se dodnes.

3.4.7 Champagne race – Mistrovství ČR ORC

Autor Koukal (2017) popisuje tento závod, jako závod neprofesionálních posádek, který se pořádá se každoročně v chorvatských vodách. Tento závod je oficiální závod Chorvatského jachtařského svazu (HJS). Colins Yacht Club, (2023) Tomuto závodu byl Českým svazem jachtingu přidělen titul Mistrovství ČR v ORC (Offshore Racing Congress) Yacht.cz (2014). ORC je systém který určí handicapu mezi loděmi tak, že přepočítá rychlost lodi na jednu námořní míli. Lodě potom mohou závodit mezi sebou bez ohledu na jejich tvar, velikost plachet a podobně.

3.4.8 Velikonoční regata

Velikonoční regata je jachtařský závod pořádaný v Chorvatsku. Koná se každoročně od roku 2000. Mezi českými a slovenskými jachtaři je tento závod velmi oblíbený. Jen za rok 2023 se tohoto závodu účastnilo 42 českých a slovenských posádek.

3.4.9 Májová regata

Májová regata (2023) na svých stránkách uvádí tento závod jako jeden z nejprestižnějších závodů regat České a Slovenské republiky. Tato soutěž vznikla z iniciativy jachtaře Jiřího Jelínka a od roku 2013 ji pořádá každoročně Jaromír Klofáč. Závod trvá čtyři dny a navíc zahrnuje jednu noční etapu. Podobně jako u většiny jachtařských závodů nejde jen o sportovní soutěžení, ale i společenskou událost, kde se mohou účastníci i vzdělávat v oblasti jachtingu.

3.4.10 Champagne Cup Classic

Časopis Yacht.cz (2014) zmiňuje, že tento závod vznikl oddělením od Champagne Race. V této soutěži se nezavodí podle oficiálních jachtařských pravidel, ale jde spíše o společenskou akci.

3.5 Lodní třídy v tehdejší Československu

V knize 100 let jachtingu, která byla vydaná Českým svazem jachtingu (1993, s. 71-82) je uveden přehled lodních tříd v Československu následovně. Od druhé olympiády jachtingu v roce 1900 v Paříži se jachting stal oficiálním olympijským sportem. Soutěžilo se v 7 lodních třídách. Třídy byly charakterizovány jen v několika bodech a to například hmotnost nebo objem plachet. Po založení Mezinárodní unie závodního jachtingu v Paříži roku 1907 se mohly mistrovství a olympiád zúčastnit jen monotypy lodí, tedy přesně definované typy lodí. Na našem území byla první takováto lodní třída **O-jola**. První olympijské O-joly postavil v Československu Petr Nápravník. V třídě O-joly závodily i ženy. Po druhé světové válce, od roku 1945 se začaly rozšiřovat lodní třídy v Československu o dalších 17 tříd. Roku 1938 byla německým stavitelem Karlem Martensnem navržena nová dvouposádková lodní třída **Piráť**. Tato třída byla velmi snadná na výrobu, a tak se stala mezi jachtaři velmi oblíbenou. Následně byla americkými konstruktéry navržena lodní třída **Star**. Tato kýlová, dvouposádková loď se stala olympijskou třídou roku 1932. V Československu stavěli lodě typu Star Jaroslav Dřevo a Josef Víto z Lednice. Po znárodnění ale jejich stavba přestala a jejich rozvoj skončil. Závody lodní třídy Star bylo opět obnoveno až v roce 1973. Další lodní třídou koncipovanou v USA byla **Mlok-Moth**. U této třídy byla stanovena pouze délka, tvar a objem plachet. V Československu byla postavena první loď třídy Mlok roku 1952 Bedřichem Břicháčkem. Dostupné plány a nenáročná stavba tohoto typu plachetnice

napomohly k jejímu rychlému rozšíření. Kvůli nízké životnosti a velké konkurenci nových vylepšených tříd začal počet závodníků třídy Mlok , zejména po roce 1970, rychle klesat. V roce 1943 navrhl francouzský architekt nový typ lodní třídy **Beluga**. Přestože byla určena pro vnitrozemský jachting, byla později využívána i v tom námořním. V bývalém Československu se první Belugy objevily roku 1951. Po druhé světové válce se mnoho jachtařů odvracelo od německé třídy O-jola, a tak byla později zkonstruována nová lodní třída **Finn**. Tento typ lodi poprvé představil švédský jachtař Richard Sarby v roce 1950. Finn se stala nejvyužívanější jednoposádkovou plachetnicí. U nás stavělo tento typ lodí mnoho nadšenců, nejvíce jich ovšem postavil Miroslav Vejvoda. Do doby normalizace měli českoslovenští závodníci největší možnost vycestovat do zahraničí právě na Mistrovství světa Gold Cup Finn. V roce 1951 postavil holandský jachtař Uilke Van Essen do té doby nejrychlejší dvouposádkovou plachetnici **Flying Dutchman**. Tato lodní třída se objevila v Československu až v roce 1960 a na dalších 32 let byla tato lodní třída zastoupena na olympiádě. Další lodní třída **420** je dílem Francouze Christiana Mauryho, který tento typ dvouposádkové plachetnice navrhl v roce 1960. Na jaře roku 1968 se podařilo českým jachtařům navázat kontakt s mezinárodní organizací 420 UNIQUA, díky tomu mohli vyjednat licence o výrobu lodí třídy 420. Po invazi 21. srpna byli českoslovenští jachtaři přijati do organizace UNIQUA, tím tato organizace vyjadřovala především podporu tehdy okupovanému Československu. Díky velkému rozšíření této třídy na našem území se roku 1973 pořádalo mistrovství Evropy na Lipně, kterého se účastnilo 18 států. Belgický jachtař Roland Thuin sestavil roku 1962 nový typ třídy Mlok. Tato nová lodní třída s názvem **Evropa** se stala velmi oblíbenou a postupně se země západní Evropy shodly na její monotypizaci. Lodě typu Evropa se u nás poprvé objevuje na mistrovství Československa na Lipně roku 1966. Jako samostatná třída je Evropa vyhlášena na mistrovství Československa v roce 1970. Kvůli omezenému vycestování a zákazu účasti na mistrovství Evropy nebo světa v období normalizace, došlo ke stagnaci závodníků v této třídě. Lodní třída **Fireball** vznikla díky britskému konstruktérovi Peter Milneovi v roce 1962. Do Československa se dostal tento typ dvouposádkové plachetnice v roce 1965. Fireball se u nás rychle rozšířil nejen díky závodníkům, ale i stavitelům plachetnic. Mezi olympijské třídy byla roku 1976 zařazena také lodní třída **470**. Výroba tohoto typu lodě byla ale omezena licencí a směla se vyrábět jen z originálních plánů, do Československa se tedy pouze dovážely. První mistrovství Československa s touto třídou se uskutečnilo roku 1975. Lodní třída **Vaurien** byla poprvé představena francouzským konstruktérem Herbulotem.

K zavedení této třídy u nás přispěl Dušan Vaculka, který získal povolení k amatérské výrobě těchto lodí. Americký konstruktér zhotovil ve dvacátých letech minulého století nový typ plachetnice **Optimist**. Tato malá plachetnice byla určena především pro děti. V Dánsku byla potom zhotovena do dnešní podoby a roku 1965 vznikla IODA neboli Asociace lodní třídy Optimist. Právě na lodích Optimist začínalo svou kariéru mnoho světových jachtařů. Další typ plachetnice pro výcvik začínajících jachtařů zkonstruoval Angličan Jack Holt roku 1947. Tato třída s názvem **Cadet** byla v Československu známá už v padesátých letech. Nejdříve se dovážely ze zahraničí a později se jejich výroby ujalo středisko Noe. **Tornado** je loď se dvěma trupy, kterou postavil poprvé v roce 1976 anglický konstruktér Rodney March.

3.6 Historie jachtingu v České republice

Autor Holý (2020) uvádí, že lodě byly na našem území od nepaměti. Jejich prvním pohonem byly vesla a plachty. O přítomnosti plachetnic na počátku 19. století u nás svědčí rytina Antonína Pucherny, významného českého rytce, z roku 1807. Na této rytině je zobrazena právě plachetnice na Labi v Roudnici a v Děčíně. V polovině 19. století se na labsko-vltavské vodní cestě objevily první rekreační plachetnice. Hojně se na našem území vyskytovala nákladní plachetní plavidla. V roce 1875 proplulo Hřenskem 6 156 nákladních plachetnic. První sdružení jachtařů bylo v rámci vytvoření pražského Sokola v roce 1861. Roudnický Sokol provozoval tři plachetnice, na kterých plachtil i kníže Lobkowitz. V roce 1887 vznikl v Litoměřicích Mumpitz (německá stolní společnost, která též provozovala několik plachetnic). Roku 1870 se na Vltavě mezi ostrovy Sřelecký a Barvířský konal první závod jachtingu. Závodu se zúčastnilo pět plachetnic a vítězem se stal Jindřich Odkolka. Traduje se, že první rekreační jachtaři na našem území byli převážně mlynáři, tím byl i Odkolka.

Organizovaný jachting zemích Koruny české se začal utvářet především po založení Českého Yacht Klubu. Tento jachetní klub je jeden z nejstarších ve střední Evropě. V roce 1893 ho založil Josef Rössler-Ořovský. Rössler-Ořovský je považován za zakladatele námořního jachtingu v Čechách a zároveň jednu z nejvýznamnějších postav českého sportu.

Český svaz jachtingu (2018) uvádí, že ještě v době Rakousko-uherské monarchie, v roce 1893, zde vznikly dva kluby jachtařů. Byl to, již zmíněný, Český Yacht Klub a dále potom Klub německých jachtařů v Litoměřicích. Po první světové válce byla na žádost Rösslera-Ořovského založena Československá Yachetní Asociace. Po druhé světové válce existoval

na našem území pouze Český Yacht Klub. Později však začaly vznikat nové kluby a svou činnost obnovila i Československá Yachetní Asociace. V roce 1948 se asociace změnila na Jachetní ústředí Česká obec sokolská (ČOS) a všechny jednotlivé kluby měly společný název Sokol. Autor Holý (2020) uvádí, že Asociace byla do revoluce ještě několikrát přejmenována. V roce 1952 na Jachetní sekci Státního výboru pro tělovýchovu a sport. Roku 1957 na Ústřední jachetní sekci Československého svazu tělesné výchovy (ČSTV). Na konci šedesátých let byla znovu ustanovena asociací. Už v roce 1970 ale opět změnila název na Výbor svazu jachtingu ČSTV. Po federalizaci vznikl Český jachetní svaz, později přejmenován na Svaz jachtingu Českého ústředního výboru ČSTV. Po revoluci 1989 byl tento svaz znovu přejmenován na jeho dosavadní název Český svaz jachtingu (ČSJ). V roce 1990 byla také znovu ustanovena Československá jachtařská asociace. Její trvání bylo ale jen dva roky, do rozpadu Československa. Poté převzal její úlohu Český svaz jachtingu.

3.6.1 Významné milníky námořního jachtingu do roku 1989

Yacht, časopis o lodích (2013, s. 52-81) ve svém vydání rozvádí důležité milníky pro námořní jachting na našem území. Roku 1944 vzniká Plachetní odbor pod záštitou Českého jachtařského klubu, který pořádá hned několik závodů třídy O-jola. Druhá světová válka zapříčinila stagnaci jachtingu na našem území. Po válce v roce 1945 se jachting začal opět rozvíjet a vzniká Yacht Klub Brno a Yachtklub Plzeň. Ve stejném roce je taky první mistrovství republiky třídy O-jola v jachtingu. V nadcházejících letech se v Brně uspořádaly další mistrovství a roku 1948 se uskutečnil v Brně první mezinárodní závod. V tom samém roce získalo několik brněnských jachtařů jako například Jaroslav Dřevo patent kormidelníků mořské plavby v Polsku. Stali se tak prvními československými držiteli námořního průkazu. Komunistický převrat zastavil rozvoj námořního jachtingu na dalších 15 let.

V roce 1950 vzniká Jachetní oddíl Sokola SKP JNV České Budějovice. V témže roce zvítězila Plzeň nad Prahou v soutěži Jachetního ústředí ČOS o stavbu plachetnice třídy Pirát, díky tomu se tato lodní třída a celý jachting rozptýlil do celého Československa. Kvůli uzavřeným hranicím a omezenému vycestování se jachting na našich vodách snadněji rozšířil. V roce 1951 se konal v Plzni na Boleveckém rybníce první závod třídy Pirát a v Brně se uskutečnil první flotilový závod. Roku 1952 byly na mistrovství republiky poprvé vypsány závodní kategorie jachtingu pro ženy. Mistrovství v roce 1953 doplnila jachtařská třída Mlok, o tři roky později startovala poprvé i třída Beluga a v roce 1958 také třída Finn. V roce 1964 se účastnil olympijské regaty v Tokiu Miroslav Vejvoda, který skončil ve třídě

Finn na 18. místě. O rok později obsadil Miroslav Vejvoda 5. místo na mistrovství světa v té samé třídě. V roce 1965 dochází k uvolnění cestovního ruchu a čeští jachtaři vyrážejí k Jaderskému moři. Rok 1966 byl významný pro jachting zejména ustanovením Komise námořního jachtingu (KNY), v témže roce se také dostává první československá plachetnice do Kodaně. V roce 1968 byla v Roudnici postavena první loď třídy Optimist. První setkání námořních jachtařů v Libštátu proběhlo roku 1971, tento sraz se koná každoročně až dodnes. Rok 1972 byl další významným rokem pro námořní jachting. V tomto roce se Richard Konkolski poprvé účastnil závodu přes Atlantik a následně vykonal plavbu kolem světa, kdy významně přispěl k popularizaci námořního jachtingu vydáním několika svých publikací. Roku 1973 se konalo mistrovství Evropy na Labi kterého se účastnilo 18 států. Richard Konkolski se roku 1976 zúčastnil dalšího závodu, při kterém obsadil 2. místo. V tom samém roce se také poprvé realizoval první zájezd pro jachtaře až na Faerské ostrovy. Kromě toho v roce 1976 se na mistrovství republiky poprvé objevila lodní třída Fireball. Tato třída se později stala velmi významnou pro československé jachtaře při závodech v zahraničí. O rok později odstartoval svou kariéru námořního jachtaře Rudolf Krautschneider, který doplul na Island. O dva roky později, tedy v roce 1979, doplul Krautschneider až na Medvědí ostrov na své vlastnoručně vyrobené plachetnici Polka. Roku 1980 Konkolski obsadil 4. místo při závodě OSTAR ve třídě Gipsy Moth. Roku 1982 byla agendou námořního jachtingu pověřena Státní plavební správa. V roce 1983 doplul mořeplavec Krautschneider na Polce až na Falklandské ostrovy. Rok 1989 znamenal pro jachting velkou změnu. Otevřením hranic se mohl více rozvíjet nejen závodní námořní jachting ale i rekreační. Na stavbu plachetnic se mohl materiál dovážet ze zahraničí, začaly se pronajímat plachetnice u charterových společností a také se začaly více realizovat námořní závody regat. Díky možnosti podnikání si mnozí jachtaři založili živnost právě v oblasti jachtingu. Pádem socialistického režimu se začaly více objevovat nové lodní třídy, jako například na olympiádě v roce 1996 lodní třída Laser nebo v roce 2008 Laser Radial.

3.6.2 Demokratický centralismus

Tento systém komunistické strany se týkal i uspořádání jachtařských oddílů a správy jachtingu v bývalém Československu. Autor Rychlík (2022, s. 40-41) uvádí, že demokratický centralismus znamená podřízení nižších složek stranického aparátu vyšším složkám. Demokratický centralismus také odděloval federaci socialistickou od kapitalistické. Tento systém je tedy základem každého socialistického režimu.

3.6.3 Počátky námořního jachtingu v Česku

Námořní a okruhový jachting jdou spolu ruku v ruce. Okruhový jachting je ovšem pro Českou republiku prioritní z důvodu vnitrozemské polohy. Autor Kádě et al. (2013) vysvětluje, že k významnému rozkvětu námořního jachtingu přispělo i to, že se Josefu Rösslerovi-Ořovskému a Guth-Jarkovskému podařilo zajistit účast českých jachtařů na olympiádě ještě před rokem 1918. V 50. a v 60. letech dvacátého století začal navazovat námořní jachting na okruhové závodění. Na Moravě (např. Jaroslav Dřevo, Richard Konkolski, apod.) se začaly vyrábět námořní jachty. Dále potom jachtařští nadšenci v Praze, jako manželé Černí a Dvořákovi, pořádali první specializované zájezdy pro jachtaře. V západních Čechách to byli od 60. let závodní jachtaři a stavitelé námořních jachet např. Antonín Rašovský z Karlových Varů, Josef Půlpán z Chebu nebo František Langhammer z Kynšperku nad Ohří. Od 70. let minulého století se stavba námořních jachet v západočeské oblasti značně rozšířila. Důležité je ale dodat, že pro jachtaře v Československu, v době totalitního státu, nebylo možné charterování jachet. Hlavním důvodem byl nedostatek západní měny a omezené vydávání výjezdních doložek. Proto se v té době nejvíce jachtařů vydávalo do zátok Baltského moře. Za pomoci Komise námořního jachtingu v Praze se uskutečnily první plavby vyrobených jachet na otevřeném moři a to především na Baltu a Jadranu.

3.7 Rekreační jachting

V porovnání s dobou před pádem železné opony je dnes dovolená u moře běžná a snadně dostupná. Díky charterovým společnostem si lze zapůjčit plachetnici po celém světě, od Chorvatska přes Řecko až po exotický Karibik, Malajsií nebo dokonce až po Antarktidu. Destinace se ovšem liší nejen cenově, ale i plavebními podmínkami.

Autoři Foršt a Novotný (2012, s. 13-15) v knize Dovolená na jachtě zmiňují, že existuje několik možností, jak si užít dovolenou na jachtě. Jednou z nich je stát se velitelem námořní jachty a tu si potom pronajmout. K plavbě pouze v Chorvatských vodách stačí chorvatský kapitánský patent B. Pro jachtaření po celém světě slouží průkaz velitele námořní jachty A, B nebo C. Tyto licence ale nedokládají znalost radiotelefonisty. Při pronájmu jachty s těmito průkazy musí být na palubě přítomen člen posádky, který vlastní průkaz radiotelefonisty nebo je velitel povinen průkaz radiotelefonisty sám vlastnit. Přesný název je Omezený průkaz operátora námořní pohyblivé služby známý také pod zkratkou SRC (Short Range

Certificate) respektive LRC (Long Range Certificate). Tento průkaz vydává Český telekomunikační úřad na základě úspěšně složené praktické a teoretické zkoušky.

Dále autoři Foršt a Novotný (2012, s. 13-15) uvádí, že další možností je pronájem lodě s kapitánem. Tento způsob dovolené na jachtě je nejjednodušší a zároveň nejvyužívanější. Ovšem k ceně za pronájem se navíc platí služby kapitána.

Poslední možností je zaplatit si plavbu, buď u české nebo zahraniční společnosti. Většinou se jedná o týdenní plavby například z Dubrovníku na Korfu a zpět do Chorvatska. Nabízeny jsou i více týdenní plavby například na německém Baltu. Tato varianta je velmi snadná, vše zařídí společnost, u které je plavba zakoupena a nepožadují se odborné znalosti ani zkušenosti.

3.7.1 Charterová agentura a společnost

Autoři Foršt a Novotný (2012, s. 18-19) dále uvádí, že charterová společnost je správce flotily lodí, které dále pronajímá. Flotilu společnost buď sama vlastní nebo spravuje lodě soukromníků, kteří mají podíl na zisku z pronájmu. Jen v Chorvatsku je těchto společností více než sto.

Existuje i charterová agentura. Hlavní rozdíl je v tom, že charterová agentura jen zprostředkovává pronájem u charterové společnosti. Charterové agentury se provozují zejména ve vnitrozemských státech. Tyto agentury slouží jako prostředník mezi charterovou společností a zájemci o pronájem lodi. Díky tomu, že přivádí nové klienty charterovým společnostem mají tyto agentury nižší a výhodné ceny. Rozdíl v ceně za pronájem rovnou od charterové společnosti se liší i v řádů stovek eur.

Po výběru agentury si na jejích stránkách stačí vybrat termín pronájmu a typ lodi. Po podepsání smlouvy se obecně zaplatí polovina ceny za pronájem, jako záloha. Druhá polovina ceny se platí měsíc před vyplutím.

3.7.2 Náklady rekreačního jachtingu

Autoři Foršt a Novotný (2012, s. 24-33) zmiňují, že celková cena za pronájem lodi se skládá ze samotné ceny pronájmu a dalších poplatků. Přímo u charterové společnosti se musí složit povinná a vratná kauce. Při případném poškození lodi se oprava hradí z této kauce. Běžná výše této kauce se pohybuje mezi 1500 – 2500 eury. Pokud ovšem loď vrátíme bez poškození, celou kauci nám vrátí zpět. Existuje i pojištění kauce, které je nevratné a v případě poškození lodi hradí škody pojišťovna a kauce je vyplacena zpět v plné výši.

Pojištění se v některých smlouvách nevztahuje na plachty nebo motor od záchranného člunu. Další poplatek, který je třeba před vyplutím složit, je tranzitlog a pobytová neboli lázeňská taxa. Tranzitlog zahrnuje závěrečný úklid lodě a používání lodního vybavení. Nepovinným příplatkem je půjčení motoru od nafukovacího člunku, cena tohoto příplatku poté navyšuje tranzitlog. Další výdaje při pobytu na námořní jachtě souvisí se samotnou plavbou. Asi největší výdaje jsou za stání u městského mola nebo v marině. Marina na rozdíl od městského mola poskytuje více služeb, jako doplnění vody a elektřiny. Ceny za jednu noc v marině se pohybují v Chorvatsku mezi 60 - 80 eury. Platby za stání u městského mola se liší podle města.

3.8 Námořní míle a uzel

Protože se v námořním jachtingu často vyskytuje pojem námořní míle a rychlost v uzlech, je třeba vysvětlit jejich definice. Autor Sklenář (2015, s. 37-38) vysvětluje ve své knize Námořní navigace v kostce, co je námořní míle a jednotka rychlosti uzel. Námořní míle je odlišná od délky jedné míle, která se běžně užívá. Námořní míle byla vypočtena pro potřeby vodní dopravy, jako jeden stupeň neboli jedna minuta zeměpisné šířky. Mezinárodně uznávaná délka jedné námořní míle je 1 852 metrů. Jeden uzel je potom rychlost, za kterou například loď upluje jednu námořní míli za hodinu. Uzel je tedy definován jako námořní míle za hodinu.

3.9 Významní Čeští mořeplavci

K významným osobnostem z oblasti jachtingu patří nepochybně jachtař a stavitel lodí Milan Koláček. Sám Milan Koláček (2023) uvádí, že je reprezentant České republiky. Stal se několikanásobným vítězem soutěží v oceánském jachtingu. V roce 2012 získal cenu Osobnost roku námořního jachtingu. Zvítězil také ve francouzském šampionátu, jako jediný cizinec v historii. Milan Koláček se rozhodl postavit si vlastní závodní loď. Zkušenosti o stavě lodí nasbíral na Novém Zélandu, kde pracoval v loděnici. Po příjezdu zhotovil svoji závodní loď. Dnes stojí v čele firmy Sea Concept, kterou založil. Tato firma se zaměřuje na výrobu lodí a jejich kompozitních dílů.

Mezi významné osobnosti českého jachtingu patří i David Křížek. David Křížek (2014) uvádí, že za jeho jachtařskou kariéru obdržel 51 medailí z Mistrovství ČR. Mezi jeho velké

úspěchy patří i 4 plavby přes Atlantský oceán. V roce 2006 obdržel ocenění Osobnost roku udělenou Českou asociací námořního jachtingu. Stal se i osobním trenérem Lenky Šmídové, která získala stříbrnou medaili na Letních olympijských hrách v Athénách v roce 2004. David Křížek také založil společnost Czech Ocean Team, která realizuje jachtařské projekty.

Z dlouhodobého hlediska patří k významným osobnostem jachtingu i Richard Konkolski. Richard Konkolski (2023) uvádí na svých webových stránkách, že pochází z Bohumína a za svou mořeplaveckou kariéru získal několik ocenění. Stal se prvním Čechoslovákem, který první obeplul sám celý svět a to dokonce třikrát. Připsal si také několik světových rekordů, mezi které patřila například nejdelší uplutá trasa během jednoho dne s malou jednotrupou plachetnicí. Za nejrychlejší plavby v různém časovém úseku si Konkolski připsal další desítku světových rekordů.

4 Vlastní práce

4.1 Richard Konkolski a jeho pohled na jachting

„ Na webových stránkách je řada různých a zkreslených informací ve věci historie jachtingu, zvláště námořního. Pověštinou informace jsou publikované přednesem z jiných úst. Rád bych proto uvedl, že tento můj pohled je maximálně objektivní a popsán tak, jak jsem celým obdobím prošel a jeho činnost osobně zažil. Pokud se zmiňuji o osobách, tak v naprosté většině jsem je osobně znal a povětšinou s nimi spolupracoval. “ (Richard Konkolski, 2024)

Jednou z nejvýznamnějších osobností českého a světového jachtingu je Richard Konkolski. Konkolski se narodil roku 1943 v Bohumíně, v tehdejší Čkoslovensku. Tento mořeplavec je nejen velmi úspěšný jachtař, ale také stavitel lodí. Lodě, s kterými se účastnil světových závodů, si postavil sám. Svou první loď Niké I postavil v prádelně bytového domu. Jako první Čechoslovák obeplul sám celý svět na své vlastnoručně postavené lodi. Už ve svých 16 letech začal s okruhovým jachtingem v oddílu jachtingu ŽD Bohumín. V roce 1966 navštívil Polsko a úspěšně složil zkoušky na kormidelníka. Díky knize *Teorie zeglowania* od významného světového teoretika jachtingu Czeslawa Marchaje, mohl postupně získávat teoretické vědomosti, které mohl uplatnit v praxi. V roce 1967 vyplul spolu s manželkou na první plavbu na Baltské moře na polské plachetnici Wagabunda. Právě na Baltském moři se uskutečnily první námořní plavby čkoslovenských jachtařů. V roce 1968 odjeli s manželkou na měsíc do střediska Jastarnia u Baltského moře, kde obdržel patent Kormidelníka mořského, ale úspěšně složil i zkoušky na Instruktora námořního jachtingu. Po roce 1968 napsal sám tři příručky shrnující jeho zkušenosti v Polsku a polskou naučnou literaturu. Tyto příručky s názvy *Etiketa jachtingu*, *Námořní signalizace* a *Lodní kompasy* byly nabídnuty předsedkyni Komise námořního jachtingu za přítomnosti několika členů komise k publikování. Ta jeho nabídku ale odmítla, i přes nedostatek vzdělávací jachtařské literatury. V roce 1968 proto Konkolski založil mimopražskou Komisi námořního jachtingu a to tehdejšího Severomoravského kraje, díky tomu mohl vydávat svou instruktážní jachtařskou literaturu. Po federalizaci Československa dne 27. dubna 1969 byl ustanoven Český svaz jachtingu a Konkolski se stává členem jeho předsednictva. Na první schůzi předsednictva byla oficiálně se všemi pravomocemi

ustanovena oficiální Komise námořního jachtingu. Konkolski byl zvolen předsedou metodické komise navíc se správou jachtařské metodiky Českého svazu jachtingu. Kromě toho byl předsednictvím Českého svazu jachtingu ustanoven členem Komise námořního jachtingu.

„Na další schůzi KNY jsem nebyl pozván, údajně KNY neměla prostředky na mé cestovné. Ujistil jsem je, že nepotřebuji krytí mé cestovní náklady, že jsem minimálně jednou týdně v Praze a že se přizpůsobím termínům schůzí. Nebyl jsem pozván ani na další schůzi, prý byla důležitá a svolána narychlo, stejně tak další. Bylo mi zřejmé že nejsem vítán v komisi. Po další schůzi předsednictva ČSY jsem pozval Ing. Zárubu, předsedu KNY, do kavárny Slávie, abychom si vyříkali mé členství v komisi. Ing. Záruba se však především zajímal o můj názor a mou pomoc na vyřešení jeho nelogického řešení větrného automatického kormidla. Tématu mého členství a práci v komisi se vyhýbal a nehodlal se k problému vyjádřit. Bylo mi jasné, že Ing. Záruba je jako předseda jen figurkou a komisi vede Jarmila Dvořáková a té já, jako jediný člen s obdobným vzděláním a jachtařskými znalostmi nejsem v komisi vhod. Nebyl jsem pozván ani na další schůzi a tím mé členství v KNY pozvolna vyprchalo.“ (Richard Konkolski, 2024)

4.1.1 Počátky jachtařských průkazů v Československu

V tehdejším Severomoravském kraji byl velký zájem o jachting a jachtařské průkazy. Protože Komise námořního jachtingu v Praze nepořádala žádné školení ani zkoušky pro získání jachtařských průkazů, realizovala je Komise námořního jachtingu v Severomoravském kraji.

*„Provedení školení i zkoušek vyvolalo nevoli u členů KNY v Praze. Následovalo zveřejněné prohlášení, že podle pokynů je možné provádět zkoušky a školení na stupeň B a C pro námořní jachtaře **pouze přes ústřední školu ČTO**, to je v Klánovicích. KNY zamezila organizovat školení a zkoušky v námořním jachtingu v krajích mimo Prahu. Školení a zkoušky „B“ uskutečnily v Klánovicích až za další dva roky v únoru 1973 a týden později na „C“ v samotné Praze. Byl to nepochopitelný paradox.“ (Richard Konkolski, 2024)*

Právě z toho důvodu se námořní plavby od roku 1971 do roku 1972 týkaly především severomoravských jachtařů, kteří měli možnost získat jachtařské průkazy .

4.1.2 První vítězství v námořním jachtingu

Po uplutí 1 890 námořních mil na německém Baltském moři, po splnění praktické zkoušky na dvojtěžňové plachetnici a následně po závěrečné zkoušce roku 1970 ve Varšavě, získal Konkolski polský kapitánský titul. V tomtéž roce se zúčastnil dvou námořních závodů na Baltském moři. Z nichž ve druhém závodě zvítězil.

„Bylo to první vítězství československého kapitána v námořních závodech po 36 letech, od doby vítězství jachty Vltava ve Splitu. Všechny tyto plavby byly v dané době vyhodnoceny jako nejlepší plavby roku a v hodnocení získaly největší počet bodů, ale bohužel ani dnes nejsou zahrnuty v historických zprávách Českého jachetního svazu, ČANY nebo ČYK, jehož jsem čestným členem. Stejně tak mnohé další plavby na Niké. V roce 1970 jsem byl jediným námořním jachtařem, který získal I. výkonnostní třídu v námořním jachtingu a to byl jediný údaj zveřejněn v ročence roku 1970.“ (Richard Konkolski, 2024)

4.1.3 Jednotná sportovní klasifikace

Po federalizaci se zavedla v Československu jednotná sportovní klasifikace. Díky tomuto systému byly všechny sporty hodnoceny na základě jejich výsledků. Jednotlivá odvětví sporu se tak dala mezi sebou srovnávat. Tento systém tak zajišťoval finanční podporu i těm oddílům, jejichž činnost nebyla kladně přijímána. Zároveň byl tento systém klasifikace velkým přínosem pro námořní jachting. Do zavedení jednotné sportovní klasifikace řada jachtařů a jachtařských oddílů nahlížela na námořní jachting jako na něco, co odvrací jejich členy od okruhového jachtaření. Jednotná sportovní klasifikace ale hodnotila i výsledky námořního jachtingu, tím se začaly více prosazovat námořní plavby.

4.1.4 Demokratický centralismus z pohledu Richarda Konkolského

Tento systém podle Konkolského v případě jachtingu nefungoval. Členové sportovních oddílů si měli určit sportovní akci, u námořního jachtingu šlo o plavbu nebo závod. Tato akce měla být projednána a schválena oddílem jachtingu a dále pak po jedné linii tělovýchovnou jednotou, okresním a krajským výborem tělovýchovy a po druhé okresní a krajskou sekcí jachtingu. Navíc se pro takovou plavbu nebo závod muselo sehnat

doporučení a schválení od zaměstnavatele, organizace Komunistické strany Československa a Revolučním odborovým hnutím, případně vojenské správy. Takto zpracovaný a schválený plán činnosti měl dojít na Český svaz, v případě jachtingu na předsednictvo Českého svazu jachtingu, tam plán mohl být posouzen Komisí námořního jachtingu. Poté byl vybrán nejlepší návrh, ten znovu projednán a schválen předsednictvem Českého svazu jachtingu.

„Demokratický centralismus v jachtingu však končil na hranicích města Prahy. Předsednictvo jak Českého, tak Československého svazu jachtingu si rozhodovalo podle své vůle, na požadavky zdola málokdy reagovalo, někdy přislíbilo pomoc, ale tím to skončilo. Rozhodně tak bylo v mém případě.“ (Richard Konkolski, 2024)

4.1.5 Sólo závod přes Atlantik

V roce 1971 uskutečnil Konkolski na nově postavené lodi Niké I zkušební plavbu kolem Dánska. Poté vykonal plavbu přes Severní moře až k břehům Anglie a zpět, aby se mohl kvalifikovat na sólo závod přes Atlantik OSTAR 1972.

Obrázek 1 Richard Konkolski v závodu přes Atlantik v roce 1972 na Niké I



Zdroj: Richard Konkolski (2024)

„Před a během plavby jsme natočili pět dokumentárních filmů pro Ostravskou televizi. Byly to jedny z prvních dokumentárních filmů u nás vůbec.“ (Richard Konkolski, 2024)

Konkolski měl plán účasti na závodech zpracovaný už v roce 1969, povolení však dostal na poslední chvíli. Nakonec se mu ale podařilo dostat na start do Plymouth v Anglii včas. Jeho loď Niké byla druhou nejmenší plachetnicí ze všech 60 přihlášených lodí. Po startu se Niké v bouři zlomil stěžen, a tak byl Konkolski nucen závod ukončit. Ještě před závodem mu bylo oznámeno, že nesmí reprezentovat socialistický stát na soukromém majetku.

„Před odjezdem na závod mi bylo sděleno, že nemohu reprezentovat socialistický stát na soukromém majetku, a tak jsem Niké I daroval podniku Železářny a drátovny Bohumín n.p. To se obrátilo v dobré, poněvadž ŽDB zafinancovaly náhradu stěžně a já mohl opětovně vystartovat.“ (Richard Konkolski, 2024)

Podle pravidel závodu by Niké I doplula do cílového Newportu v USA na 6. místě. Organizátoři se ale neřídili pravidly, takže Niké byla zařazena až na 41. místo. Za tuto plavbu dostal Konkolski jeho první zahraniční ocenění v Polsku. Cestou zpět mu byla povolena plavba kolem světa. Téhož roku uplul Konkolski rekordních 6 465 námořních mil. Komise námořního jachtingu ale nezahrnula tuto plavbu do hodnocení a tím oddíl nezískal body.

4.1.6 Rok 1974 až 1979

Roku 1974 proplul Konkolski se svou lodí Niké celou Velkou korálovou bariérou, Torresovou úžinou, překonal Indický oceán a doplul do Durbanu v Jižní Africe. Během tohoto roku uplul Konkolski s jeho lodí Niké 7 805 námořních mil.

Obrázek 2 Richard Konkolski na lodi Niké I v Indickém oceáně v roce 1974



Zdroj: Richard Konkolski (2024)

Ani v tomto roce ale nezahrnula Komise námořního jachtingu jeho výkony do bodového hodnocení. Téhož roku mu neprodloužil Český svaz jachtingu cestovní povolení a prohlásili Konkolského za utečence. Přes Českou tiskovou kancelář byla zastavena jeho publikační činnost. Z tohoto důvodu s ním mnoho redaktorů ukončilo spolupráci.

Roku 1975 dokončil Konkolski svou první sólovou plavbu kolem světa, která činila 33 561 námořních mil. Za tuto plavbu obdržel v Polsku trofej Stříbrného sextantu jachtaře roku. V Československu se dočkal uznání až po dvou měsících od plavby, když mu byl v Praze udělen titul Mistra sportu.

V roce 1976 přes snahu o zařazení do plánu mezinárodních sportovních styků na rok 1976, jeho žádost Komise námořního jachtingu i Český svaz jachtingu neschválili.

„Nakonec jsem napsal dopis prezidentu republiky Gustávu Husákovi. Z hradu jsem sice obdržel nic neříkající odpověď, ale pravděpodobně někdo zavolal na předsednictvo ÚV ČSTV, a to mi schválilo start v závodě i přes silnou nevěru a nespokojenost vedení ČSY.“

(Richard Konkolski, 2024)

Roku 1976 se tak Konkolski mohl účastnit závodu OSTAR 76 ze Svinoústí do Plymouthu.

„Během června a července jsem úspěšně zvládl 3 587 námořních mil dlouhý závod a ze 125 lodí jsem skončil na 2. místě v handicapovém hodnocení. V absolutním hodnocení ve třídě Jester Niké obsadila 33. místo z 82 lodí, přičemž byla nejmenší s délkou 7,42 metru. Nejdelší loď měřila 72 metrů.“ (Richard Konkolski, 2024)

Za tuto plavbu obdržel titul Zasloužilého mistra sportu a odměnu 10 000 korun. Tato finanční odměna byla jediná, kterou kdy obdržel za sportovní výkon. Téhož roku byl také zařazen mezi deset nejlepších sportovců v Československu.

Roku 1979 byla spuštěna na vodu nová plachetnice Niké II. S touto lodí se Konkolski účastnil dalších závodů jako OSTAR 80 nebo Parmeli Race z Anglie kolem Jižní Afriky s cílem v Západní Austrálii. Při tomto závodě uplul s Niké II 15 216 námořních mil s 4. nejlepším časem. Roku 1980 uskutečnil Konkolski svou třetí sólo plavbu přes Atlantik v závodě OSTAR 1980. Niké II doplula ze 100 lodí na 9. místě. Konkolski potom vypracoval nový plán závodní činnosti na další 4 roky.

„Plán obsahoval účast v sólo závodě na Baltu o pohár Polonéza, sólo závod kolem světa Around Alone (později přejmenován na BOC Challenge) a sólo závod z New Yorku do San Franciska trasou kolem mysu Horn.“ (Richard Konkolski, 2024)

Komise námořního jachtingu i Český svaz jachtingu ale schválily jen závod na Baltu. Konkolski se poté snažil o povolení dalších závodů, ale ze strany oficiálních svazů jachtingu se dočkal jen odmítnutí.

4.1.7 Rok 1982, sólo závod přes Atlantik a cesta do USA

Richard Konkolski se roku 1982 zúčastnil s jeho plachetnicí Niké II dalšího závodu přes Atlantik BOC Challenge s cílem v Newportu v USA. Spolu s ním se této plavby účastnili i jeho žena a syn. Po tomto závodě, v srpnu roku 1982, startoval Konkolski v sólo závodě kolem světa s cílem v Newportu, kam doplul na jaře roku 1983. Niké II uplula v tomto závodě 28 975 námořních mil. Konkolski vyhrál 2 etapy a také si připsal 5 světových rekordů.

Obrázek 3 Richard Konkolski v závodě BOC Challenge v roce 1982 na Niké II



Zdroj: Richard Konkolski (2024)

*„Během závodu jsem byl odsouzen na 10 let vězení a po závodě jsme zůstali v USA.“
(Richard Konkolski, 2024)*

V Americe se Konkolski účastnil dalších plaveb. Roku 1986 se zúčastnil dalšího závodu kokem světa BOC Challenge 86. V tomto závodě, dlouhém 29 200 námořních mil, se Konkolski umístil na 5. místě. Za jeho jachtařskou činnost obdržel již čtvrtý titul jachtaře roku v Německu. Dostal také uznání amerického prezidenta Ronalda Reagana a senátu státu Rhode Island. Zároveň se stal prvním člověkem na světě, který vykonal tři sólo plavby kolem světa s trasou kolem antipodu. Se svou rodinou žili v USA 33 let a zpět do Česka se vrátili až v roce 2014.

„V roce 2009 se nám za problémy v minulosti omluvil Český svaz jachtingu a s Mirkou jsme obdrželi čestné členství, stejně tak v ČANY a Českém Yacht Clubu. Mám průkaz A – Velitele jachty oceánské plavby č. 122 a během pobytu doma jsem byl na 5 plavbách v Chorvatsku. Hlavně se však věnuji psaní knih a přednáškám.“ (Richard Konkolski, 2024)

4.1.8 Shrnutí

Z výpovědi Richarda Konkolského je značně vidět, že provozovat námořní jachting v době totalitního režimu nebylo vůbec snadné. Překážky nesouvisely jen s vycestováním za hranice, ale například i s pojmenováním jeho vlastnoručně vyrobené lodi Niké I respektive Niké II.

„Mé původně vybrané jméno nakonec zůstalo – Niké. Ty snahy byly proto, že jsem postavil neobyčejnou loď a chtěl na ni jet neobyčejný mezinárodní závod. Neznám jediný případ, že by někdo měl problém s pojmenováním běžné plachetnice pro okruhový, nebo námořní jachting.“ (Richard Konkolski, 2024)

Konkolski, ale odmítá tvrzení, že byl jachting v minulém režimu vnímán jako buržoazní sport. Sám se s označením jachtingu jako prozápadní nikdy nasetkal.

„Jsem přesvědčen, že v každém systému hlavní problémy dělají lidé, kteří daný systém využívají pro své zájmy a podle své povahy.“ (Richard Konkolski, 2024)

V minulém režimu bylo více členů jachtařských klubů než po roce 1989. Po revoluci dobrovolníci odcházeli a jachtařské kluby se stávaly majetkem soukromníků. Kromě jachtařských klubů zde byly i loděnice, které stavěli dobrovolní jachtaři.

„Vyprojektoval jsem, sehnal peníze a s kamarády postavil v Bohumíně loděnici. Dnes je v soukromých rukou. Nějakou dobu v ní byla stolárna, poněvadž byla vybavena všemožnými dřevoobráběcími stroji, s pomocí kterých jsme si stavěli závodní lodě.

(Richard Konkolski, 2024)

Přestože musel kvůli totalitnímu režimu a především kvůli tehdejším funkcionářům v Československu emigrovat do USA, všech závodů se účastnil jako Čechoslovák. Všechny jeho plavby byly tedy pod českou vlajkou.

4.2 Činnost Námořního úřadu ČR

V rámci své praxe k bakalářské práci, mi byla poskytnuta možnost pracovat na Ministerstvu dopravy oddílu Námořního úřadu. Během jednoho měsíce mi bylo umožněno sledovat a podílet se na práci, kterou zde zaměstnanci vykonávají. Námořní úřad vykonává práce od vydávání průkazů způsobilosti vedení námořní jachty přes vedení námořního rejstříku až po úpravu zákona. Právě zde je dobře znatelné, jak roste obliba Čechů o jachting. I když by se dalo namítnout, že Námořní úřad ve vnitrozemském státě nemá žádné uplatnění, opak je pravdou.

V rámci bakalářské praxe mi byl umožněn přístup k evidenci vlastníků průkazu způsobilosti vedení námořní jachty C, B i A. Námořní úřad kromě vydávání nových jachtařských průkazů také vydává duplikáty nebo zajišťuje jejich prodloužení. Prodloužení stávajících průkazů je za podmínky doložení uplutých námořních mil v jachtařské knížce. Například jachtařský průkaz C se obnovuje po deseti letech, pokud držitel uplul nejméně pět set námořních mil, ve funkci velitele jachty, za posledních deset let.

Pro přehled vydaných průkazů v roce 2022 a částečně v roce 2023 slouží následující tabulky. V tabulce 1 jsou zachyceny počty vydaných průkazů k vedení námořní jachty (JP) od ledna do listopadu roku 2022. Počty za prosinec mi pracovníci úřadu nebyly poskytnuty.

Tabulka 1 Vydané jachtařské průkazy k vedení námořní jachty od ledna do listopadu 2022

Rok 2022	JP nový	JP prodloužení	JP duplikát	Celkem
LEDEN	54	52	0	106
ÚNOR	37	57	1	95
BŘEZEN	79	72	1	153
DUBEN	117	72	2	191
KVĚTEN	155	102	2	259
ČERVEN	226	91	3	320
ČERVENEC	95	47	3	145
SRPEN	66	71	4	141
ZÁŘÍ	42	52	2	96
ŘÍJEN	53	55	1	109
LISTOPAD	79	63	2	144
CELKEM	950	679	20	1759

Zdroj: vlastní zpracování, Námořní úřad ČR (2023)

Do listopadu roku 2022 bylo vydáno 950 nových jachtařských průkazů. Nejvíce jich bylo vydáno v měsíci červen. Podle zaměstnankyně Námořního úřadu, je v tomto měsíci nejvyšší nárůst z důvodu začátku jachtařské sezóny. Jachtařská sezona pro Čechy obvykle začíná koncem června až začátkem července. Od ledna do listopadu 2022 bylo dále vydáno 679 prodloužených jachtařských průkazů a 20 duplikátů.

Pro přehled, jaký typ průkazu je nejvíce vydáván, slouží následující tabulky. V nich jsou v jednotlivých měsících uvedeny počty vydaných jachtařských průkazů A, B a C.

Za měsíc květen, červen a červenec je vydáváno těchto průkazů nejvíce z celého roku.

Tabulka 2 Vydané jachtařské průkazy k vedení námořní jachty za květen 2023

Květen 2023	JP nový	JP prodloužení	JP duplikát	Celkem
Jachtařský průkaz A	1	2	0	3
Jachtařský průkaz B	0	26	0	26
Jachtařský průkaz C	118	101	1	220
Celkem průkazů	119	129	1	249

Zdroj: vlastní zpracování, Námořní úřad ČR (2023)

V tabulce číslo 2 jsou uvedeny počty vydaných jachtařských průkazů (JP) k vedení námořní jachty A, B a C za měsíc květen. Celkem bylo vydáno 249 těchto průkazů z nichž bylo nejvíce z kategorie C.

Tabulka 3 Vydané jachtařské průkazy k vedení námořní jachty za červen 2023

Červen 2023	JP nový	JP prodloužení	JP duplikát	Celkem
Jachtařský průkaz A	1	1	0	2
Jachtařský průkaz B	5	19	1	25
Jachtařský průkaz C	160	84	2	246
Celkem průkazů	166	104	3	273

Zdroj: vlastní zpracování, Námořní úřad ČR (2023)

V tabulce číslo 3 je přehled vydaných jachtařských průkazů k vedení námořní jachty za měsíc červen 2023. Opět bylo z 273 vydaných průkazů nejvíce z kategorie C.

V následující tabulce je přehled vydaných jachtařských průkazů opravňujících k vedení námořní jachty za červenec roku 2023.

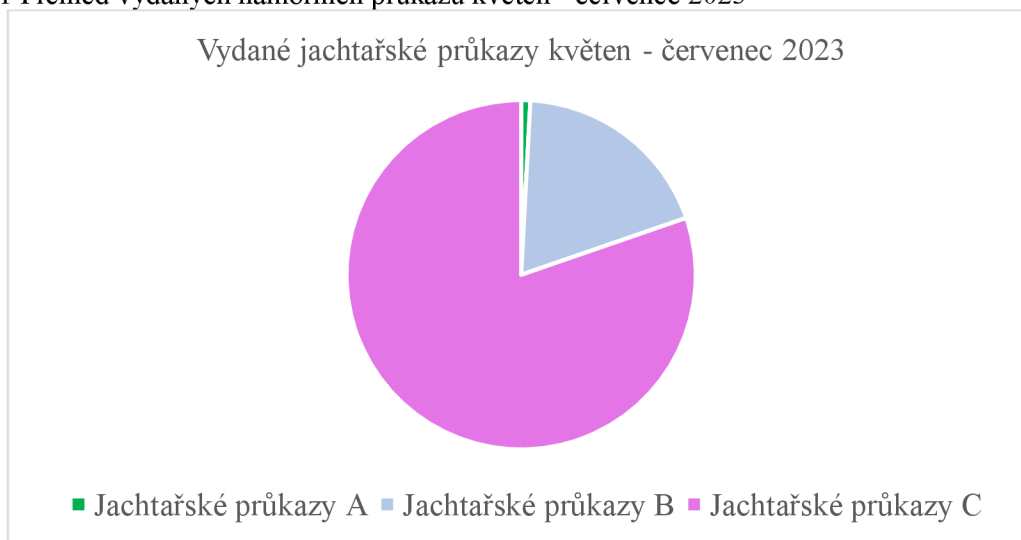
Tabulka 4 Vydané jachtařské průkazy k vedení námořní jachty za červenec 2023

Červenec 2023	JP nový	JP prodloužení	JP duplikát	Celkem
Jachtařský průkaz A	0	1	0	1
Jachtařský průkaz B	3	13	0	16
Jachtařský průkaz C	63	40	1	104
Celkem průkazů	66	54	1	121

Zdroj: vlastní zpracování, Námořní úřad ČR (2023)

Z tabulek je zřejmé, že i v roce 2023 bylo vydáno nejvíce jachtařských průkazů v červnu. Sama zaměstnankyně Úřadu zmínila červen jako nejvytíženější měsíc. Od května do července roku 2023 bylo vydáno 643 průkazů z tohoto nových 351 nově vydaných. Pro lepší přehled slouží následující graf, kde je lépe vidět velký nepoměr vydaných průkazů C oproti průkazům B a A.

Graf 1 Přehled vydaných námořních průkazů květen - červenec 2023

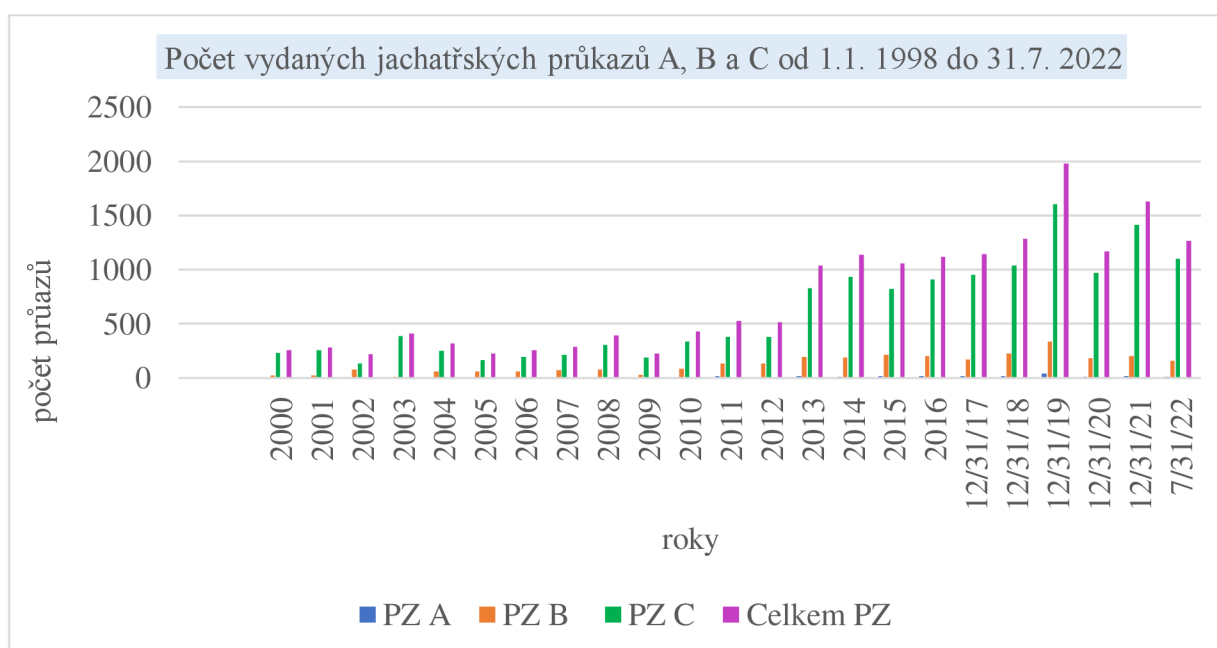


Zdroj: vlastní zpracování, Námořní úřad ČR (2023)

Meziměsíčně bylo vydáno nejvíce průkazů C. Naopak nejméně bylo vydáno průkazů kategorie A. Jde o nově vydané průkazy, mezi počty se nepromítají duplikáty nebo

prodloužené průkazy. Jachtařský průkaz C je do 20 námořních mil od pobřežní linie a proto mnohdy stačí pro dovolenou na jachtě například v Chorvatsku. Většině Čechům stačí pro potřeby rekreačního jachtingu průkaz C a nerozšiřují si licence na kategorii B. Chorvatsko také jednostranně uznalo české jachtařské průkazy, a tak mohou čeští vlastníci průkazu C plout v chorvatských vodách bez omezení. Nejméně je vydáváno průkazů A. Teoretické zkoušky jsou mnohem náročnější a jachtařská školicí střediska mnohdy nabízí přípravu jen na zkoušky pro získání průkazu C nebo B. Průkaz A slouží k zaoceánským přeplavbám.

Graf 2 Přehled vydaných námořních jachtařských průkazů od roku 2000 do července 2022



Zdroj: vlastní zpracování, Námořní úřad ČR (2023)

Od roku 2000 je vydávání průkazů opravňujících vedení námořní jachty v kompetenci Ministerstva dopravy respektive jeho oddílu Námořního úřadu. Od roku 2000 platí také vyhláška č. 315/2000 Sb., o technickém a záchranném vybavení námořní jachty a prokazování způsobilosti k vedení námořní jachty. Z grafu lze vyčíst, jak se od roku 2000 do července roku 2022 měnil počet vydaných jachtařských průkazů. Celkový počet vydaných průkazů do 31.7. 2022 je 17 157. V každém roce je vydáno nejvíce průkazů C. Nejvyšší nárůst vydaných průkazů byl v roce 2019. Jedním z důvodů tohoto nárůstu roku 2019 je novela vyhlášky č. 315/2000 Sb., o technickém a záchranném vybavení námořní jachty a prokazování způsobilosti k vedení námořní jachty, tou se od 1. ledna 2019 změnila podoba průkazů a nově také byla prodloužena jejich platnost z pěti na deset let. Dalším

z důvodů nárůstu vydaných JP byla dobrá ekonomická situace, právě ještě před pandemií covid 19. Nejvíce bylo vydaných jachtařských průkazů k oprávnění vedení námořní jachty kategorie C, a to přesně 13 996. Dále bylo vydáno 2 934 průkazů B. Nejméně bylo vydáno jachtařských průkazů kategorie A. Počet vydaných jachtařských průkazů A od roku 2000 do července 2022 činí 227. Od roku 2013 vydal Námořní úřad každý rok více než tisíc průkazů. Je třeba dodat, že tyto počty ukazují jen průkazy vydané Námořním úřadem ČR. Mnoho Čechů vlastní jiné průkazy opravňující vedení námořní jachty, jako jsou například anglické průkazy RYA (Royal Yachting Association) nebo chorvatský průkaz B, který je ovšem uznáván jen v chorvatských vodách a není veden v rejstříku držitelů jachtařských průkazů na Námořním úřadě. Nejde tedy zcela přesně odhadnout kolik Čechů vlastní průkaz k vedení námořní jachty.

Podle ředitele Námořního úřadu má každá země své standardy pro námořní plavby a v každé zemi je uznáván jiný typ průkazů.

Z důvodu nesourodosti evropských zemí ve standardech uznávání jachtařských průkazů se Námořní úřad ČR snažil ve spolupráci s Evropskou komisí o jejich sjednocení. Evropská komise už v minulosti vydala prohlášení o snaze sjednotit kapitánské průkazy evropských zemí.

Podle Evropské komise se přibližně 36 milionů občanů EU pravidelně věnuje rekreační plavbě. V evropských vodách je evidováno více než 6 milionů lodí. Obrat charterového sektoru EU dosahuje zhruba 6 miliard eur a zajišťuje asi 20 000 pracovních míst.

Obrat evropských přístavů se odhaduje na téměř 4 miliardy eur, tyto přístavy zaměstnávají přibližně 40 000 až 70 000 lidí.

Z důvodu různé kvalifikace v jednotlivých členských státech může například profesionální kapitán svou licenci uplatnit pouze v zemi, kde tuto licenci získal. Podle Evropské komise se z tohoto důvodu tyto pracovníci často kvůli práci musejí stěhovat do země, kde platí jejich licence. Zabraňuje to ale také růstu tohoto odvětví.

Česká republika a konkrétně Námořní úřad ČR se účastnil jednání ve snaze Evropské komise ve sjednocení standardů námořních licencí v jednotlivých členských státech.

Díky mé praxi mi byly poskytnuty seznamy osob oprávněných provádět praktické zkoušky k prokázání odborné způsobilosti velitelů jachet. O těchto osobách vede Námořní úřad ČR seznam, který k 30.6. 2023 čítá 143 jmen. Podle vyhlášky č. 315/2000 Sb.,

o technickém a záchranném vybavení námořní jachty a prokazování způsobilosti

k vedení námořní jachty může být komisař nebo instruktor osoba, která má odbornou způsobilost a je držitelem jachtařského průkazu A nebo B.

Dále vede Námořní úřad ČR seznam osob pověřených posuzováním zdravotní způsobilosti velitelů námořních jachet. V tomto seznamu je 14 osob. V porovnání s počtem vydaných licencí je počet těchto pověřených lékařů velmi malý.

Dalším seznamem, který Námořní úřad eviduje je seznam zkušebních komisařů pro ověřování odborných znalostí žadatelů o průkaz způsobilosti k vedení námořní jachty. V tomto seznamu je vedeno do konce roku 2023 celkem 108 pověřených komisařů.

Dále je Námořním úřadem pověřeno školením 9 školicích středisek k získání způsobilosti operátora námořní pohyblivé služby SRC (Short Range Certificate). Zkoušky ze způsobilosti operátora SRC spadají dále do kompetence Českého telekomunikačního úřadu, kde je také tato zkouška vykonávána.

Kromě seznamů osob vede Námořní úřad i seznam jachtařských školicích středisek. Do roku 2000 musela tato střediska získat ke svému provozu oprávnění Ministerstvem dopravy. Dnes je provozování těchto jachtařských školicích středisek bez omezení. Pouze na samotné oficiální zkoušce je přítomen komisař pověřený Ministerstvem dopravy. Ministerstvo dopravy konkrétně jeho oddíl Námořního úřadu tedy dohlíží na průběh zkoušek a schvaluje jejich pořádání.

Díky těmto seznamům, které eviduje Námořní úřad je vidět nejen meziroční nárůst osob v nich zapsaných, ale i velký počet pracovních míst, která jsou spojena s jachtingem v České republice.

4.3 Činnost Státní plavební správy

Mnoho jachtařů začíná s jachtingem na českých vodách, než se pustí na moře. Jachting v Česku je také dobrý na trénování, i když podmínky jsou mnohem jednodušší než na moři. Vnitrozemský jachting nespadá pod kontrolu Námořního úřadu ČR, ale je v kompetenci Státní plavební správy, kterou metodicky řídí Ministerstvo dopravy. Státní plavební správa vykonává obdobně jako Námořní úřad ČR dohled nad zkouškami, vydává průkazy a vede rejstřík plavidel provozovaných na vnitrozemských vodách. Evidence plavidel se dělí do dvou rejstříků, a to Plavební rejstřík a Rejstřík malých plavidel. Právě v Rejstříku malých plavidel je na českých vodách vedeno nejvíce plavidel. Mezi malá plavidla se řadí i plachetnice. Plachetnic, jak lze vidět v následující tabulce, je na českých vodách evidováno 3 234 do konce roku 2022. Jedná se o druhé nejpočetnější malé plavidlo na našem území. Státní plavební správa má celkem tři pobočky a to v Praze, Děčíně a v Přerově. Nejvíce je malých plavidel zaregistrováno na pobočce Praha.

Tabulka 5 Druhy plavidel v rejstříku malých plavidel do roku 2022

Plavidla registrovaná v rejstříku malých plavidel k 31. 12. 2022	
Plavidlo	Počet
Malé plavidlo s vlastním pohonem	16 194
Plachetnice	3 234
Malé plavidlo bez vlastního pohonu	662
Vodní skútr	805
Převozní lodě	11
Celkem	20 906

Zdroj: vlastní zpracování, (Zprávy o činnosti úřadu, 2023)

Na plachetnici vedenou v Rejstříku malých plavidel je zapotřebí získat průkaz VMP neboli Vůdce malého plavidla respektive rekreačního plavidla. Tento průkaz uděluje Státní plavební správa po prokázání způsobilosti, tedy po složení teoretické a praktické zkoušky. Podle Státní plavební správy do konce roku 2022 vlastnilo tento průkaz 65 608 osob. Velký počet zaregistrovaných plachetnic v Česku značí i o růstu zájmu Čechů o tento sport.

4.4 Činnost České asociace námořního jachtingu

Česká asociace je přidružený spolek k Českému svazu jachtingu. Jejím cílem je sdružovat námořní jachtaře v Česku. Kromě pořádání závodů v námořním jachtingu a udílení cen, pořádá ČANY každoročně setkání členů, která slouží k edukaci a výměně informací z oblasti jachtingu. Mimo to spolupracují s jinými organizačními celky, zabývající se jachtingem jako například Jachting.info. Dále se účastní každoročního jachtařského veletrhu ForBoat. Je také spojena se správou rekreačního jachtingu, jak námořního, tak vnitrozemského.

„Ale především sdružujeme námořní jachtaře, lidi kteří milují moře a námořní jachting, mnozí si to zvolili za svůj život a potulují se někdo po oceánech. Je to úplně jiná skupina lidí, než ta, která má ráda závodění.“ (Martin Blagoev, prezident ČANY, 2024)

„ČANY Offshore Cup - ČANY pořádá každý rok v září jachtařský závod v Baltickém moři, ČANY Offshore Cup, jedná se o nonstop třídenní závod cca 300 NM. Letos bude 12. ročník, závodů se zúčastňuje do 10 lodí a posádek. Cenou je putovní křišťálový globus ČANY.“ (Martin Blagoev, prezident ČANY, 2024)

ČANY do roku 2024 čítá 1271 členů z nichž je aktivních členů zhruba 100-150. Ročně se zvýší počet členů asi o 10 až 20.

„V případě, že státní orgány vymyslí něco, co se jachtařské obci nelíbí, počet aktivních členů vždy prudce stoupá, neboť se to snažíme všichni řešit a to prostřednictvím ČANY.“ (Martin Blagoev, prezident ČANY, 2024)

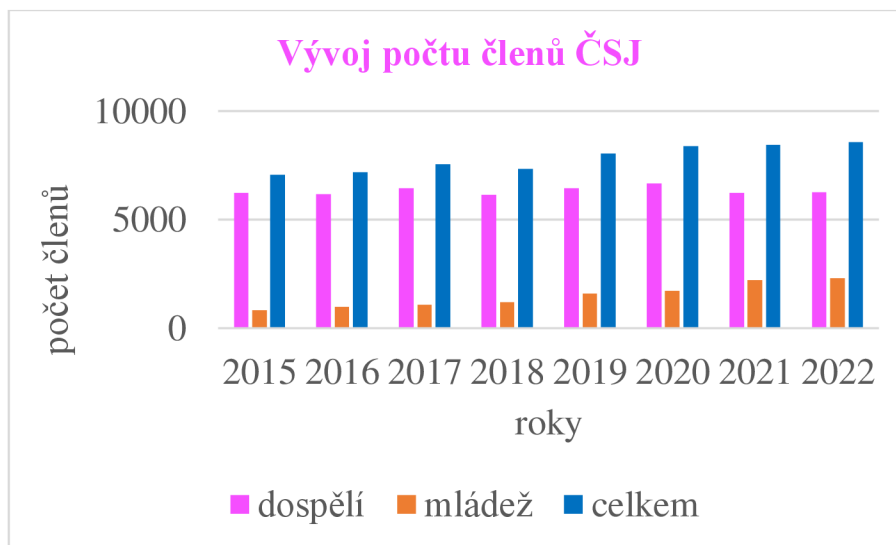
ČANY nesouhlasila s přijetím Námořního zákona, který Česká republika přijala v roce 2002. Při jeho vzniku se snažila o jeho úpravy, které měly vést k většímu zpřístupnění běžných jachtařů. Nakonec byl ale zákon přijat v takové podobě, která nebyla pro jachtaře vhodná.

„V té době bylo úřednictvo na ministerstvu etablováno z námořních obchodních lodí, ..., tyto lidé o rekreačních jachtách, jachtařích, jak to funguje a jaké mají potřeby vůbec nic nevěděli, a tak byl zákon stvořen tak, jak se říká, tedy o vás, bez vás. Bohužel dodnes, ačkoliv jsme bez moře, máme jedny z nejméně přívětivých legislativních podmínek pro jachtaře, pokud se vezme v úvahu Evropa a civilizovaný svět.“ (Martin Blagoev, prezident ČANY, 2024)

4.5 Činnost Českého svazu jachtingu

Český svaz jachtingu je zájmový spolek. Kromě pořádání závodů uděluje ČSJ také závodní licence a trenérské licence. Dále tento spolek zajišťuje organizaci české reprezentace jachtingu. Český svaz jachtingu má podle slov pracovnice tohoto spolku 91 klubů.

Graf 3 Přehled počtu členů Českého svazu jachtingu od roku 2015 do roku 2022



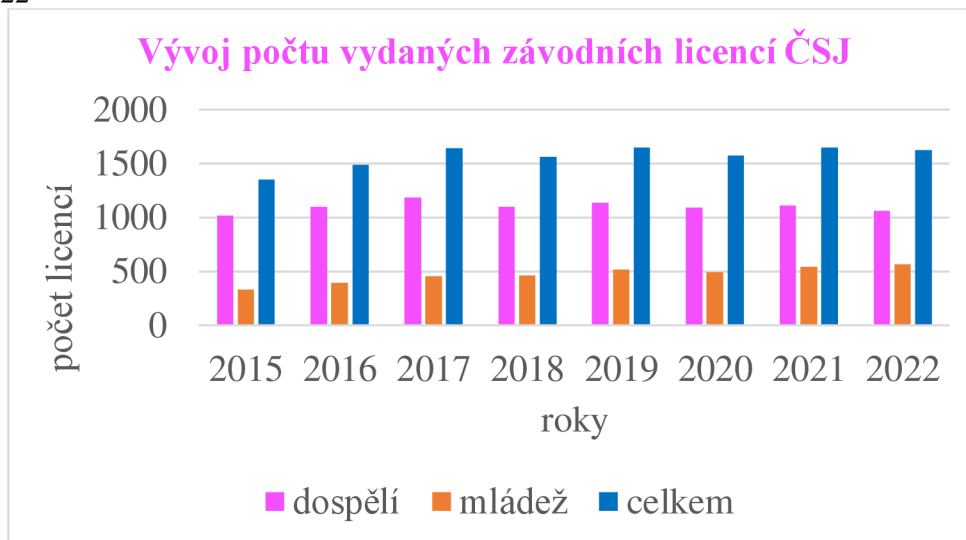
Zdroj: vlastní zpracování, (ČSJ 2024)

Z grafu vyplývá, že počet členů ČSJ má rostoucí charakter, hlavně od roku 2019. Více přibývá počet mládeže než členů dospělých. Celkový počet členů v roce 2022 činil 8 563 členů, z toho 2 301 mládež a 6 262 dospělí.

„Na kontinuální nárůst počtu členů ČSJ mají vliv zejména vynaložené prostředky na propagaci jachtingu, školení nových trenérů, nabízení různých výhod členům. (PR manažerka ČSJ, 2024)

Díky následujícímu grafu lze vidět vývoj počtu vydaných závodních licencí ČSJ. Tabulka dělí zakoupené závodní licence na dospělé nad 18 let, mládež, tedy do 18 let a celkový počet vydaných licencí.

Graf 4 Přehled počtu vydaných jachtařských licencí Českým svazem jachtingu od roku 2015 do roku 2022



Zdroj: vlastní zpracování, (ČSJ 2024)

Počty představují zároveň počet osob, které se v daném roce účastnily alespoň jednoho závodu. V roce 2019 lze vidět nárůst počtu vydaných závodních licencí, stejně jako u vydaných průkazů na námořní jachty. Celkový počet vydaných závodních licencí v roce 2022 činil 1 625.

4.6 Podnikatelské příležitosti na trhu jachtingu v České republice

Díky velkému nárůstu zájmu Čechů o jachting a dovolenou na jachtě se zvyšuje i poptávka po přípravných kurzech, lodích ale i zprostředkovávajících charterových agenturách.

Autorka webového článku Námořní jachting a neobvyklé postavení Čechů v zájmu o moře (2021) zmiňuje, že existuje několik způsobů, jak v jachtingu podnikat, a to dokonce i ve vnitrozemském státě. Jednou z možností je založení živnosti poskytující například vzdělání v oblasti jachtingu, praktické a teoretické kurzy pro získání licence nebo kondiční a sportovní plavby. Další živností v rámci tohoto sportu je jachetní instruktor, pověřený provádět praktické zkoušky k prokázání odborné způsobilosti velitelů jachet, nebo komisař pro ověřování odborných znalostí žadatelů o průkaz způsobilosti k vedení námořní jachty. Do živností zahrnující jachting se řadí i sportovní lékaři pověřeni posuzováním zdravotní způsobilosti velitelů námořních jachet na základě Zákona o námořní plavbě.

Kromě těchto živností existuje v České republice i velké množství charterových agentur. Autorka webového článku Námořní jachting a neobvyklé postavení Čechů v zájmu o moře (2021) dále uvádí, že hned po roce 1989 se Češi začali vydávat na moře. Nejprve s plachetnicemi vlastní výroby, které byly nazývány jako *“garážovky“*. Poté začali vznikat první charterové agentury, které spolupracovaly se zahraničními vlastníky flotil velkých námořních plachetnic. Počátky charteru byly v Chorvatsku na zmíněných *“garážovkách“*, docházelo tak k černému trhu pronájmu jachet, které nebyly nijak registrované. Mnoho profesionálních českých charterových agentur je zařazeno v Asociaci charterových agentur - YCA (2017), zkráceně YCA uvádí, že členské agentury YCA mají jednotný a garantovaný postup a vyměňují si informace například o zahraničních obchodních partnerech. Každá agentura YCA musí splňovat etický kodex a být v souladu s platnou legislativou upravující pronájem lodí. Členské agentury Mezi tyto agentury patří například: AZ Yacht Charter, Colins Yacht, Dutch Masters, Fun Yacht, Najachtu, Nika Yacht, Vltava Yacht a Yachtnet V České republice existují i zájmové spolky sdružující jachtařské kluby. Mezi ně patří Český svaz jachtingu a k tomu přidružený dobrovolný zájmový spolek České asociace námořního jachtingu. Český svaz jachtingu je největším spolkem sdružující nejvíce jachtařských klubů v České republice. Do podnikatelských činností související s jachtingem spadají i subjekty pověřené technickými prohlídkami námořních jachet. Na českém trhu existují čtyři tyto společnosti. Československý Lloyd (2010) je společnost, která byla založena v roce 1991.

Zaměřuje se na inspekci a technické řešení, mimo jiné, námořní dopravy. Kromě České republiky působí také v Maďarsku, Polsku, Slovensku a Chorvatsku

Další společností pověřenou k vystavování osvědčení o technickém stavu námořních jachet k plavbě je Yacht Service - Oldřich Straka (2010). Tato firma je od roku 2010 pověřena Námořním úřadem ČR k vystavování osvědčení o technické způsobilosti námořních jachet k plavbě. Další subjekt, který je oprávněn vystavovat osvědčení o technické způsobilosti jachet je Ships & Boats Inspection s.r.o. (2023). Tato společnost uvádí na svých webových stránkách, že patří dvěma námořníkům, kteří více jak 30 let pracovali jako strojní důstojníci na lodi. Čtvrtým subjektem, který má od Ministerstva dopravy oprávnění k technické prohlídce námořních jachet je společnost TPS centrum (2023). Tato společnost byla založena v roce 1991 a kromě technických prohlídek nabízí také pronájem lodí, zajištění registrace jachty nebo sjednání pojištění. TPS centrum také uvádí, že pořádá námořní soutěž známou jako Česká námořní rallye.

Existuje i několik českých firem vyrábějící jak komponenty na stavbu plachetnic, tak plně zhotovené plachetnice. Mezi největší výrobce s letitou historií patří česká firma Avar-yacht (2013). Tato společnost uvádí, že vznikla už v roce 1984. Dále zmiňuje, že kromě výroby zajišťuje také profesionální servis lodí. Dále tato firma nabízí kurzy k získání průkazu Vůdce malého plavidla, kurzy na vysílačku ale i jachtařské přednášky. Další české firmy zabývající se stavbou jachet jsou například Combata se zaměřením na výrobu ocelových jachet. Dále potom společnost Comlet, která se specializuje, od roku 1996 na výrobu kompozitových dílů pro české i zahraniční výrobce sportovních lodí, Comlet (2017).

4.7 Jachting očima rekreačního jachtaře

Pro představu, jak vnímá jachting někdo, kdo se plaví jen rekreačně, byli vybráni 3 narátoři. Jejich jména byla na jejich žádost anonymizována a sami si vybrali přezdívky, pod kterými jsou uvedeni jako:

- 1 Petr, 64 let, Šumperk
- 2 Jakub, 45 let, Praha
- 3 Lukáš, 48 let, Plzeň.

Petr je držitelem českého jachtařské průkazu B, Jakub i Lukáš vlastní námořní jachtařský průkaz C. Ani jeden z informátorů si zatím neplánuje dělat zkoušky na jachtařskou licenci vyššího typu. Jakub a Lukáš uvedli, že důvodem, proč složili zkoušky na průkaz C, bylo hledání nových pobídkových aktivit pro zaměstnance a zákazníky. Na jachtu do Chorvatska jezdili se zákazníky, ale i se zaměstnanci k upevnění vztahů. Podle Jakuba byly plavby v Chorvatsku mezi zaměstnanci velmi oblíbené a mnoho z nich si po návratu udělalo vlastní jachtařské licence. Petr začal s jachtingem v jeho 37 letech. Už jako malý rád pozoroval lodě a přál si být námořníkem.

“Vždy se mi líbilo být na vodě nebo ve vodě. Rád jsem pozoroval lodě a přál jsem si plavit se po moři. Kvůli minulému režimu to dlouho nebylo možné, ale nakonec se mi to přece jen splnilo. Dnes se můžu plavit po moři třeba několikrát do roka.” (Petr, 2024)

Všichni tři narátoři provozují nejčastěji jachting v Chorvatsku. Kromě chorvatských vod se ale vydávají i do Řecka a do Itálie. Jakub uvedl, že Řecko je pro něj cenově více dostupné, pronájem lodí je levnější než v Chorvatsku a navíc je tam podle jeho slov méně lodí v marinách.

„Každý rok jezdíme s rodinou do Chorvatska, je to relativně blízko a navíc jsem si v chorvatských vodách dělal praktické zkoušky, takže jsem začínal s jachtingem tam a už se tam dobře vyznám. Párkrát jsme byli také v Řecku, nejen, že je to levnější, ale je tam i menší provoz lodí. V marinách nebo na bójce se vždy najde místo pro kotvení.“ (Jakub, 2024)

Petr uvedl, že si jednou půjčil loď i v Karibiku, ale kvůli jinému systému značení vodních tras to bylo velmi náročné. Nejvíc se mu líbí plavby v Chorvatsku, kde zná místní podmínky pro plavbu ale i pro kotvení a ví, co může během dovolené čekat.

Kromě zákazníků a zaměstnanců se plaví všichni tři narátoři se svou rodinou a přáteli. Jakub byl také jednou najat jako velitel lodi a plavil se tak s úplně cizími lidmi. Znovu už by se ale jako soukromý velitel najmout nenechal.

„Je to velká zodpovědnost, vše závisí na kapitánovi. Celý týden jsem měl strach o lidi na palubě a neustále jen sledoval předpověď počasí. Je to něco jiného než s rodinou, která už ví, jak mi pomoci a nemusím obstarávat vše sám.“ (Jakub, 2024)

Dovolená na jachtě je nepochybně finančně nákladná. Na tom se shodli i všichni tři informátoři. Lukáš uvádí, že v posledních letech zdražování jeden člen posádky zaplatí za týdenní dovolenou na jachtě přes 20 000 Kč. Záleží ovšem na počtu členů, mezi které se dělí náklady za pojištění a pronájem lodi. Petr uvádí, že za celou rodinu zaplatí za dovolenou na jachtě v Chorvatsku zhruba 200 000 Kč. Narátoři se shodují, že největší položky jsou za pronájem lodi a poplatky při státní v městských marinách.

„Samozřejmě ani potraviny a návštěvy místních restaurací nejsou nijak levné, ale můžou se omezit na rozdíl od ceny pronájmu nebo samotnou dopravu do Chorvatska.“ (Petr, 2024)

Často také zmiňovali, že pokud se loď vrátí v pořádku, je jim vrácena celá kauce. Jsou ale případy, kdy se na lodi něco poničí a tím se celá dovolená může prodražit i o tisíce euro.

Jednou se nám podařilo zlomit okno neboli luknu na palubě, za to jsme zaplatili 2000 eur.

Někdy se vás charterová společnost snaží obvinít i z jiných poničených věcí na lodi.

Z tohoto důvodu si celou loď před vyplutím vyfotím. (Lukáš, 2024)

Narátoři se zmínili taky o pojištění kauce. Tato částka je sice nevratná, ale díky tomuto pojištění je vrácena, i v případě nějaké poruchy, celá kauce zpět. Jakub a Lukáš se také zmínili, že kvůli pojištění kauce, už nejsou tolik opatrní jako dříve.

Na otázku, jak byl jachting viděn v očích minulého režimu, odpověděl každý jinak. Petr se domnívá, že i když za totalitního režimu byli loděnice a okruhový jachting se mohl rozvíjet, námořní jachting byl považován za buržoazní.

„ S námořním jachtingem souvisí také cestování k moři a to se funkcionářům v minulém režimu nelíbilo. “ (Petr, 2024)

Podle Jakuba je to stále sport spíše západu a vždy si spojoval přední světový jachting se státy jako Francie nebo Velká Británie. Z tohoto důvodu si myslí, že i v době socialismu mohli lidé jachting vnímat jako prozápadní.

Lukáš si nemyslí, že jachting byl před rokem 1989 chápán jako buržoazní. Podle něj byl spíše pro mnoho lidí nemožný kvůli uzavřeným hranicím a malé možnosti vycestovat. Proto se v době totalitního režimu námořní jachting nerozvíjel.

Narátoři se neshodovali ani v otázce rychle se rozvíjejícího rekreačního jachtingu u české společnosti. Každý vysvětluje důvod rostoucí oblíbenosti jachtingu jinak. Podle Petra si tak Češi kompenzují čas, kdy bylo provozování námořního jachtingu téměř nemožné. To by ale nevysvětlovalo velký zájem i u lidí, kteří totalitní režim nezažili. Podle Lukáše je to dáno především bohatstvím lidí. Největší nárůst o jachting byl podle něj v době před pandemií v roce 2019, v té době zažívala Česká republika ekonomický růst s mírnou inflací.

„ Myslím si, že bohatství je právě důvod velkého rozvoje jachtingu. Lidé často vnímají dovolenou na jachtě jako luxusní dovolenou a když ty peníze mají, tak si ji rádi dopřejí. “ (Lukáš, 2024)

Podle Jakuba je zájem Čechů o rekreační jachting jen dočasný trend. Podle něj se za pár let tempo růstu výroby plachetnic a také vydaných jachtařských průkazů zpomalí.

Je to jako módní trend, myslím si, že jako většina trendů se stane jachting časem zastaralý a okoukaný. (Jakub, 2024)

Mnoho jachtařů se domnívá, že zkoušky k získání jachtařské licence jsou až příliš složité. Informátorům byla z tohoto důvodu položena otázka, jaké změny by navrhli v systému udělování průkazů k vedení námořní jachty, případně zda se jim zdá nynější systém nejlepší.

Podle Petra je dobře, že Česká republika nevydává jachtařské průkazy jen tak někomu a díky tomu si tyto průkazy udržují určitou prestiž. Petr se také zmínil, že by zpřísnil praktické zkoušky, z kterých si člověk moc neodnese. Teoretickou část zkoušky by Petr neměnil. Jakub a Lukáš se shodli v tom, že zkoušky jsou nastavené optimálně. Podle Lukáše by měli zkoušky zahrnovat všechny oblasti jachtingu, jako je to nyní.

„Až když se člověk plaví po moři jako velitel a odpovědnost je na něm, uvědomí si, že vše, co se musel naučit ke zkoušce se mu v praxi může hodit. Z toho důvodu bych zkoušky nezlehčoval, při plavbě může být každá znalost třeba ze zdravotní nebo i navigace rozhodující a může na tom záviset i něčí život.“ (Lukáš, 2024)

Všichni tři respondenti se také shodli na tom, že zdravotní prohlídku, vykonávanou nyní jen pověřenými lékaři, by mohli vykonávat i běžní obvodní lékaři. Pověřených lékařů posuzováním zdravotní způsobilosti velitelů námořních jachet je v porovnání s žadateli o vydání tohoto potvrzení jen velmi málo.

„Přijde mi zbytečné kvůli potvrzení zdravotní způsobilosti k vedení jachty, abych jezdil až do Prahy. V Plzni bohužel žádného lékaře pověřeného k vydávání těchto potvrzení nemáme. Ve výsledku je tato prohlídka stejná jako například na řízení auta. Nevím tedy, proč by mi ho nemohla vystavit má obvodní lékařka.“ (Lukáš, 2024)

5 Závěr a diskuse

Tato práce měla zachytit vývoj jachtingu v České republice a poukázat na důležité milníky, které daly možnost jeho vzniku a dalšího rozvoje. Právě díky znalosti historie jachtingu lze sledovat i oblibu tohoto sportu, která přetrvává dodnes. Díky mnoha českým jachtařům se jachting, ať už na našich vodách nebo ten námořní, stal součástí naší historie. Tento sport byl ovlivňován především druhou světovou válkou i minulým socialistickým režimem. V očích mnoha funkcionářů byl považován, zejména námořní jachting, za buržoazní sport. Na druhou stranu je třeba zmínit, že sám Konkolski, jako nejúspěšnější český mořeplavec, se nikdy nesetkal s označením jachtingu jako prozápadní. I v době totalitního režimu se podařilo českým jachtařům hájit tento sport. Právě námořní jachting byl pro mnoho jachtařů únik z reality socialismu. I přes velmi omezenou možnost účastnit se světových námořních závodů, se v té době čeští jachtaři vydávali na moře a dokazovali, že i Češi mohou přeplovat oceán nebo dokonce celý svět. Po pádu železné opony utrpěly paradoxně české jachtařské kluby odliv svých členů, kteří tam byli hlavně jako dobrovolníci. Stejně tak zanikaly loděnice postavené a udržované dobrovolnými jachtaři. Námořní jachting se po roce 1989 začal rozvíjet, kromě sportovního jachtingu se ve velkém vytvářely charterové agentury. Dovolená na jachtě a rekreační jachting především v Chorvatsku se stávaly běžně dostupné. Dnes už ani závody na moři nejsou nijak omezené, účastnit se jich může téměř každý. Otázkou je, jestli ale právě dostupnost zahraničních lodí a celý rekreační jachting neupozadil skutečný zájem o mořeplavectví. Sám Konkolski nepovažuje zvyšující se počet vydaných jachtařských licencí za něco, co by vykazovalo oblibu skutečného mořeplavectví. Přece jen v době totalitního režimu se jachtaři museli spoléhat na své dovednosti a často si plachetnici museli stavět sami. Díky tomu rostl zájem o znalosti mořeplavectví a lidé, aby se mohli plavit po moři, museli být vybaveni všemi znalostmi o tom, jak například funguje plachetnice, nebo jak ji na moři opravit. Dnes se lidé na půjčených rekreačních jachtách často spoléhají na svá pojištění a charterovou společnost, která v případě nouze, vše zajistí. Tato práce sice ukazuje narůstající zájem Čechů o jachting, mnoho z nich ale skončí pouze u dovolené na jachtě. Zájem o mořeplavectví, v podobě jaký má Richard Konkolski nebo Milan Koláček, zaostává za rekreačním a komerčním účelem jachtingu.

Z výzkumné práce vyplývá, že počet vydaných jachtařských průkazů v posledních letech nepochybně roste. Nejvíce Námořní úřad vydává jachtařské průkazy typu C. Kromě licencí se zvyšuje i počet plachetnic na našich vodách ale i těch, které jsou zapsané v námořním

rejstříku. Podle respondentů jsou zkoušky na velitele námořní jachty optimálně složité, problém spatřují spíše ve vydávání potvrzení o zdravotní způsobilosti pověřeným lékařem Ministerstvem dopravy. V roce 2023 bylo na oficiálním seznamu Ministerstva dopravy celkem 14 těchto lékařů. Pokud námořní úřad vydává meziročně přes 1000 licencí, připadá na jednoho lékaře ročně minimálně 71 žadatelů o vydání potvrzení zdravotní způsobilosti. Z pohledu informátorů by se toto dalo řešit, kdyby zdravotní prohlídky a vydávání jejich potvrzení mohli provádět i jiní lékaři, než ti pověřeni Ministerstvem dopravy. S nárůstem vydaných licencí a zakoupených lodí roste i trh jachtingu. Podnikatelské příležitosti spojené s námořním jachtingem tvoří na našem území převážně školicí střediska a charterové agentury. Existují ale i české firmy vyrábějící plachetnice nebo jejich součásti. Jachting poskytuje nové podnikatelské příležitosti a se zvyšující se oblibou dovolené na jachtě je stále více rostoucí poptávka po charterových agenturách, ale i po školení k složení teoretických a praktických zkoušek na velitele námořní jachty.

Sama se jachtingu věnuji a jsem držitelkou jachtařského průkazu C. Proto bych závěrem ráda přidala i svůj názor. Z mého pohledu je jachting, ať už rekreační nebo sportovní, součástí naší historie, která je spojena s významnými osobnostmi. Námořní jachting pro mě znamená sport, který vyžaduje nejen odborné znalosti a velkou vytrvalost, ale také dobrou psychiku člověka. Jsem ráda, že i v Česku žili nebo žijí lidé, kteří dokázali přeplout oceán nebo se zúčastnili světových závodů v jachtingu. Myslím si, že to, že Česká republika není přímořský stát, neznamená, že nemůžou být Češi úspěšní mořeplavci.

6 Seznam použitých zdrojů

6.1 Knižní zdroje:

BURKERT, Pavel, 2017. Doplnující informace. In: *Námořní právo očima jachtaře*. 70. Praha: IFP Publishing, s. 30-40. ISBN 978-80-87383-66-7.

BURKERT, Pavel, 2017. Jachtařské minimum. In: *Námořní právo očima jachtaře*. 70. Praha: IFP Publishing, s. 6-14. ISBN 978-80-87383-66-7.

Český svaz jachtingu, 1993. Lodní třídy v Československu. In: *100 let jachtingu*. Praha: Český svaz jachtingu - Slovenský jachtársky zväz, s. 71-82.

Český svaz jachtingu - Slovenský jachtársky zväz, 1993. Námořní jachting. In: *100 let jachtingu*. Český svaz jachtingu - Slovenský jachtársky zväz, s. 41.

FORŠT, Jaroslav a NOVOTNÝ, František, 2012. Co je charterová agentura a co agentura. In: *Dovolená na jachtě*. 23. IFP Publishing s.r.o. & Engineering, s. 18-19. ISBN 978-80-87383-14-8.

FORŠT, Jaroslav a NOVOTNÝ, František, 2012. Jak se dostat na moře. In: *Dovolená na jachtě*. 23. IFP Publishing s.r.o. & Engineering, s. 13-15. ISBN 978-80-87383-14-8.

FORŠT, Jaroslav a NOVOTNÝ, František, 2012. Kolik to stojí. In: *Dovolená na jachtě*. 23. IFP Publishing s.r.o. & Engineering, s. 24-33. ISBN 978-80-87383-14-8.

KÁDĚ, Vladimír; LEWI, Petr a VÁPENÍK, Miroslav, 2013. Vznik námořního jachtingu v naší republice i v zápodačeské oblasti. In: *Historie námořního jachtingu v západních Čechách*. 1. Tisk Gaven, s. 10-12.

KÁDĚ, Vladimír; LEWI, Petr a VÁPENÍK, Miroslav, 2013. Vznik námořního jachtingu v naší republice i v zápodačeské oblasti. In: *Historie námořního jachtingu v západních Čechách*. 1. Tisk Gaven, s. 10-12.

RYCHLÍK, Jan, 2022. Ústavněprávní a faktické uspořádání normalizačního Československa. In: *Rozdělení Československa 1989-1992*. 1. Albatros Media, s. 40-41. ISBN 978-80-7601-603-3.

SKLENÁŘ, Jakub, 2015. Měření vzdálenosti na navigační mapě. In: *Námořní navigace v kostce*. 1. Jakub Sklenář, s. 37-38. ISBN 978-1-300-00493-6.

6.2 Periodikum:

Yacht, časopis o lodích, 2013. Roč. 20, č. 13. ISSN 1211-0493.

6.3 Internetové zdroje:

ASOCIACE CHARTEROVÝCH AGENTUR - YCA, 2017. *Asociace charterových agentur - YCA*. Online. Asociace charterových agentur - YCA. Dostupné z: <https://www.azyacht.cz/asociace-charterovych-agentur-yc>. [cit. 2024-02-08].

AVAR-YACHT, 2013. *O společnosti*. Online. AVAR-YACHT. Avar-yacht. Dostupné z: <https://www.avaryacht.cz/informace/o-spolecnosti/>. [cit. 2024-02-08].

COLINS YACHT CLUB, 2023. *Champagne Cup*. Online. COLINS YACHT CLUB. Champagne Cup. Dostupné z: <https://cyc.cz/champagne-cup/>. [cit. 2024-02-08].

COMLET, 2017. *Comlet*. Online. Comlet. Dostupné z: <http://comlet.fonio.cz/>. [cit. 2024-02-08].

ČESKÁ ASOCIACE NÁMOŘNÍHO JACHTINGU, 2023. *Držitel ocenění Modrá Stuha*. Online. Držitel ocenění Modrá Stuha. Dostupné z: <https://www.cany.cz/souteze/modra-stuha>. [cit. 2024-02-08].

ČESKÁ ASOCIACE NÁMOŘNÍHO JACHTINGU, 2023. *Mezinárodní Pohár ČANY*. Online. Mezinárodní Pohár ČANY. Dostupné z: <https://www.cany.cz/souteze/mezinarodni-pohar>. [cit. 2024-02-08].

ČESKÁ ASOCIACE NÁMOŘNÍHO JACHTINGU, 2023. *Offshore cup*. Online. Offshore cup. Dostupné z: <https://www.cany.cz/souteze/offshore-cup/o-zavode>. [cit. 2024-02-08].

ČESKÁ ASOCIACE NÁMOŘNÍHO JACHTINGU, 2023. *Osobnost roku*. Online. Osobnost roku. Dostupné z: <https://www.cany.cz/souteze/osobnost-roku>. [cit. 2024-02-08].

ČESKÁ ASOCIACE NÁMOŘNÍHO JACHTINGU, 2023. *Pohár Mistrů*. Online. Pohár Mistrů. Dostupné z: <https://www.cany.cz/souteze/pohar-mistru>. [cit. 2024-02-08].

Česká námořní rallye, 2023. Online. Česká námořní rallye. Dostupné z: <https://www.ceskanamornirallye.cz/>. [cit. 2024-02-08].

ČESKOSLOVENSKÝ LLOYD, 2010. *Československý Lloyd*. Online. Československý Lloyd. Dostupné z: <https://www.csllloyd.cz/>. [cit. 2024-02-08].

David Křížek, 2014. Online. David Křížek. Dostupné z: <https://www.davidkriizek.cz/david-zivotopis/>. [cit. 2024-02-09].

FÚROVÁ, Pavlína, 2017. *Jachting: 1893 - 2017*. Online. In: *Archiv tělesné výchovy sportu*. Praha, s. 1-2. Dostupné z: <https://www.nm.cz/cs/file/a5ba08325f516e0e896b1a0000028b43/5866/Jachting.pdf>. [cit. 2024-02-17].

HOLÝ, Rudolf, 2020. *Historie Českého Yacht Klubu*. Online. Český Yacht Klub. Dostupné z: <http://www.cyk.cz/cyk1/klub/>. [cit. 2024-02-07].

CHAMPAGNE CUP & CHAMPAGNE RACE. Online. Dostupné z: <https://www.yacht.cz/clanky/akce/detail-akce/champagne-cup-champagne-race/>. [cit. 2024-02-09].

KOUKAL, Jan, 2017. *Jachting a správná loď*. Online. Lodninoviny.cz. Dostupné z: <https://lodninoviny.cz/Cruising/jachting-a-spravna-lod>. [cit. 2024-02-09].

Májová regata, 2023. Online. Velikonoční regata. Dostupné z: <https://www.majovaregata.cz/o-nas-3/o-nas>. [cit. 2024-02-09].

Milan Koláček, 2023. Online. Milan Koláček. Dostupné z: https://milankolacek.eu/index_cz.html#about. [cit. 2024-02-09].

Námořní jachting a neobvyklé postavení Čechů v zájmu o moře, 2021. Online. Cestování a dovolená ve světě. S. 1. Dostupné z: <https://www.dovolena-ve-svete.cz/namorni-jachting-a-neobvykle-postaveni-cechu-v-zajmu-o-more/>. [cit. 2024-02-08].

Naše společnost, 2023. Online. Tps centrum. Dostupné z: <https://www.tpscentrum.cz/nase-spolecnost/>. [cit. 2024-03-05].

O Českém svazu jachtingu, 2018. Online. Český svaz jachtingu. Dostupné z: <https://www.sailing.cz/o-csj>. [cit. 2024-02-07].

O nás, 2023. Online. Ships & Boats Inspections s.r.o. Dostupné z: <https://www.ships-inspections.cz/sekce/o-nas.html>. [cit. 2024-03-05].

Světové Rekordy, 2023. Online. Richard Konkolski. Dostupné z: <https://www.konkolski.com/Konkolski/Czech/Uspechy/SvetoveRekordy.htm>. [cit. 2024-03-06].

Velikonoční regata. Online. Velikonoční regata. Dostupné z: <https://www.velikonocniregata.cz/RaceOnline/Info>. [cit. 2024-02-08].

Vyhláška č. 315/2000 Sb., o technickém a záchranném vybavení námořní jachty a prokazování způsobilosti k vedení námořní jachty, 2000. Online. Zákony pro lidi. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-315>. [cit. 2024-03-04].

YACHT SERVICE - OLDŘICH STRAKA, 2010. *Technické prohlídky lodí*. Online. Yacht Service - Oldřich Straka. Dostupné z: <http://www.prohlidkylodi.cz/>. [cit. 2024-02-08].

YACHT.CZ, 2014. *Champagne cup & Champagne race*. Online. YACHT.CZ. Champagne cup & Champagne race. Dostupné z: <https://www.yacht.cz/clanky/akce/detail-akce/champagne-cup-champagne-race/>. [cit. 2024-02-09].

Zákon č. 61/2000 Sb., Zákon o námořní plavbě, 2000. Online. Zákony pro lidi. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-61>. [cit. 2024-03-04].

Zprávy o činnosti úřadu, 2023. Online. Státní plavební správa. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/organizace/zpravy-o-cinnosti>. [cit. 2024-03-07].

7 Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratk

7.1 Seznam obrázků

Obrázek 1 Richard Konkolski v závodu přes Atlantik v roce 1972 na Niké I.....	33
Obrázek 2 Richard Konkolski na lodi Niké I v Indickém oceáně v roce 1974.....	34
Obrázek 3 Richard Konkolski v závodě BOC Challenge v roce 1982 na Niké II.....	36

7.2 Seznam tabulek

Tabulka 1 Vydané jachtařské průkazy k vedení námořní jachty od ledna do listopadu 2022	39
Tabulka 2 Vydané jachtařské průkazy k vedení námořní jachty za květen 2023	40
Tabulka 3 Vydané jachtařské průkazy k vedení námořní jachty za červen 2023	40
Tabulka 4 Vydané jachtařské průkazy k vedení námořní jachty za červenec 2023	41
Tabulka 5 Druhy plavidel v rejstříku malých plavidel do roku 2022	45

7.3 Seznam grafů

Graf 1 Přehled vydaných námořních průkazů květen - červenec 2023	41
Graf 2 Přehled vydaných námořních jachtařských průkazů od roku 2000 do července 2022	42
Graf 3 Přehled počtu členů Českého svazu jachtingu od roku 2015 do roku 2022	47
Graf 4 Přehled počtu vydaných jachtařských licencí Českým svazem jachtingu od roku 2015 do roku 2022	48

7.4 Seznam použitých zkratk

IMO, Mezinárodní námořní organizace

ČANY, Česká asociace námořního jachtingu

ČSJ, Český svaz jachtingu

HJS, Hrvatski jedriličarski savez

ČSY, Český svaz yachtingu

ČOS, Česká obec sokolská

ÚV ČSTV, Ústřední výbor Československého svazu tělesné výchovy

ČTO, Česká tělovýchovná organizace

JP, jachtařský průkaz opravňující k vedení námořní jachty

ORC, Offshore Racing Congress

OSN, Organizace spojených národů

SOLAS, Safety of Life at Sea

IMO, International Maritime Organization

COLREG, Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea

MARPOL, The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

UNCLOS, United Nations Convention on the Law of the Sea

SRC, Short Range Certificate

LRC, Long Range Certificate