

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA**

**BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM**

**2010 – 2013**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Jan Hamza**

**Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v lodní dopravě**

Praha 2013

Vedoucí bakalářské práce:  
Mgr. Miroslav Kosina

**JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE**

BACHELOR COMBINED (PART TIME) STUDIES

2010 - 2013

**BACHELOR THESIS**

**Jan Hamza**

**Safety and protection of health in ship transportation**

Prague 2013

The Bachelor Thesis Work Supervisor:  
Mgr. Miroslav Kosina

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 12.3.2013

*Jan Hamza*

## **Poděkování**

Chtěl bych poděkovat Mgr. Miroslavu Kosinovi za vedení mé bakalářské práce.

## **Anotace**

Bakalářská práce se zabývá pohledem kapitána plavby a současně ředitele plavební společnosti na problematiku bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v lodní dopravě. Cílem práce je rozbor vývoje této problematiky při zohlednění specifík v oblasti vodní dopravy. Teoretické poznatky jsou využity z odborných knih, publikací a studia lodní dopravy. Na závěr je popsán systém zavádění evropských norem, které souvisí s bezpečností plavby a provozem plavidel.

## **Klíčové pojmy**

Bezpečnost práce, havárie, implementace předpisů, lodní doprava, modernizace plavidel, ochrana zdraví, plavební nehody, požární ochrana, školení zaměstnanců, vnitrozemská plavba.

## **Annotation**

This bachelor thesis outlines the point of view of a captain and a director of a shipping company at the issues of safety and protection of health within the field of ship transportation. The objective of this thesis is to present an analysis of the development of this issue while considering certain features of ship transportation. The theoretical findings have drawn upon scientific works, publications and studying of ship transportation. Finally, the thesis describes the system of implementation of the European norms applying to safety and operation of ship transportation.

## **Key words**

Accident, emergencies, fire protection, health protection, implementation of regulations, inland navigation, lecturing of employees, modernization of ships, ship transportation, work safety.

## OBSAH

ÚVOD .....	8
TEORETICKÁ ČÁST .....	10
1 DEFINICE POJMŮ A PRÁVNÍ ÚPRAVA .....	10
1.1 Klíčové pojmy a působnost státních orgánů.....	10
2 PLAVBA A JEJÍ ROZVOJ .....	13
2.1 Historie lodní dopravy .....	13
2.2 Bezpečnost práce na československých lodích .....	14
2.3 Historie splavňování a budování vodních cest .....	16
3 ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI PRÁCE .....	19
3.1 Povinnosti zaměstnavatele.....	19
3.2 Zaměstnávání ve vodní dopravě .....	20
4 ZPŮSOBILOST k PROVOZOVÁNÍ VODNÍ DOPRAVY.....	21
4.1 Odborná způsobilost .....	21
4.2 Způsobilost lodních posádek .....	21
4.3 Úprava pracovní doby a doby odpočinku ve vodní dopravě.....	22
4.4 Evidence pracovní doby .....	23
4.5 Odměňování posádek .....	24
4.6 Mzdové příplatky.....	24
5 DRUHY ŠKOLENÍ .....	25
5.1 Povinnosti zaměstnavatele a práva a povinnosti zaměstnance.....	25
5.2 Vstupní školení BOZP a PO .....	26
5.3 Periodická školení.....	27
5.4 Speciální (mimořádná) školení .....	27
5.5 Forma školení .....	28
5.6 Tematické plány školení.....	28
5.7 Ověřování znalostí.....	28
5.8 Dokumentace BOZP.....	29
5.9 Místní bezpečnostní předpis .....	30
6 PLAVEBNÍ NEHODY A HAVÁRIE .....	32
6.1 Nehoda v provozu na vodní cestě.....	32
6.2 Havárie osobní lodní dopravy.....	33
6.3 Havárie nákladní lodní dopravy .....	35
7 EVROPSKÉ NORMY VE VNITROZEMSKÉ PLAVBĚ.....	38
7.1 Technické požadavky .....	38
7.2 Oblasti plavby.....	38
7.3 Požadavky pro stavbu a vybavení plavidel .....	39
7.4 Zkušební plavby a kontrola lodí .....	39
7.5 Požární vybavení a záchranné prostředky .....	40
7.6 Bezpečnostní předpis .....	41
7.7 Postup při technické prohlídce .....	41
7.8 Požadavky pro zajištění bezpečnosti na pracovišti (plavidle).....	42
8 PROGRAMY EU.....	45

8.1 Operační program doprava .....	45
8.2 Evropský akční plán NAIADES .....	46
8.3 Říční informační služby .....	47
9 VÝVOJ PLAVEBNÍCH NEHOD .....	48
ZÁVĚR.....	49
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....	51

TABULKA Č. 1: PŘEHLED PŘEPRAVENÝCH TUN ZBOŽÍ VE VYBRANÝCH LETECH OD ROKU 1822 DO ROKU 1913 .....	18
TABULKA Č. 2 - VÝVOJ PLAVEBNÍ NEHODOVOSTI 2000 - 2011 PODLE DRUHU PLAVEBNÍCH NEHOD .....	48

GRAF Č. 1 - VÝVOJ PLAVEBNÍ NEHODOVOSTI 2000 - 2011 PODLE NÁSLEDKŮ.....	48
---	----

OBRÁZEK Č. 1 – HAVÁRIE PARNÍKU LOVOSICE.....	36
OBRÁZEK Č. 2 – HAVÁRIE MOTOROVÉ NÁKLADNÍ LODI MN 5314 .....	37

PŘÍLOHA A - BEZPEČNOSTNÍ POKYNY PRO NOUZOVÉ SITUACE NA PLAVIDLECH SPOLEČNOSTI PRAŽSKÁ PAROPLAVEBNÍ SPOLEČNOST A.S.....	I
--	---



## ÚVOD

Cílem této bakalářské práce je shrnout problematiku bezpečnosti práce a požární ochrany související s vnitrozemskou vodní dopravou. Po vstupu České republiky do Evropské unie byly a stále jsou postupně začleňovány a implementovány předpisy, které mají zabezpečit sjednocení pravidel pro všechny členské státy Evropské unie. v oblasti bezpečnosti plavby se jedná zejména o směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES, kterým se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby.<sup>1</sup>

Plavební společnosti v nákladní vnitrozemské plavbě mají v současnosti možnost využití podpory z Operačního programu doprava v Prioritní ose 6 - Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní plavby v oblasti podpory 6.3. - modernizace říčních plavidel.

Touto podporou se zajišťuje zvýšení bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu a následně získání konkurenceschopnosti v rámci Evropy oproti jiným druhům doprav.

Bakalářská práce dále popisuje vývoj plavebních nehod za posledních deset let s využitím informací od plavebního úřadu – Státní plavební správy a Ministerstva dopravy. Práce dále přináší pohled do historie plavby v souvislosti s rozvojem plavebních podmínek a splavňování vodní cesty na území České republiky. Současně jsou uvedeny plány rozvoje vodních cest, které po jejich vybudování mohou mít značný hospodářský význam v celoevropském měřítku. Realizace těchto moderních transevropských cest sebou nese zvýšení zaměstnanosti v oblasti a současně zajištění udržitelnosti a stabilizaci celého oboru. V současné době je téma výstavby vodního koridoru spojení Odry, Labe a Dunaje stále diskutovanější. Autor uvede případy z historie plavebních nehod, a to jak u vnitrozemské nákladní dopravy, tak i z osobní lodní dopravy.

Popisována je metodika zaměstnávání ve vodní dopravě s uvedením odchylek ve smyslu nařízení vlády. Rozvržení pracovní doby a odměňování pracovníků s cílem podpory rozvoje a vzdělávání zaměstnanců.

V neposlední řadě je cílem práce rozbor školení pracovníků v oboru lodní dopravy při zohlednění specifik a odlišností, které tento málo rozšířený obor má.

---

<sup>1</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES ze dne 12. prosince 2006, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla. Dostupné z: Systém ASPI - stav k 28.1.2013 do částky 9/2013 Sb. a 8/2013 Sb.m.s. Obsah a text 32006L0087 - stav k 29. 1.2013.

Školení jsou pro zajištění bezpečnosti v plavbě jednou z nejdůležitějších forem informovanosti, kterými organizace v této oblasti disponuje a v kombinaci s nácvikem postupů při mimořádných událostech se jedná o velmi účinná preventivní opatření.

Nové směrnice Evropské unie, které jsou v rámci harmonizačního procesu začleňovány do národní legislativy přinášení do oboru plavby opatření vedoucí k zajištění zvýšení bezpečnosti plavby. V bakalářské práci jsou uvedeny a popsány jednotlivé normy a konkrétní případy, které bezpečnost plavebního provozu, ale i stavbu plavidel přímo ovlivňují a mění. Při zavádění nových celoevropských postupů se plavební společnosti v České republice nově setkávají s nařízeními o výcviku a proškolení posádek v krizových situacích. Vzhledem ke skutečnosti, že autor dlouhodobě působí v plavebním podniku, opírá se o konkrétní příklady a zkušenosti z praxe.

# TEORETICKÁ ČÁST

## 1 DEFINICE POJMŮ A PRÁVNÍ ÚPRAVA

### 1.1 Klíčové pojmy a působnost státních orgánů

Vzhledem k tématu bakalářské práce je nutno na začátku definovat klíčové pojmy, o které se práce opírá:

- Bezpečnost práce – je obor, který má za cíl vytvoření bezpečného pracoviště na kterém je bezpečnost práce zajištěna stanovením a dodržováním technických požadavků, organizací práce a dalšími technickými a technologickými pracovní postupy,
- Ochrana zdraví – soubor požadavků, jejichž cílem je předcházení poškození zdraví, nemocem a pracovních úrazů,
- Plavební nehoda - *„je ve smyslu zákona o vnitrozemské plavbě událost, k níž došlo v provozu na vodní cestě nebo v příčinné souvislosti s ním a která má za následek poškození nebo zničení plavidla, poškození nebo zničení přepravovaného nákladu, pokud tyto následky nevyplývuly z povahy samotného nákladu, dále poškození vodní cesty nebo stavby na ní, újmu na zdraví nebo smrt účastníků provozu na vodní cestě.“<sup>2</sup>*
- Pracovní úraz – *„je poškození zdraví zaměstnance nebo jeho smrt při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním.“<sup>3</sup>*
- Vnitrozemská vodní doprava – soubor činností, kterými se zajišťuje přeprava zboží, osob a také přesun samotných plavidel po vodních vnitrozemských cestách.

---

<sup>2</sup> STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA: *plavební překážky, plavební nehody* [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://spspraha.cz/provoz/nehody.php>

<sup>3</sup> STÁTNÍ ÚŘAD INSPEKCE PRÁCE: *Hlášení pracovních úrazů* [online]. 2013 [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.suip.cz/hlaseni-pracovnich-urazu/>

Působnost orgánů státní správy ve vodní dopravě se váže především na Ministerstvo dopravy České republiky, resp. na odbor plavby a na plavební úřad, kterým je Státní plavební správa. Tento plavební úřad vykonává dozor nad vnitrozemskou vodní dopravou s cílem zabezpečit rozvoj plavby a její bezpečný a plynulý provoz. Plavební úřad dále zkouškou ověřuje odbornou způsobilost lodních posádek a inspektorů určených technických zařízení na plavidlech. Technické prohlídky a inspekční činnost plavidel vykonávají pověřené klasifikační organizace s akreditací pro provádění technických prohlídek plavidel vnitrozemské plavby včetně plavidel určených pro přepravu nebezpečného zboží. v České republice tuto inspekční činnost vykonává v největší míře organizace Československý Lloyd s.r.o.. Mezi další na našem území působící klasifikační organizace můžeme jmenovat anglický Lloyds register, francouzský Bureau Veritas nebo německý Germanischer Lloyd.

Vnitrozemská vodní doprava je upravena zejména následujícími normami:

- zákonem č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě,
- Řádem plavební bezpečnosti, který byl vydán vyhláškou č. 344/1991 Sb.,
- vyhláškou č.224/1995 Sb., o odborné způsobilosti osob,
- vyhláškou č. 223/1995 Sb., o technické způsobilosti plavidel,
- vyhláškou č. 84/2000 Sb.,o způsobilosti osob k provozování vnitrozemské vodní dopravy pro cizí potřeby,
- vyhláškou č. 138/2000 Sb., o radiotelefonním provozu na vnitrozemských vodních cestách,
- vyhláškou č. 356/2009 Sb., o informacích zaznamenávaných v Říčních informačních službách,
- vyhláškou č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných látek,
- zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon)
- nařízením vlády č. 168/2002 Sb, o zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení ve vnitrostátní plavbě,
- směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 2006/87/ES, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby,
- nařízením vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění nařízení vlády č. 353/2008 Sb.,

- nařízením vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky,

Námořní plavba je v oblasti bezpečnosti upravena zejména normami:

- zákonem č. 61/200 Sb, o námořní plavbě,
- vyhláškou č. 378/2000 Sb., o poplachové činnosti na námořní obchodní lodi,
- vyhláškou č. 450/2000 Sb., o kapitánském slibu, zkouškách, odborné a zdravotní způsobilosti členů posádky lodě, průkazech způsobilosti, námořnických knížkách a o zdravotní péči o členy posádky lodě,
- vyhláškou č. 25/2001 Sb., o pravidlech bezpečnosti práce na námořní obchodní lodi.

## 2 PLAVBA A JEJÍ ROZVOJ

### 2.1 Historie lodní dopravy

*„První písemné zmínky o plavbě u nás pocházejí z 10. století. První listina, zabývající se plavbou z hlediska práva vybírat za přepravované zboží clo litoměřickou kapitulou, pochází z roku 1057. Do Čech se dopravovala hlavně sůl, nejdříve ze Saska, a od 16. století z Rakouska, vyváželo se hlavně dříví, stavební hmoty, kůže a zemědělské výrobky, ovoce a pivo. Lidé byli přepravováni spíše jen vyjimečně; šlo většinou o kupce, různé pocestné a v dobách válek i vojsko.“<sup>4</sup>*

Největší rozvoj plavby v Čechách je spojen zejména se jménem pana Františka Dittricha, který společně s dalšími významnými měšťany v roce 1865 založil Pražskou paroplavební společnost a.s. Tato společnost od svého vzniku až doposud kontinuálně funguje a je tak jedním z nejstarších podniků v Čechách. Mezi další osobnosti, které se podíleli na rozvoji plavby, zejména po stránce technické je třeba zmínit velmi nadaného technika pana Josefa Božka, který se věnoval pohonu a konstrukci parního člunu. První český parník pro dopravu osob byl spuštěn na vodu 1. května 1841. Tento parník byl pojmenován Bohemia, v souvislosti s tématem této práce je třeba zmínit, že při spuštění parníku na vodu byl zraněn jeden italský dělník. Konstrukční výhodou tohoto parníku byl jeho velmi nízký ponor, okolo 40 cm. Díky tomuto ponoru na tehdy ještě nedokonale splavněných řekách Vltavě a Labi mohl tento parník plout velmi bezpečně.

Dalším významným podnikem ve vodní dopravě byla společnost Československá plavba labsko oderská a.s., která byla založena po vzniku ČSR v roce 1922. Tento plavební podnik byl založen zákonem č.188 z 13.6.1922.<sup>5</sup> Zakladateli této společnosti byly stát Československá republika a několik v té době významných československých bank. Zajímavostí je, že stát do podniku Československá plavba labská vložil svůj podíl přímo plavidly a plovoucími zařízeními, které získal v rámci arbitrážního řízení na základě Versailleské smlouvy<sup>6</sup>. Jednalo se o převzetí významné části německého plavebního podniku. Tato společnost v době největší slávy patřila k největším evropským rejdářstvím, její lodní park čítal až tři tisíce plavidel.

---

<sup>4</sup> HUBERT, M., BOR, M. *Osobní lodě na Vltavě*, 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1985. s. 9. OD-31-012-85-05-101.

<sup>5</sup> ŠVARC, B., VANNER, L a ZÍDEK, K. *Do světa po velkých řekách*, 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1984. s. 82. OD 31-011-84-05-102.

<sup>6</sup> 217/1921 Sb. Mírová smlouva mezi mocnostmi spojenými i sdruženými a Německem a Protokol, podepsané ve Versailles dne 28. června 1919. Dostupné z: Systém ASPI - stav k 7.1.2013 do částky 2/2013 Sb. a 1/2013 Sb.m.s.. 217/1921 Sb. - poslední stav textu.

Rozhodně stojí za zmínku založení Československé námořní plavby a.s., která fungovala od roku 1959 a měla velký význam v oblasti zahraničního obchodu, zejména v rámci RVHP. Česká námořní plavba představovala ve své době značný příjem devizových prostředků pro Československo.

Po roce 1989 vznikali další menší soukromé plavební společnosti, které si postupně vybudovali své jméno a postavení na trhu a naopak většina tradičních lodních společností zanikla nebo se transformovala v rámci prodeje, ať už v první či druhé vlně kupónové privatizace, v přímém prodeji nebo ve výběrových řízeních. Nutno podotknout, že mnoho nově vzniklých plavebních společností v průběhu devadesátých let zaniklo. U nákladní plavby nejvíce kvůli nedostatečným plavebním podmínkám na Labi.

## 2.2 Bezpečnost práce na československých lodích

Bezpečnost práce se na plavidlech a v přístavech řešila vždy s velkou odpovědností. Do roku 2006 si organizace vykonávali školení o bezpečnosti práce a požární ochrany prostřednictvím pověřené osoby určené organizací, tzv. bezpečnostním a požárním technikem. Tito školitelé obvykle sami původně prošli vlastní praxí na plavidlech jednotlivých společností. Původně se jednalo, alespoň u vnitrozemské plavby o dva největší podniky, kterými byla Československá plavební akciová společnost labská (ČPLS, pod tímto jménem známá do roku 1949) a Pražská paroplavební společnost a.s. Nejlépe propracovaný systém školení měla však Československá námořní plavba s.p., která provozovala námořní flotilu. Společnost Československá plavba labsko-oderská v dobách největšího rozmachu zaměstnávala až 3000 osob, některé z nich, přibližně 600 osob i v několika rizikovějších provozech, kterými jsou opravárenské loděnice, přístavy a překladiště.

V minulosti opakovaně Ministerstvo dopravy vydávalo a následně aktualizovalo směrnici o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci ve vodní dopravě. Tato směrnice nesla označení VD 16.<sup>7</sup> Tímto předpisem byly dotčeny veškeré organizace, které působily ve vodní dopravě včetně státních orgánů a byl závazný pro všechny organizace řízené odborem vodní dopravy. Rozsah znalostí byl rozdělen dle profesí u jednotlivých organizací. Tento dokument velmi detailně popisoval jednotlivé činnosti na plavidlech a v přístavech související s povahou jednotlivých vykonávaných profesí. Současně byly definovány hygienické zásady spojené s pořádkem a čistotou, ale i

---

<sup>7</sup> FEDERÁLNÍ MINISTERSTVO DOPRAVY. *Směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci ve vodní dopravě*, 13. prosince 1976 (č.j. 25 814/76-19), Praha: Nadas, 1976.

první pomoci a prevenci rizik. Zvláštní zřetel byl věnován palubním pracím, práci s lany, pohybu na palubách lodí, jak o ní hovoří Směrnice VD 16:

*„Paluba plavidla je hlavním pracovištěm lodní posádky a jako taková musí být udržována v čistotě, nezablácená a nezaolejovaná. Ochozy, průchody mezi nástavbami a manipulační prostory musí zůstat volné, nezastavené různými materiálem. Na palubě se nesmějí volně povalovat různé předměty. Nepoužívaná lana musí být natočena na cívkách, navijácích nebo pořádně stočena na palubě. Zásobní materiál umístěný na palubě musí být náležitě zajištěn proti uvolnění či sesunutí (sudy s olejem, kolesové lopaty, bidla, sochory, háčky apod.) Pokud byla do dříve volného prostoru nově instalována nějaká překážka, zábrana nebo výčnělek, a to třeba jen dočasně, musí být výrazně označena. Průlezy v palubě musí být zakryty poklopy nebo mřížemi. Otevřený průlez musí být označen třeba i výrazným nátěrem (barva nesmí splývat s okolím) vnitřní strany poklopu tak, aby označení bylo viditelné při jeho otevření.“<sup>8</sup>*

Bezpečnostní pokyny pro práci ve strojně jsou tímto předpisem velmi solidně popsány. Vzhledem k tomu, že směrnice VD 16 byla vypracována pro všechny organizace ve vodní dopravě, detailním způsobem byly popsány postupy a zásady pro loděnice. Zvláštní kapitola upravuje činnosti, při kterých se na opravárenských loděnicích vytahují plavidla na souš. Práce v přístavech zohledňovala manipulaci se zbožím, vázacím prostředkům, vykládce a nakládce plavidel i práci s násypkami.

Federální ministerstvo dopravy, kromě výše uvedené směrnice mělo schválený ministrem dopravy pracovní řád pro pracovníky vodní dopravy. Rozsah působnosti byl vymezen pro organizace, respektive pro zaměstnance ve vodní dopravě organizací: Československá plavba labsko – oderská, národní podnik, Československá plavba dunajská, národní podnik, Státní plavební správa v Praze, Státní plavební správa v Bratislavě, Československý lodní registr v Praze. Tento pracovní řád byl závazný pro pracovníky ve vodní dopravě a stanovoval mimo jiné uzavírání pracovní smlouvy, povinnosti pracovníků, pracovní kázeň, kárná opatření a konečně i bezpečnost a ochranu zdraví při práci. Jedna část tohoto řádu se věnuje péči o pracovníky, kvalifikaci pracovníků, pracovní spory atd.

Přílohou pracovního řádu byl seznam funkcí a povolání ve vodní dopravě, na něž se vztahuje povinnost podrobit se vyšetření na zjištění alkoholu podle § 33, písmena e) tohoto řádu, konkrétně: *„podrobit se při nástupu do práce (služby) nebo*

---

<sup>8</sup> FEREDÁLNÍ MINISTERSTVO DOPRAVY. *Směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci ve vodní dopravě*, s. 14-15. 13. prosince 1976 (č.j. 25 814/76-19), Praha: Nadas, 1976.



*během jejího výkonu vyšetření, které provádí organizace nebo příslušný orgán státní správy, aby zjistili, zda nejsou pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných prostředků, pokud vykonávají činnost, při které by mohli ohrozit život, zdraví lidí nebo majetek“.<sup>9</sup>*

## **2.3 Historie splavňování a budování vodních cest**

Plavební činnost na nejvýznamnějších českých řekách probíhá již řadu staletí. Původně byla dopravní činnost zajišťována voroplavbou, jejíž největší rozmach nastal v dobách Karla IV. Během jeho vlády doházelo k úpravám koryt řek a jezů. Vzhledem k tomu, že vory se plavily z jihočeské oblasti, zanikla voroplavba právě s budováním přehrad na horním toku Vltavy. Výstavba vltavské kaskády však obecně přispěla k rozvoji plavby z hlediska zlepšení podmínek nad Prahou a zároveň na jednotlivých přehradách, ale na druhou stranu paradoxně znemožnila plavbu přes Slapskou přehradu pro velkou plavbu. Slapské lodní zdvihadlo, je v původním projektu z padesátých let již zakresleno a v současné době probíhá stavební řízení pro dostavbu tohoto vodního díla.

Na Labi nastal rozvoj plavby o poznání dříve. Právě postupné splavňování a úpravy řek byly zásadní kroky pro rozvoj plavby. Společně s plavebními úpravami bylo rozhodující vytvoření právních stabilizačních podmínek pro zajištění svobodné plavby, zejména pak v mezinárodním měřítku. *„Teprve Labská plavební akta, podepsaná 23.6.1821, vytvořila politické a ekonomické podmínky pro zapojení Čech do mezinárodního obchodu s využitím labské vodní cesty. Zajišťovala svobodu plavby na celém splavném úseku Labe do Hamburku až po Mělník, a vedla ke zrušení většiny cel a práva přednostní nabídky zboží v určitých městech.“<sup>10</sup>* Labe se tak stalo pro všechny polabské státy svobodnou řekou. Součástí Labských plavebních akt<sup>11</sup> byla mimo jiné úmluva o uznávání plaveckých a lodních dokumentů a závazek všech polabských států, že bude pečovat o splavnost řeky na svém úseku. Postupně se tak řečiště řek prohlubovala na dohodnuté parametry vyhovující plavbě, plavební dráhy byly osazovány příslušnými plavebními znaky a byly vydány jednotné plavebně-policejní předpisy. v zájmu zajištění bezpečné plavby byly budovány ochranné přístavy, které zajišťují bezpečné vyvázání plavidel při mimořádných událostech, jakými jsou vysoké vodní stavy, chod ledů, zámrazy atp.

<sup>9</sup> FEDERÁLNÍ MINISTERSTVO DOPRAVY, Pracovní řád pro pracovníky vodní dopravy 5/73 – VDP, Praha: Nadas, 1972.

<sup>10</sup> HUBERT, M., BOR, M. *Osobní lodě na Vltavě*, s. 17. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1985. OD-31-012-85-05-101.

<sup>11</sup> 222/1923 Sb. Labská plavební akta, podepsaná v Drážďanech dne 22. února 1922, podepsaným v Paříži dne 31. března 1923. Dostupné z: Systém ASPI - stav k 7.1.2013 do částky 2/2013 Sb. a 1/2013 Sb.

Nejvýznamnější regulační práce na Vltavě a Labi byly zahájeny roku 1833, kdy české gubernium zadalo stavební firmě A. Lanna, pod vedením významného podnikatele Adalberta Vojtěcha Lanny provedení těchto regulačních prací až k saské hranici. Tyto opatření měli nezměrný význam pro české hospodářství. Labe s Vltavou se postupně řadili mezi kvalitní mezinárodní vodní cesty a potenciál lodní dopravy se začal plně využívat. v roce 1901 vstoupil v platnost Vodocestný zákon<sup>12</sup>, který velmi přispěl k rozvoji plavby. Na základě tohoto zákona byla stanovena koncepce rozvoje vodních cest. Vodní cesty se budovaly i nadále a po založení samostatné republiky Československo nabývala plavba na významu. *„Následně vypukla hospodářská krize v 30. letech minulého století a moudří národohospodáři pochopili, že vodocestné stavby mohou mít i velký protikrizový význam, a přijali zákon č.50/1931 o Státním fondu pro splavňování řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využívání vodních sil. Nastalo tak opět období intenzivnějšího budování vodních cest, ovšem převážně na Labi a Vltavě“<sup>13</sup>*

V současné době je v České republice vybudováno na řece Labi 23 plavebních stupňů konkrétně v úseku od Střekova až do Pardubic. Pro rozšíření a využití tohoto úseku jsou v plánu ještě tři plavební stupně, které jsou v Děčíně, Malém Březně a na horním Labi v Přelouči. Na řece Vltavě je vystavěno 18 plavebních stupňů, ovšem na vodních dílech Slapy a Orlík nejsou dobudována lodní zdvihadla, která dnes přerušují plavbu.

Významným plánovaným projektem vodní cesty evropského významu je propojení tří řek Dunaje, Odry a Labe. Projekt průplavu D-O-L je mimořádným dílem a jeho významným podporovatelem byl jeden z nejvýraznějších podnikatelů v Československu Tomáš Baťa. Samotná idea propojení shora uvedených toků má své kořeny již ve čtrnáctém století, kdy ji za svou pojal i Karel IV. Vybudování tohoto průplavu by mělo mimořádný hospodářský, ale i ekologický přínos pro velkou část Evropy.

Plavidla vnitrozemské plavby produkují při srovnání s kamionovou dopravou méně škodlivin a hluku. Současně dochází k významně nižšímu počtu nehod ve srovnání s ostatními druhy dopravy. Právě podpora infrastruktury v rámci Evropy je klíčovým tématem a pro Českou republiku právě podpora vodní dopravy by měla být

---

12 Zákon č.66/1901 ř. z. ze dne 11. června 1901, o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek, ve znění zákonů č. 49/1931 Sb.a č. 50/1931 Sb.) Dostupné z: Systém ASPI - stav k 7.1.2013 do částky 2/2013 Sb. a 1/2013 Sb.m.s. 66/1901 ř.z. - o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

<sup>13</sup> PODZIMEK, J. a kolektiv. *Křižovatka tří moří vodní koridor Dunaj-Odra-Labe*, 2.vyd., Praha: Jindřišská věž, 2012. s. 10. ISBN 978-80-254-0105-7.

zásadní. Vedle projektu průplavu D-O-L je však pro vodní dopravu daleko aktuálnější téma, splavnění regulované části řeky Labe v úseku mezi státní hranicí ČR/SRN a vodním dílem Střekov v Ústí nad Labem. Jedná se o nejproblematictější úsek z pohledu vodní nedostatečnosti a bezpečnosti plavby. Řeka je zde regulována pomocí výhonů, příčných a podélných hrází. „Bohužel je však tento úsek až dosud značně ovlivňován výkyvy vodních stavů a nepřeje po většinu roku plné vytížení lodí. Průměrná dlouhodobá využitelná nosnost lodí se pohybuje okolo ponoru 140 cm, v letních měsících činí ponor lodí s nákladem 100 až 120 cm, na jaře a pozdním podzimem 160 až 180 cm.“<sup>14</sup>

Plavební dráha je vytyčena bójemi a plovatky. Za vyšších vodních stavů na tomto úseku je zejména poproudění plavba velmi složitá a vyžaduje pro vůdce plavidel značnou místní znalost a profesní zkušenost. Plánovaná regulace představující vybudování dvou vodních děl se zdymadly v Malém Březně a v Děčíně by zajistila nejen dostatečnou plavební hloubku, ale současně bezpečnost plavby, vybudování potřebných vodních elektráren a v konečném důsledku k rozvoji celé oblasti. Dokončení splavnění na Labi na výše zmiňovaném úseku je však již 20 let ve fázi schvalování, projednávání a posuzování vlivu na životní prostředí. Česká republika je tak jediným státem Evropské unie bez kvalitního spojení s mořem vodní cestou.

Vzhledem k tomu, že je tento úsekem hraničním s Německem, můžeme sledovat vývoj přepravovaného zboží ve statice. „Dochovalá statistika prozrazuje, že hranici Čech přestoupilo po Labi v roce 1822 je 14 196 tun zboží. Průřez výše vnitrozemské vodní dopravy z Čech před válkou 1914 – 1918 podává přehled.“<sup>15</sup>

Tabulka č. 1: Přehled přepravených tun zboží ve vybraných letech od roku 1822 do roku 1913

Rok	Zboží v t	Vory v t	Celkem v t
1822	14 196	5 514	19 710
1855	187 649	113 328	301 024
1870	496 695	126 200	622 895
1880	1 258 120	157 203	1 415 323
1890	2 764 186	246 493	3 010 679
1913	3 413 179	270 744	3 683 923

Zdroj: ŠVARC, B. *Sedmdesát pět let Československé plavby labské*, Děčín: ČSPL, a.s., s. 13. vydání: první, 1997.

<sup>14</sup> ŠVARC, B. *Sedmdesát pět let Československé plavby labské*, Děčín: ČSPL, a.s., s. 11. vydání: první, 1997.

<sup>15</sup> Tamtéž, s. 13

## 3 ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI PRÁCE

### 3.1 Povinnosti zaměstnavatele

Na základě ustanovení Zákoníku práce a zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je zaměstnavatel povinen zajišťovat úkoly v prevenci rizik.

*„Zaměstnavatel může zajišťovat plnění těchto úkolů osobně tehdy, je-li k tomu odborně způsobilý a to sám nebo prostřednictvím třetí osoby.“<sup>16</sup> Způsob při zajišťování úkolů v prevenci rizik je upraven s ohledem na počet zaměstnanců. „Do 25-ti zaměstnanců může zajišťovat zaměstnavatel úkoly v prevenci rizik sám, má-li k tomu potřebné znalosti. Od 26 až do 500 zaměstnanců, může zajišťovat úkoly v prevenci rizik sám, je-li k tomu odborně způsobilý nebo jednou nebo více odborně způsobilými osobami. Pokud zaměstnavatel zaměstnává více než 500 zaměstnanců, zajišťuje úkoly v prevenci rizik vždy jednou nebo více odborně způsobilými osobami.“<sup>17</sup>*

V České republice však není v současné době žádný plavební podnik zaměstnavatelem více než 500 zaměstnanců.

*„V roce 2001 vydal dnes již neexistující Český úřad bezpečnosti práce (ČÚBP) nezávazný dokument z řady bezpečnostně technických požadavků – BTP 0011/01 „Systém vnitřního řízení bezpečnosti v podniku část 2: Odborná způsobilost osob v prevenci rizik a rozsah jejich bezpečnosti“. v něm byl učiněn pokus o stanovení minimální doby výkonu činnosti odborně způsobilého zaměstnance (osoby) k prevenci rizik v závislosti na počtu zaměstnanců.“<sup>18</sup>*

Pro určení správného počtu odborně způsobilých osob v podniku se doporučuje určit metodikou: do 1000 zaměstnanců 90 min na jednoho zaměstnance a rok. Tato potřeba se zjistí vydělením celkové doby výkonu, fondem pracovní doby na jednoho pracovníka. *„Předpokladem odborné způsobilosti fyzické osoby je alespoň středoškolské vzdělání zakončené maturitní zkouškou a odborná praxe v délce alespoň 3 let. v délce 2 let, jestliže fyzická osoba dokončila vyšší odborné vzdělání a v délce 1 roku, jestliže fyzická osoba dokončila vysokoškolské vzdělání v bakalářském*

---

<sup>16</sup> Zákon č. 309 ze dne 23. května 2006 kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) In: Sbíрка zákonů České republiky. 2006, [online]. [cit. 2013-03-12]. dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-309>

<sup>17</sup> Tamtéž, § 9, odst. 3.

<sup>18</sup> NEUGEBAUER, T. *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v kostce*. Praha: Wolters Kluwer, 2010. s. 233. ISBN 978-80-7357-556-4.

nebo magisterském programu v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Dokladem o úspěšně vykonané zkoušce z odborné způsobilosti je osvědčení.<sup>19</sup>

### 3.2 Zaměstnávání ve vodní dopravě

Lodní doprava v České republice je obor, který oproti ostatním druhům doprav nepředstavuje významnější podíl v zaměstnanosti. Většinou se jedná o lodní posádky a pracovníky v administrativě, ať už v podnikatelském sektoru nebo státní správě. Orgány státní správy ve vodní dopravě jsou reprezentovány především Státní plavební správou a Ministerstvem dopravy České republiky, odborem plavby.

Mezi nejvýznamnější zaměstnavatele ve vodní dopravě dnes patří společnosti ČSPL a.s., EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA – SPED., s.r.o., PRAGUE BOATS s.r.o., Pražská paroplavební společnost a.s. a České přístavy a.s..

Také je nutno podotknout, že i přes skutečnost, že Česká republika není námořním státem, byla poměrně významným zaměstnavatelem v tomto oboru společnost Československá námořní plavba a.s.. Tato společnost byla založena 1. dubna 1959 vyhláškou Ministerstva zahraničního obchodu č. 133/1959 Sb. Od počátku svého založení do devadesátých let byla díky podpoře státu poměrně významnou společností, která přinášela Československu devizové prostředky a umožňovala posilovat proexportní politiku. „Společnost Československá námořní plavba a.s. byla zařazena do první vlny kuponové privatizace, kde se v roce 1992 majiteli stala vedle OZO Čechofracht a Finop i řada privatizačních fondů a drobných akcionářů. v roce byl skupinou kolem Harvardských fondů odkoupen větší podíl akcií od největších investičních fondů a podnik byl tak ovládnut majoritním vlastníkem.“<sup>20</sup> Po tomto převzetí byl majetek společnosti postupně rozprodán.

V současnosti jsou čeští a slovenští námořníci zaměstnávání prostřednictvím společnosti C.O.S.Crew Management s.r.o., ve které dnes působí ve většině bývalí zaměstnanci České námořní plavby a která funguje jako zprostředkovatelská organizace, která zajišťuje práci, ale i vzdělávání, školení a kurzy v oblasti námořní plavby, jak pro začátečníky, tak i pro zkušené kapitány dálné plavby. Funguje na principu agentských smluv se zahraničními rejdaři.

---

<sup>19</sup> Zákon č. 309 ze dne 23. května 2006 kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) In: Sběrka zákonů České republiky. 2006, dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-309>

<sup>20</sup> Stručná historie - historie Československé námořní plavby (ČNP). In: [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.namorniplavba.cz/cnp/121.html>

## **4 ZPŮSOBILOST K PROVOZOVÁNÍ VODNÍ DOPRAVY**

### **4.1 Odborná způsobilost**

Vnitrozemská vodní doprava je koncesovanou živností. Pro získání koncese je nutné mít souhlas Ministerstva dopravy České republiky. Odpovědná osoba musí splnit podmínky § 33 zákona č.114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě. Splnění této podmínky představuje vykonání zkoušky k provozování vnitrozemské vodní dopravy ve smyslu vyhlášky Ministerstva dopravy České republiky č. 84/2000 Sb. Tato zkouška se vykonává na plavebním úřadě, Státní plavební správě. Zkouška se skládá z předmětů tak, aby byla ověřena odborná způsobilost, zejména v návaznosti na vodní dopravu včetně mezinárodních smluv, základy pracovního a závazkového práva, ekonomie a řízení podniku a technické znalosti ve vodní dopravě. Současně žadatel musí prokázat praxi ve vodní dopravě a to nejméně pětiletou.

### **4.2 Způsobilost lodních posádek**

Vnitrozemská vodní doprava v České republice je obor, který potřebuje kvalifikované pracovníky, kteří mají svou kvalifikaci ověřenu státní zkouškou. Posádky plavidel musí mít způsobilost pro výkon své funkce získanou na Státní plavební správě. Způsobilost členů posádek plavidel řadíme podle funkcí:

- pomocný lodník,
- lodník,
- kapitán I.-IV. třídy,
- kormidelník,
- vůdce malého plavidla,
- převozník I.-III. třídy,
- strojmistr I.-II. třídy.

Plavební úřad ověřuje znalosti a kvalifikaci nejen pro posádky plavidel, ale i pro bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí, inspektory určeného technického zařízení a odbornou osobu při provozování vodní dopravy pro cizí osoby.

Způsobilost lodních posádek upravuje vyhláška č.224/1995 Sb.

Lodní posádky prokazují svou způsobilost osvědčením, tedy dokladem vydaným podle práva Evropských společenství.

Lodní posádky vnitrozemské vodní dopravy pocházejí zejména z řad absolventů středních škol nebo z odborných učilišť. Významná část těchto pracovníků pochází ze Střední školy lodní dopravy v Děčíně, specializované na výuku lodní dopravy. V průběhu výuky se studenti seznamují s předměty jako jsou stavba lodí, plavební nauka, lodě a zařízení, technické kreslení a s dalšími technickými předměty a také nastupují během praxe do lodních provozů, při kterých si osvojují praktické dovednosti a získávají nautickou zkušenost. Tito pracovníci jsou považováni za vysoce kvalifikované, zajišťují i část prací při nákladových operacích a opravách lodí a mnohdy nahrazují i specializované dodavatelské organizace, pokud tomu nebrání místní předpisy v některých přístavech. Absolventi této specializované školy jsou vyhledáváni i zahraničními rejdářstvími. Tato praxe nastala především v době vstupu České republiky do Evropské unie.

Pracovníci v lodních funkcích musejí kromě požadovaného vzdělání absolvovat určitou délku praxe a poté zkoušky, které po studiu provádí plavební úřad. Státní plavební správa po absolvování zkoušky vystaví příslušné doklady, opravňující k vykonávání všech stupňů činnosti včetně kapitána plavby, jako oprávnění velet lodí. Pověření velením lodí je v kompetenci plavebního podniku.

### **4.3 Úprava pracovní doby a doby odpočinku ve vodní dopravě**

Pracovní doba a rozdělení práce na lodích jak popisuje Bauer s Hubertem v knize Vlečné parníky na Vltavě a Labi se dříve upravovali instrukcí pro pohon a službu na parolodích. Například plavební podnik Remorkáže na Vltavě a Labi, společnost s r.o. vydal instrukci ze dne 15.4.1913 ve které můžeme v § 9 vidět jakým způsobem byla tato problematika řešena, nutno připomenout, že tuto instrukci schvalovalo tehdy C.K.Místodržitelství v království Českém. *„V plavebním období řídí se čas pracovní vždy dle východu a západu slunce a dle připravených vleků. Po čas jízdy není žádná určitá doba pracovní, aniž určité přestávky na jídlo ustanoveny. Zřízení podřizují se nastoupením místa v lodní službě potřebné přísné disciplíně. Při vyjmutí parníků ze služby (v zimě) jest pracovní doba ustanovena od 8 hodin ráno do 12 hodin v poledne a od 2 do 6 hodin odpoledne a jest kormidelník osobně zodpovědným za dodržení a úplné využitkování této doby. v pádu, že se v zimě více parníků na pevninu vytáhne, má převzít dle zvláštního nařízení správy podniku každý týden jiný kormidelník dozor a musí přesně dbáti toho, aby v zimě k opravám povolane mužstvo pracovní čas přesně dodržovalo a tento čas plně využítково. Bez vědomí*

*neb souhlasu dozor konajícího kormidelníka nesmí žádný dělník býti jinde zaměstnán, než jak jemu při rozdělení práce nařízeno bylo.*<sup>21</sup>

Původní zákoník práce, resp. zákon č. 65/1956 Sb. platil od roku vydání až do roku 2006. Délka pracovní doby a doby odpočinku pro vodní dopravu byla na začátku devadesátých let prakticky stejná jako nyní. Vedle zákoníku práce platila vyhláška speciálně pro vodní dopravu, vydaná ve věstníku dopravy. Tato směrnice byla vydaná Ministerstvem dopravy se souhlasem ústředního výboru Odborového svazu pracovníků dopravy. Proběhla řada novel zákoníku práce a v rámci harmonizační novely v roce 2001 měla být speciální úprava pro vodní dopravu zrušena. To by bývalo přineslo velké problémy, zejména v části rozvržení týdenní pracovní doby a v maximální délce denní pracovní doby.

Při jednáních v rámci připomínkových řízení se dosáhlo vydání speciální vyhlášky pro celou dopravu č. 475/2001 Sb., která na rozdíl od té současné obsahovala ještě úpravu pracovní pohotovosti, jinak byla stejná. v roce 2006 začal platit nový zákoník práce, zákon č. 262/2006 Sb. a k němu nařízení vlády č. 589/2006 Sb., které v souladu se zákoníkem práce prakticky zrušil pohotovost.

V současnosti je tak pro zaměstnavatele ve vodní dopravě nezbytné mít se svými zaměstnanci sjednány pracovní smlouvy tak, že je přistoupeno k rozvržení pracovní doby v souladu s nařízením vlády č. 589/2006 Sb., aby délka pracovní směny člena posádky plavidla činila nejvýše 14 hodin. Dále je obvykle prostřednictvím vnitřní směrnice plavebního podniku stanoven pracovní režim lodních posádek plavidel tak, aby byl zajištěn efektivní provoz plavidel a je založen na turnusovém střídání členů posádek, například v týdenním intervalu.

Pracovní režim stanovený členům posádek vychází z pracovní doby v délce 40 hodin týdně a z předpokládané přesčasové práce tak, aby délka směny činila nejvýše 14 hodin denně. Po šesti hodinách se poskytuje přestávka v práci v délce 0,5 hodiny. v případě odstavení plavidla z provozu pro opravy nebo jiných příčin je obvykle stanovena pracovní doba od 7.00 hodin do 20.00 hodin.

#### **4.4 Evidence pracovní doby**

Pracovní doba a případná práce přesčas se vykazuje ve výkazu o činnosti plavidla, v raportu plavidla (lodní deník). Evidence je vedena za každého člena posádky, včetně kapitána. Za správnou a úplnou evidenci odpovídá kapitán. Na konci

---

<sup>21</sup> BAUER, Z. a M. HUBERT. *Vlečné parníky na Vltavě a Labi „Pěčka“*. s. 134-135. 1. vyd. Praha: Mare-Czech, Marek Příkryl, 2005. ISBN 80-903149-5-3.



měsíce provede kapitán rekapitulaci za celý měsíc po jednotlivých členech posádky. z rekapitulace musí být patrné, kolik hodin bylo odpracováno celkem, kolik práce přesčas a noční práce. Do lodního deníku se zaznamenává hlídka na plavidle. Vzor lodního deníku včetně metodiky vyplňování je možné volně získat na webových stránkách plavebního úřadu.

#### **4.5 Odměňování posádek**

Každému členu posádky náleží základní mzda odpovídající tarifnímu stupni, do kterého je zařazen na základě sjednaného druhu práce. k tomu je připočítáván paušální příplatek, který je vypočítán z průměrných měsíčních hodnot jednotlivých mzdových složek. Tento paušální příplatek obsahuje odměnu za práci v sobotu a neděli, ve svátek, za práci v noci, za pracovní pohotovost a hlídky. Zaměstnanci ve vodní dopravě jsou zařazováni do tarifních tříd na základě druhu práce sjednaného v pracovní smlouvě. Po zařazení do příslušné tarifní třídy jsou rozhodující převážně vykonávané pracovní činnosti. Pracovní činnosti vykonávané v lodní dopravě jsou zařazeny do 5 tarifních tříd. Od 5. do 9. tarifní třídy dle Sborníku pracovních činností a funkcí s využitím jednotného katalogu prací.

#### **4.6 Mzdové příplatky**

Mzdové zvýhodnění přesčasové práce stanoví §114 zákoníku práce, mzdové zvýhodnění za práci ve svátek stanoví §115, za práci v sobotu a neděli §126, za práci v noci, mezi 22.00 – 06.00 hodin stanoví §125 a odměnu za pracovní pohotovost je řešena v §140 zákoníku práce.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Zákon č. 262/2006 Sb.: *Zákoník práce* [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-262>

## 5 DRUHY ŠKOLENÍ

### 5.1 Povinnosti zaměstnavatele a práva a povinnosti zaměstnance

Základním právním předpisem pro vzdělávání školení a instruktáže všech zaměstnanců je Zákoník práce, ve kterém jsou popsány povinnosti zaměstnavatele, práva a povinnosti zaměstnance.

V Zákoníku práce § 103, odst. 2 jsou uvedeny povinnosti zaměstnavatele, na základě kterých je „*Zaměstnavatel je povinen zajistit zaměstnancům školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce, které se týkají jimi vykonávané práce a vztahují se k rizikům, s nimiž může přijít zaměstnanec do styku na pracovišti, na kterém je práce vykonávána, a soustavně vyžadovat a kontrolovat jejich dodržování.*“<sup>23</sup>

Práva a povinnosti zaměstnanců jsou uvedeny v Zákoníku práce § 106, odst. 4. „*Každý zaměstnanec je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jeho jednání, případně opomenutí při práci. Znalost základních povinností vyplývajících z právních a ostatních předpisů a požadavků zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nedílnou součástí kvalifikačních předpokladů zaměstnance.*“

<sup>24</sup>

Při zajišťování školení je třeba začít především zpracováním analýzy prací a pracovních činností, které zaměstnanci v rámci plnění úkolů na pracovišti vykonávají. Analýza a následně zpracovaný seznam je vodítkem při výběru konkrétních požadavků vyplývajících z právních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Dále je důležitý pro formulování požadavků a zásad zaměstnavatele, tak aby se vytvořily bezpečné pracovní podmínky. Detailní přehled o pracích, činnostech a pracovních podmínkách je důležitý pro zaměstnavatele při zpracování dokladů o hodnocených rizicích a při tvorbě seznamu ochranných prostředků poskytovaných zaměstnavatelem. Zároveň je podkladem pro zpracování základního předpisu firmy o organizaci řízení BOZP, který stanoví povinnosti jednotlivých zaměstnanců v této oblasti, včetně organizace školení a tematický a časový plán školení zaměstnanců.

---

<sup>23</sup> Zákon č. 262/2006 Sb.: *Zákoník práce* [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-262>

<sup>24</sup> Tamtéž, § 106, odst. 4.

## 5.2 Vstupní školení BOZP a PO

Vstupní školení zajistí zaměstnavatel při nástupu zaměstnance do práce. Toto vstupní školení se týká především zajištění bezpečnosti zdraví při práci s ohledem na rizika vztahující se k vykonávané práci zaměstnance. Zaměstnavatel je dále povinen toto školení zajistit při změně pracovního zařazení a druhu práce. Toto školení absolvují dále zaměstnanci, kteří měli přestávku v práci z různých důvodů delší než jeden rok. Toto školení se doporučuje provést odborně způsobilou osobou BOZP.

Při nástupu do zaměstnání musí být zaměstnanec řádně a prokazatelně seznámen s pracovními postupy a pracovními riziky a s předpisy k zajištění BOZP. v rámci vstupního školení v lodní dopravě je každý zaměstnanec dále seznámen s bezpečnostním plánem plavidla na které je přiřazen.

Bezpečnostní plán je vypracován na každý typ plavidla a popisuje jednotlivá specifika a systémy nacházející se na plavidle. Nalézají se zde základní informace o konstrukci plavidla, únikových východech, počtu a umístění hasících přístrojů, požární signalizaci, počtu a umístění pohonných jednotek, seznámení s vytápěcím a klimatizačním systémem a další výbavou související zejména s nouzovými situacemi. Za tuto výbavu se považují požární a drenážní čerpadla, dále jsou to záchranné prostředky, záchranné čluny, záchranné vesty, vory, přechodové únikové lávky. Na každém plavidle se zaměstnanec seznamuje s evakuačním plánem a bezpečnostními předpisy pro nouzové situace na plavidlech. V této instrukci se dále specifikují bezpečnostní role jednotlivých členů posádky a lodního personálu v situacích jakými jsou například: muž přes palubu, požár, havárie – vnikání vody do plavidla, evakuace cestujících. S tímto bezpečnostním plánem musí být seznámen každý zaměstnanec, který pracuje na lodi v jakékoli funkci.

Tyto bezpečnostní plány jsou obvykle vypracovávány pro všechny typy plavidel. Zvláštní důraz na kvalitu těchto bezpečnostních plánů se klade zejména na osobních a hotelových lodích. Tyto plány jsou vypracovávány s cílem minimalizovat případné důsledky nouzové situace na plavidlech. Součástí bezpečnostního plánu je grafické znázornění plavidla včetně všech schémat potřebných pro evakuaci osob a zajištění lodi při nouzové situaci. v neposlední řadě je touto instrukcí nařízen nácvik nouzových situací v periodě minimálně 2x ročně, při kterých si členové posádky osvojí postupy záchranných prací a dovednosti všech členů posádky. Tato instrukce podléhá schválení plavebního úřadu.

Za vykonání vstupního školení zaměstnance odpovídá určený personální pracovník – na lodi vůdce plavidla (kapitán), který o tom provede záznam v prezenční

listině a zápisníku bezpečnosti práce (pokud je zaveden). Školený zaměstnanec potvrdí svým podpisem, že absolvoval vstupní školení podle osnovy a že jeho obsahu porozuměl. Doklady o proškolení zaměstnanců (členů posádek) předkládají vůdci plavidel příslušnému dispečerovi. Bez vykonaného školení nesmí být zaměstnanci pověřováni jakoukoli činností.

### **5.3 Periodická školení**

Periodická školení zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců o BOZP zabezpečuje zaměstnavatel prostřednictvím proškolených vedoucích zaměstnanců a odborně způsobilá osoba BOZP. Periodická školení se provádí jedenkrát ročně a jsou zakončena ústním ověřením znalostí. O školení se pořizuje záznam v prezenční listině a v zápisníku bezpečnosti práce. Jedenkrát ročně jsou prováděna tato školení také vzhledem k noční práci a práci ve výšce nebo nad volnou hloubkou, kterou posádky plavidel mohou vykonávat nebo vykonávají.

Periodická školení vedoucích zaměstnanců se provádí jedenkrát za dva roky a jsou zakončena prokazatelným ověřením znalostí. Periodická školení ostatních zaměstnanců – seznámení se s riziky jsou prováděna jedenkrát ročně. Školení provádí příslušný vedoucí zaměstnanec, na lodi vůdce plavidla.

Součástí pravidelných školení lodních posádek je také školení o poskytování první pomoci. Posádky jsou tak proškoleny řešit běžné zdravotní problémy, které se na plavidle mohou vyskytnout. Toto školení se provádí se zvýšenou prioritou zejména pro posádky osobních a hotelových lodí.

### **5.4 Speciální (mimořádná) školení**

Speciální školení se vykonává při návratu zaměstnance na pracoviště po pracovním úrazu, který si vyžádal pracovní neschopnost delší než 60 kalendářních dní. Dále po přeřazení zaměstnance na jiné pracoviště nebo při změně druhu popřípadě způsobu práce. Takové školení zajišťuje zaměstnavatel dále po závažných nehodách, úrazech, při významné změně v legislativě. Tato školení vykonává přímý nadřízený, na lodi je to opět vůdce plavidla. O vykonaných speciálních školeních se pořizuje záznam, avšak nenahrazuje jiná periodická školení.

## 5.5 Forma školení

Velice důležitá je i forma školení a přístup a schopnost školitele. Vhodnou volbou a současně používání didaktických pomůcek a audiovizuální techniky je možné podstatně pozitivně ovlivnit celkový výsledek procesu školení. U všech druhů školení je velmi důležitá prokazatelnost. Problematika školené látky by měla být dobře vyložena a spojována s praxí školených. Pro vytvoření optimální atmosféry školení je velmi přínosné zapojování praktických zkušeností účastníků školení a ponechání posluchačům účast na rozhodování o důležitosti obsahu školené látky.

Vyučování či školení s použitím médií a názorných pomůcek usnadňuje komunikační proces mezi lektorem a posluchači. Školení má být názorné, živé a rozmanité a proto lektori často používají současně řeč, tabuli, projektor.

## 5.6 Tematické plány školení

Vzhledem k povaze činnosti vykonávaných v oboru lodní dopravy a zejména na plavidlech, kde se vyskytují místa se zvýšeným rizikem úrazu se sestavují plány školení vycházející zejména z profesní instruktáže. Školitel musí splňovat odbornost, která bude vycházet z lodní problematiky.

U vstupního a periodického školení jsou plány sestavovány tak, aby zahrnuly pracovní podmínky, charakter prací na plavidle, rizika a místa se zvýšeným rizikem úrazu, preventivní opatření, používání osobních ochranných pomůcek.

Dále musí zahrnovat organizaci dozoru nad BOZP, základní práva a povinnosti zaměstnance společnosti, základní podmínky BOZP, jako jsou zásady bezpečné práce při pracovní činnosti a při pohybu zaměstnanců v objektech společnosti, chování na plavidlech, zákaz požívání alkoholických nápojů a jiných omamných látek, kontrola zaměstnanců, kontrola pracovních podmínek a pracovního prostředí, zásady zacházení s určenými technickými zařízeními – elektrickými, plynovými, tlakovými, zdvihacími, přidělování a používání osobních ochranných pracovních prostředků a pomůcek, pracovní oblečení, zásady poskytování první pomoci, zdroje a příčiny pracovních úrazů, hlášení a odškodňování pracovních úrazů, zákaz vykonávání některých prací (azbest, škodliviny) a prací bez oprávnění a pověření.

## 5.7 Ověřování znalostí

Zákoník práce nepředepisuje způsob ověřování znalostí. Nejčastěji se však používá písemný test, může jít také o pohovor, besedu nebo ústní zkoušku. Znalosti

jsou ověřovány zkouškou. Účelem zkoušky je ověření vědomostí zaměstnanců získaných v absolvovaných formách výchovy k BOZP, a tím jejich způsobilosti vykonávat práci ve svém pracovním zařazení. Školení o BOZP zaměstnanců je zakončováno pohovorem, jímž je školitel – na lodi vůdce plavidla, ověří míru osvojení si poznatků u školeného. Školení vedoucích zaměstnanců je ukončováno písemnou zkouškou (testem). Vedoucího zaměstnance, který při zkoušce neprospěl a tím neprokázal dostatečné kvalifikační předpoklady BOZP pro výkon své funkce je zaměstnavatel povinen přeřadit na jinou práci. Záznam z ověření znalostí zaměstnanců se zakládá do dokumentace o školení zaměstnanců.

## **5.8 Dokumentace BOZP**

Dokumentace je soustředěna a archivována u odborně způsobilé osoby v prevenci rizik a předepsaná část přímo na plavidlech. Na lodích vnitrozemské plavby tato dokumentace obsahuje ucelený soubor předpisů, za jejichž dodržování zodpovídá kapitán plavidla. Dokumentace se sestává především ze směrnice o organizaci a řízení BOZP, identifikace a hodnocení rizik a seznámení s riziky, kategorizace prací, směrnice o poskytování OOPP, směrnice pro stanovení pracovišť a prací zakázaných ženám a mladistvím, směrnice o postupu při zjišťování požití alkoholu, místní provozní a bezpečnostní předpisy pro práci na plavidlech, pro obsluhu plynových zařízení, pro obsluhu tlakových zařízení, přepravní řád, havarijní plán a povodňový plán. Dalšími dokumenty jsou dále kniha evidence úrazů a formulář záznamu o pracovním úrazu, o úrazu cestujících, o plavební nehodě a příslušná požární dokumentace.

Dokumentace o školení zaměstnanců musí obsahovat zejména:

- záznam o provedeném školení,
- osnovy školení, včetně předpisů použitých při školení,
- doklad o ověření znalostí ( např. vyhodnocený písemný test, záznam o zkoušce apod.),
- doklad (osvědčení, průkaz) o absolvování odborných kurzů a zkoušek vydaný autorizovanou osobou.

Dokumentace je právním dokladem a zároveň nenahraditelným souborem listinných materiálů při prokazování plnění právních povinností zaměstnavatele, popř. porušování stanovených povinností. Dokumentaci umístěnou na jednotlivých plavidlech vede a zodpovídá za ni vůdce plavidla. Kompletní dokumentaci za zaměstnavatele

vede a zodpovídá za ni odborně způsobilá osoba BOZP, pokud není ustanovena, statutární zástupce zaměstnavatele.

## 5.9 Místní bezpečnostní předpis

Plavební společnosti, mají zpracovanou instrukci, místní bezpečnostní předpis, který upravuje způsob organizace práce a pracovní postupy související s výkonem jednotlivých funkcí při provozování vnitrozemské plavby v souladu s nařízením vlády č. 168/2002 Sb.<sup>25</sup> Tato instrukce zohledňuje specifika vyplývající z činností, které se konají na plavidlech a v přístavech. Podobné instrukce byly součástí výkonu služby na vnitrozemských lodích zavedeny již počátkem minulého století. Už C.K. Místodržitelství v Království Českém, dne 18. března 1907 ve svém povolení k provozování paroplavby č. 4229 vyžaduje po společnosti Remorkáže na Vltavě a Labi, společnost s r.o. předložení služební instrukce pro lodní personál. V knize autorů Zdeňka Bauera a Miroslava Huberta, *Vlečné parníky na Vltavě a Labi „Péčka“* je tato instrukce přetištěna, zejména pak její přílohy upravující povinnosti členů posádek s vymezením zodpovědnosti jednotlivých funkcí. Dále tímto předpisem je v příloze 2, §9 rozdělení práce a doba pracovní, kde je zevrubně popsán rozpis služeb na parnicích za plavby, za stání v době noční i při nebezpečí. Jeden z dalších § 12 upravuje chování mužstva ve službě, ústroj. *„Klid a ticho při vykonávání služebních povinností, rychlé a energické provedení udělených rozkazů, bdělost nad všemi případy, týkajícími se služby na lodi, chladnokrevné jednání v okamžiku nebezpečí, střízlivost a slušné chování, jsou požadavky, které se ukládají lodní posádce v zájmu služby. Opilost ve službě, opakující se nedbalost, neb přímé odepření poslušnosti, trestají se okamžitým propuštěním. Pitky na parnicích, hlučné zábavy a hádky jsou přísně zapovězeny. Zvláště se ukládá posádce, aby opatrně a úsporně zacházela s výstrojnými a lodními předměty, jednotlivými součástkami lodními a materiálem, který se spotřebuje a jest zapotřebí k pohonu. Každý jednotlivec ručí za škodu, která jeho vinou vznikla. Boty, jichž podešve jsou pobity silnými hřebíky, není dovoleno na parnicích nositi.“*<sup>26</sup>

Touto instrukcí je dále upravováno služební postavení členů posádek, služební rozkazy a nařízení, opatření při udržování lodi, zodpovědnost. Všechny činnosti a

---

<sup>25</sup> NAŘÍZENÍ VLÁDY č. 168/2002 Sb. kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/BD0CF755-0638-4982-B196-D5E24FBFAB5E/0/nv16802.rtf>

<sup>26</sup> BAUER, Z. a M. HUBERT. *Vlečné parníky na Vltavě a Labi „Péčka“*. 1. vyd. Praha: Mare-Czech, Marek Příkryl, 2005. s.136. ISBN 80-903149-5-3.

opatření na lodích v souvislosti s instrukcí jsou popisovány se zvýšeným akcentem na bezpečnost.

Zásady BOZP pro vodní dopravu, které jsou stanovené nařízením vlády č.168/2002 Sb.<sup>27</sup>, kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky. Tyto zásady pro vnitrozemskou plavbu jsou uvedeny nejen v základní části tohoto dokumentu, ale zejména v jeho příloze č.2.

Zaměstnavateli vzniká povinnost na zajištění způsobu organizace práce a pracovních postupů v souvislosti s provozem plavby. Tímto předpisem jsou definovány postupy, kterými se mají pracovníci ve vodní dopravě řídit při pracích na plavidlech s lany, spojováním plavidel, vyvazování, kotvení. Také jsou v tomto dokumentu uvedeny povinnosti zaměstnavatele, které musí zajistit, aby zaměstnanec při práci dodržoval. Povinnosti spočívají v seznámení zaměstnanců s postupy a zásadami, při kterých se pracovník setkává při práci s lany, kladkami, při přecházení mezi plavidly, vyvazování lodí, při vykládce a nakládce plavidel, ale i v přístavech a plavebních komorách.

Výše uvedené nařízení vlády nařizuje zaměstnavateli ve vodní dopravě poskytování vhodných ochranných pracovních pomůcek, které jsou nutností při zvláštnostech v souvislosti s provozem vnitrozemské plavby. Posádky lodí musí být vybaveny záchrannými vestami při činnostech, při kterých je zvýšené nebezpečí pádu do vody nebo kdy je určí vůdce plavidla. Konkrétně pak při haváriích lodí, záchranných pracích, vyprošťování kotvy, vázání plavidel v plavebních komorách a v dalších situacích a místech, kde není plavidlo vybaveno zábradlím nebo je vyšší riziko pádu pracovníka do vody.

Tento předpis dále řeší nutnost označení nebezpečných míst, únikových a přístupových cest na lodích bezpečnostními značkami.

---

<sup>27</sup> NAŘÍZENÍ VLÁDY č. 168/2002 Sb. kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/BD0CF755-0638-4982-B196-D5E24FBFAB5E/0/nv16802.rtf>



## 6 PLAVEBNÍ NEHODY A HAVÁRIE

Nehody se nevyhnou žádnému dopravnímu odvětví. I v dnešní moderní době, kdy na plavidlech jsou technologicky vyspělá zařízení jsou tyto nehody součástí provozu. Některé plavební nehody a katastrofy jsou popisovány v mnoha knihách a publikacích. Nehody a havárie ve vnitrozemské vodní dopravě eviduje plavební úřad, tedy Státní plavební správa. Podle územní působnosti se plavební úřad člení na ředitelství a tři pobočky. Ředitelství plavebního úřadu je v Praze, pobočky jsou v Praze, Děčíně a Přerově. Předchůdcem Státní plavební správy byl Československý úřad plavební, který byl zřízen 15. dubna 1920<sup>28</sup>. Od roku 1995 má Státní plavební správa působnost plavebního úřadu a plní úkoly státního dozoru a správy ve vnitrozemské plavbě na základě zákona o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb. Tento úřad v rámci své působnosti také provádí odborné šetření plavebních nehod a stanoví jejich příčiny.

Plavební úřad při vyšetřování plavebních nehod postupuje podle vnitřní metodické směrnice pro odborné šetření plavebních nehod v provozu na vodních cestách České republiky. Směrnice vydaná rozhodnutím č.21/2010 ředitele Státní plavební správy ze dne 12. dubna 2010, pod č.j. 251/Ř/10. Jednotlivá ustanovení směrnice jsou koncipována tak, aby byly stanoveny postupy a procesní úkony, vymezeny práva a povinnosti zúčastněných osob a vymezeny povinnosti jiným státním orgánům.

### 6.1 Nehoda v provozu na vodní cestě

*„Nehodou je událost, k níž došlo v plavebním provozu na vodní cestě, nebo v příčinné souvislosti s ní a která má za následek poškození nebo zničení plavidla, plovoucího tělesa, nebo plovoucího zařízení, poškození nebo znehodnocení přepravovaného nákladu, pokud tyto následky nevyplývuly z povahy samotného nákladu, dále poškození vodní cesty nebo stavby na ní, újma na zdraví, nebo smrt účastníků provozu na vodní cestě.“<sup>29</sup>*

Vůdce plavidla má podle zákona ohlašovací povinnost kolizi nahlásit plavebnímu úřadu a pokud by v důsledku nehody došlo ke znečištění vod tak správci toku a vodohospodářskému orgánu. Tato povinnost se vztahuje také na situace, kdy

---

<sup>28</sup> STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA: historie. *Státní plavební správa* [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.spspraha.cz/organizace/historie.asp>

<sup>29</sup> Zákon o vnitrozemské plavbě. In: 1995, 114/1995 Sb., 30/1995. [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-114>

došlo k poškození vodní cesty nebo stavby na této cestě, jako jsou vodní díla, břehy, vázací prvky, plavební komory, značení vodní cesty atp.

Povinnost hlášení plavebních nehod je uvedena v Řádu plavební bezpečnosti, hlava 9, čl. 9.03: *„Vůdce plavidla, plovoucího tělesa nebo sestavy, jakož i osoba pověřená dohledem na plovoucí zařízení má povinnost hlásit bez prodlení Státní plavební správě plavební nehodu, na které měla účast.“*<sup>30</sup>

Terminologie ve vodní dopravě také hovoří o společné havárii.

Společná havárie je upravena § 32, odst. 1, zákona č.114/1995 Sb. *„Je-li plavidlo a přepravované osoby nebo věci ve společném nebezpečí (dále jen “společná havárie”), může vůdce plavidla rozhodnout o mimořádných opatřeních nebo výdajích na plavidla nebo věci v zájmu ochrany ostatních hodnot ohrožených společnou havárií.“*<sup>31</sup>

Na plavidlech vnitrozemské plavby je posílena role kapitána v jeho oprávnění jednat za zvláštních okolností odchylně od Řádu plavební bezpečnosti pokud hrozí nebezpečí a je povinen naopak učinit všechna opatření, které si okolnosti vyžádají.

## 6.2 Havárie osobní lodní dopravy

Jedna z prvních dopravních nehod osobního lodi je uváděna kolize parníku Mescéry, který již při zkušební plavbě do Podolí nasedl na písčitou mělčinu dne 28.7. 1857, kdy se podařilo posádce bez poškození plavidlo uvolnit. Tento parník však při první plavbě pro veřejnost dne 15. srpna 1857 vyplul na plánovanou trasu Praha – Štěchovice. Po komplikacích, které se dostavili při plavbě, jelikož posádka dostatečně neodhadla spotřebu uhlí a následném zdržení se kapitán rozhodl parník u Vraného nad Vltavou otočit. Pro tento manévr však zvolil nevhodné místo a loď nasedla na mělčinu. Pomocí lodiček byli zákazníci odvezeni z tohoto plavidla na břeh a započaly práce související s uvolněním lodi. Došlo k proražení dna a prostory byly zaplaveny vodou. *„Poslední novinová zpráva o osudu lodi z 21.8.1857 uvedla, že parník Mescéry bude moci vyplout k dalším jízdám až po generální opravě. k té však už nedošlo. Podnikatel Winter se vzdal dalších plánů na zavedení osobní lodní dopravy z Prahy do Štěchovic. Vrak parníku majitel koncem roku 1857 nechal rozebrat a po částech ho prodal ve*

---

30 Předpis č. 344/1991 Sb.: Řád plavební bezpečnosti. In: 344/1991 Sb., 67/1991. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-344>

31 Zákon o vnitrozemské plavbě. In: 1995, 114/1995 Sb., 30/1995. [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-114>

veřejné dražbě“.<sup>32</sup> Po této nehodě byla kapitánu Winterovi odebrána koncese, při vyšetřování bylo dále zjištěno, že posádka neznala místních poměrů trasy a nebyla složena ze znalých, dobrých plavců vltavských.

Během stavby tunelu skrze vyšehradskou skálu v Praze v roce 1903 prorazil šroubový parník Braník společnosti Pražská paroplavební společnost dřevěné pažení jedné ze stavebních jímek. Tato jímka byla zaplavena a stavebník požadoval odškodnění za zpoždění stavebních prací. Případem se zabývalo až C.K. Místodržitelství. Dokumentace této nehody je uložena v archivu Dopravního podniku hl.m. Prahy.

Výbuch parního kotle na salonním parníku František Josef I.. Příčina této nejtragičtější nehody v dějinách Pražské paroplavební společnosti nebyla při následném vyšetřování jednoznačně stanovena. Udála se 17.5.1898 v 7.53hod. Jako nejpravděpodobnější příčina se jeví konstrukční a materiálové slabiny v místě, kde je na korpusu kotle přinýtován parní dóm. Při výbuchu přišli o život Jan Moráček - pokladník, Ignác Schreiber a jeho syn Václav Schreiber, dcera Marie Schreiberová byla vážně zraněna. Jednalo se bezesporu o nehodu velmi vážnou, která měla za následek soudní vyrovnání poškozených. I v této době bulvární tisk tuto nehodu popisoval velmi nevybíravě. Plavební společnost se rozhodla i přes vážné poškození tělesa a jeho součástí parník zprovoznit. *„Lodní trup byl vyzdvižen firmou Schnike ze Žandavy (Bad Schandau), jednotlivé části provizorně zahrazeny dřevěným bedněním a dovlečeny do dílen Společnosti na Smíchově. PAS vyrobila nový střední díl trupu, dodala parní kotel a už v následujícím roce bylo možné zařadit loď opět do služby. Sloužila pak řadu let dobře a spolehlivě“*<sup>33</sup>

V roce 1941 došlo ke smrtelnému zranění strojníka Bernáška na parníku Zbraslav (III). Při plavbě proti proudu skrze tzv. modřanskou úžinu došlo krátce před stanicí Zbraslav k dotyku kola a dna. Kapitán Hřebík chtěl s poškozeným kolesem doplnout k přístavnímu můstku, ale strojník mu tento jeho úmysl odmítl. Počali opravovat koleso, aniž by zaaretovali jeho pohyb, přičemž parník počal zvolna plout po proudu, neboť byl nedostatečně zakotven. Lodník Jaroslav Dolejší se snažil vsunout mezi stěnu kolničních dvířek a koleso část sochoru, tak aby zajistil koleso proti roztočení. Byl však hrubě odmítnut strojníkem se slovy „ jděte si po své práci“. Protokol o nehodě je uložen v archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy. Mezitím pokus o zakotvení přední

---

<sup>32</sup> HUBERT, M. a M. BOR. *Osobní lodě na Vltavě*. s. 23. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1985. OD-31-012-85-05-101.

<sup>33</sup> VICHTA, F. *Historie pražské paroplavy*. s. 83. 1. vyd. České Budějovice: MCU, 2008. ISBN 80-7339-124-4.

kotvou uspěl, ta se náhle zachytila ve dně a následkem silného proudu se kola počala otáčet. Strojník a jeho topič Kolísko byli strženi do tyčové kola, strojník Bernášek smrtelně pohmožděn, Kolísko propadl kolem a počal se topit, řeka jej vyplavila bezvědomí ku břehu, kde se jej podařilo oživit. Klasický případ rivality mezi strojní a palubní posádkou. Lze dovozovat, že Bernáška a Kolíska je možno vidět na filmu, který se dochoval a jehož některé scény dokumentují stroj a kotel právě na parníku Zbraslav, krátce před obdobím, kdy došlo k nehodě. Dokument je uložen v archivu PPS.

### 6.3 Havárie nákladní lodní dopravy

Mezi širokou skupinu havárií nákladních lodí vnitrozemské plavby jsou případy, při kterých dochází z důvodů nasátí různých předmětů do propulzního nebo kormidelního zařízení. v této souvislosti pak není možné s plavidlem manévrovat, měnit směr nebo stroj uvést v zpětný chod. Nejčastější bývají plovoucí předměty po řece, jako jsou kusy dřeva, pneumatiky a také stará lana, která se namotají na hřídelové vedení a zastaví hnací agregát. Po kolizi plavidla se dnem a roztržení obšívky, musí plavidlo být vytaženo na souš. K tomuto účelu jsou určeny loděnice nebo doky, suché nebo plovoucí, které jsou schopny vyzvednout plavidlo na souš. V případě plovoucích doků, alespoň jeho část přizvednout. U nákladních lodí se při havárii často poškodí i přepravované zboží.

Pokud dojde během kolize ke kontaktu plavidla se dnem či jiným předmětem v plavební dráze nebo se stavbami na vodní cestě, může být takový kontakt pro plavidlo fatální, pokud dojde k proražení obšívky. v těchto případech záleží na rozsahu poškození dnové obšívky a reakci posádky, která prostřednictvím nacvičených postupů je schopna zajistit včas záchranné práce a účinně zasáhnout. Stavba lodí s ohledem na bezpečnost dlouhodobě podléhá stále náročnějším konstrukčním prvkům, které zajistí plovatelnost plavidla i při zatopení některé jeho části.

Plavební nehody jsou zaznamenány v mnoha knihách, sbornících a publikacích. Plavební úřad je eviduje a publikuje v plavebních ročenkách. Kniha Žádníka, která se zabývá historií loděnice Křešice, popisuje některé z nich.

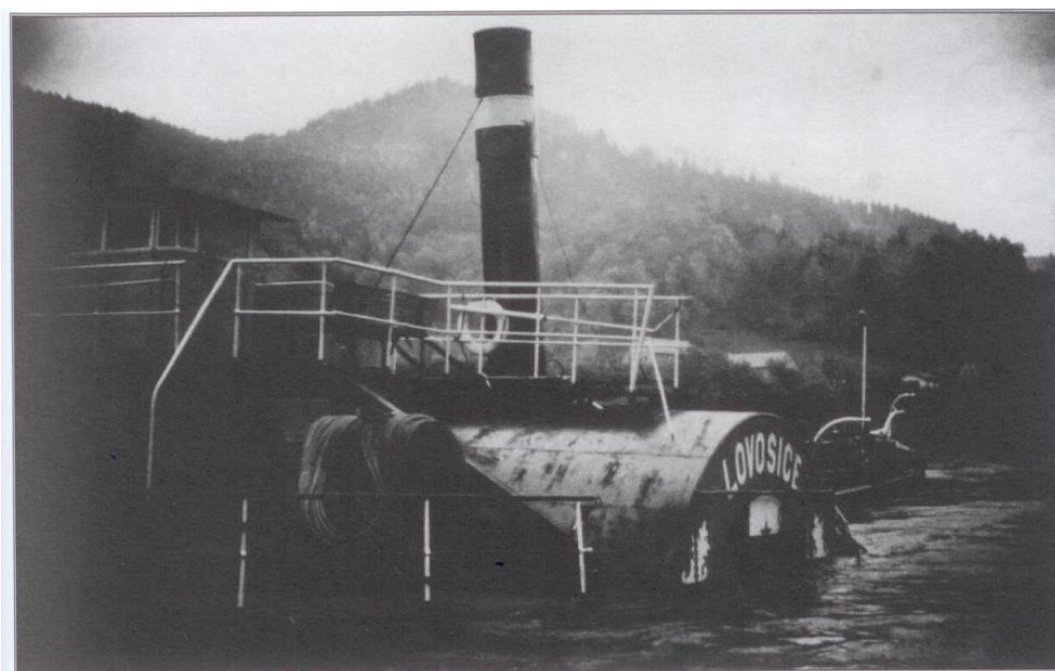
*„Havárie parníku LOVOSICE, ke které došlo 17. října 1945 na českém říčním kilometru 99,6. Lod' najela na veliký kámen, který se jízdy valil pod dnem lodi až po*

*prostor kotelny, kde došlo k proražení dnové obšívky lodi a následnému potopení parníku. Trhlina ve dně byla asi 30 centimetrů široká a 150 centimetrů dlouhá.*<sup>34</sup>

Plavebně obtížným úsekem byl na Labi průjezd mosty v německém Torgau, kde po několika haváriích byla zavedena remorkážní služba, která zajišťovala bezpečné protiproudňé proplutí. Remorkážní službu v této lokalitě vykonávaly nejsilnější zadokolesové remorkéry. Lodě tohoto typu vzhledem ke své vlečné technologii a účinnému pohonu byly nasazovány na více plavebně obtížných míst na celém Labi. Zadokolesových remorkerů pod českou vlajkou plulo celkem dvanáct.

*„Pro posádku motorové nákladní lodi MN 5314 bylo osudné proplouvání pod mostem u Torgau dne 17.4.1984. Při nárazu na mostní pilíř se loď potopila. Záchranných prací se zúčastnily posádky dalších lodí ČSPL (ZKMR ORLÍK, ZKMR ŠUMAVA a TR-12 a skupina vojáků tehdejší NDR.*<sup>35</sup>

Obrázek č. 1 – Havárie parníku Lovosice

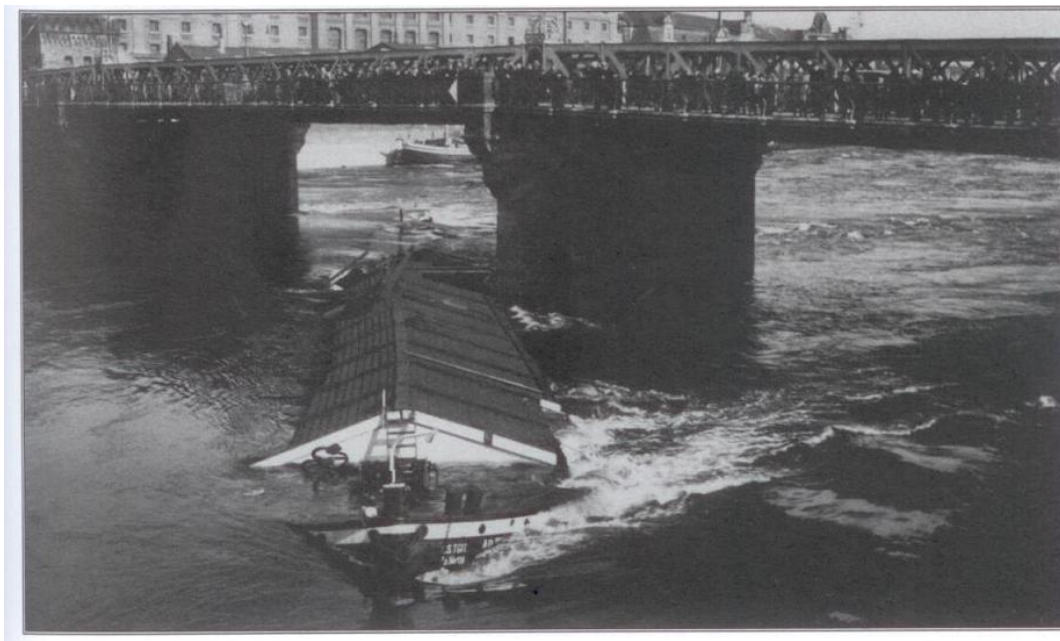


Zdroj: ŽÁDNÍK, B. *Loděnice Křešice*. 1. vyd., Praha: Marek Příklad, Mare-Czech, 2006. s. 117. ISBN 80-903149-7-X

<sup>34</sup> ŽÁDNÍK, B. *Loděnice Křešice*. 1. vyd., Praha: Marek Příklad, Mare-Czech, 2006. s. 115. ISBN 80-903149-7-X.

<sup>35</sup> ŽÁDNÍK, B. *Loděnice Křešice*. 1. vyd., Praha: Marek Příklad, Mare-Czech, 2006. s. 115. ISBN 80-903149-7-X.

Obrázek č. 2 – Havárie motorové nákladní lodi MN 5314



Zdroj: ŽÁDNÍK, B. *Loděnice Křešice*. 1. vyd., Praha: Marek Příklad, Mare-Czech, 2006. s. 117. ISBN 80-903149-7-X

## 7 EVROPSKÉ NORMY VE VNITROZEMSKÉ PLAVBĚ

### 7.1 Technické požadavky

V rámci přistoupení České republiky do Evropské unie a začleňování a sjednocování unijních norem je v rámci harmonizace podmínek s ostatními členskými státy více akcentována bezpečnost vnitrozemské plavby. Jedním z harmonizačních dokumentů je přijetí a zavedení Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES ze dne 12. prosince 2006, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby.

Tyto technické požadavky byly ve větší míře převzaty z ustanovení nařízení o inspekci lodní plavby na Rýně. Vzhledem k tomu, že výše uvedené rýnské nařízení bylo prováděno na základě technického rozvoje ve vodní dopravě, zohledňovalo měnící se podmínky a pravidelně bylo revidováno, přistoupilo se právě k tomuto nařízení. V zájmu dosažení vysoké úrovně bezpečnosti se tyto normy harmonizují s ohledem na bezpečnostní normy vnitrozemských cest společenství. V souladu s touto směrnicí se nově zavedla odborná komise plavebního úřadu, která je přítomná technickým prohlídkám plavidel.

### 7.2 Oblasti plavby

V praxi to znamená, že původní technická prohlídka lodě klasifikační organizací se rozšířila o inspektory plavebního úřadu, kteří jsou seznámeni s pravidly a jsou odborníci na konstrukci plavidel a v oblasti plavby.

Technické požadavky na plavidla se na vnitrozemských vodních cestách dělí podle zón plavby. Oblasti plavby v České republice jsou stanoveny směrnicí 2006/87/ES<sup>36</sup> na zónu 3, která je na řece Labi v úseku od zdymadla v Ústí nad Labem – Střekově ke zdymadlu Lovosice. Dále na přehradních nádržích Baška, Brněnská, Horka, Hracholusky, Jesenice, Nechanice, Olešná, Orlík, Pastviny, Plumov, Rozkoš, Seč, Skalka, Slapy, Těrlícko, Žermanice. Také Máchovo jezero, vodní plocha Velké Žernoseky, rybníky Oleksovice, Svět, Velké Dářko jsou součástí zóny 3. Stejně jako jezera Dolní Benešov, Ostrožná Nová Ves a Tovačov. Ostatní vodní cesty na území České republiky spadají do zóny 4, pokud jsou napojeny na vnitrozemské vodní cesty

---

<sup>36</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES ze dne 12. prosince 2006, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla. s. L389/2. Dostupné z: Systém ASPI - stav k 28.1.2013 do částky 9/2013 Sb. a 8/2013 Sb.m.s. Obsah a text 32006L0087 - stav k 29. 1.2013.

jiného členského státu. Rozdělení podle zón má za následek vymezení technických a bezpečnostních požadavků pro způsobilost podle druhu plavidel.

### **7.3 Požadavky pro stavbu a vybavení plavidel**

Základním požadavkem je, že plavidla musejí být postavena v souladu s dobrou praxí stavby lodí. Další články se věnují pevnosti a stabilitě, kterou se určuje tloušťka obšívky a typ konstrukce včetně vymezení minimálních hodnot opotřebení lodních plechů a konstrukčních prvků. Lodnímu trupu musí být postaven, tak aby byla zajištěna plovatelnost plavidla včetně bezpečnostních kolizních přepážek, které slouží jako vodotěsné prostory v případě kolize. Velký důraz je kladen na použitý materiál při stavbě, zejména v oblasti strojoven a kotelen plavidel, který musí být ohnivzdorný.

### **7.4 Zkušební plavby a kontrola lodí**

Při zkušebních plavbách a to jak u novostaveb, tak i pravidelných technických prohlídkách lodí v provozu musí být představena manévrovatelnost plavidla. Zkouškou se ověřuje schopnost plavidla bezpečně provést manévr, který zajistí otáčení, vyhýbání a zastavení lodi v dostatečně krátkém časovém úseku. Další požadavky jsou kladeny na kormidelní zařízení a zařízení a vybavení kormidelny. Tento předpis pamatuje na stanoviště kapitána, ze kterého musí být neomezený výhled ve všech směrech za každého počasí. Uspořádání kormidelny musí být uspořádáno s ohledem na ergonomii a také nesmí být za provozu v kormidelně překročen hluk v úrovni hlavy kormidelníka přes 70 dB. Při nově instalovaných pohonných zařízení a zástavbách generátorů plavidel je nutno doložit hlukové měření.

Požadavky na ovládací prvky plavidla včetně kontrol a výstražných světel jsou stejně jako kontrolní zařízení motorů a kormidelního zařízení zajištěny tímto předpisem. Při technické zkoušce odborná komise požaduje předvedení drenážní soustavy v chodu, při které musí posádka plavidla umět odvodnit jednotlivé vodotěsné úseky plavidla, které by v případě kolize mohly být zaplaveny.

Kontrola je sestavena tak, aby ověřila způsobilost plavidla nebo plovoucího zařízení k dalšímu provozu na dobu stanovenou předpisem podle druhu plavidla:

*„1. Doba platnosti osvědčení vystavených novým plavidlům v souladu s touto směrnici stanoví příslušný orgán v délce nejvýše*

- a) pěti let v případě osobních lodí;*
- b) deseti let v případě všech ostatních plavidel.*

*Doba platnosti se uvede v osvědčení Společenství.*



*2. U plavidel, která byla v provozu již před prohlídkou, stanoví příslušný orgán dobu platnosti osvědčení Společenství podle jednotlivého případu na základě výsledků prohlídky. Doba platnosti však nesmí překročit lhůty uvedené v odstavci 1.<sup>37</sup>*

V průběhu kontroly je třeba předvést elektrická zařízení, která na lodi jsou. Lodě jsou vybaveny elektrickými systémy, které musí zajistit bezpečnou plavbu i v případě, že dojde k výpadku jednoho zdroje napájení. Zdroje energie musí být provedeny záskokově. Norma upravuje odchylně od národních norem provedení rozvodných systémů, použití kabeláže a navigačních světel. I tyto elektrické zařízení kontrolní komise prověřuje. Před touto komisí musí provozovatel plavidla předložit revizní zprávu určených technických zařízení, kterými jsou plynová, elektrická, zdvihací a tlaková zařízení. Tuto zprávu vystaví po kontrole pověřený inspektor určeného technického zařízení od plavebního úřadu. V průběhu zkoušky je nutno předvést v chodu kotevní zařízení a shodně prokázat existenci dalšího povinného vybavení plavidla. Pro zajištění bezpečného provozu se rozumí výbavou dostatek lan k uvázání, vlečení a vrhání. Další povinnou výbavou je radiofonní systém, nezávislá záložní světla a další výbava upravená čl. 10.02 směrnice 2006/87/ES.

## **7.5 Požární vybavení a záchranné prostředky**

Hasící přístroje a požární soustavy, jejich předvedení a rozmístění jsou předmětem inspekce. Revize těchto zařízení jsou odchylně od národních předpisů stanoveny v periodě jedenkrát za dva roky. Při kontrole je nutné ověřit funkčnost systému požárního poplachu v koexistenci s výstražným systémem na plavidle. Boji s požárem se věnuje komise zvláště u novostaveb, ale i u plavidel v provozu. Při zkoušce musí být předvedeny v činnosti hydranty v soustavě dvou požárních čerpadel. Ověřuje se dále funkčnost trysek, které musí zajistit vytvoření proudu i vodní mlhy a jejich uzavírací zařízení.

Evropská norma nám nově nařizuje zavedení osobních samočinně nafukovacích záchranných vest pro posádky plavidla. Další výbavou záchranného charakteru jsou na lodi lodní čluny, záchranné kruhy a vesty. Minimálně 3 záchranné kruhy musí být opatřeny světlem, které nezhasne ve vodě a které se samočinně rozsvítí při kontaktu s vodou. Zvláštní požadavky jsou v rámci bezpečnosti, konstrukce,

---

<sup>37</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES ze dne 12. prosince 2006, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla. s. L389/44. Dostupné z: Systém ASPI - stav k 28.1.2013 do částky 9/2013 Sb. a 8/2013 Sb.m.s. Obsah a text 32006L0087 - stav k 29. 1.2013.

vybavení, požárních systémů a pohonných systémů, kladeny na osobní lodě. Na kajutových osobních lodích musí být k dispozici dýchací přístroje vybavené celoobličejovou maskou a dvě sady, jejichž součástí jsou helmy, sekery, páčidla, svítilny, ochranný oděv a únikové kukly.

## **7.6 Bezpečnostní předpis**

Na osobních lodích je nově povinnost přítomnosti bezpečnostního předpisu, který popisuje jednání a povinnosti členů posádky při těchto situacích:

- havárie,
- požár na plavidle,
- evakuace cestujících,
- člověk přes palubu.

Každý člen posádky, tak má vymezeny úkoly, které v případě krizových situací musí zajistit. Součástí bezpečnostního předpisu je obsažen bezpečnostní plán, ve kterém jsou zřetelně označeny:

- únikové cesty, nouzové východy a evakuační prostory,
- shromažďovací prostory,
- rozmístění záchranných prostředků včetně člunů,
- rozmístění hasících přístrojů a požárních soustav,
- poplašný systém,
- nouzový generátor,
- uzavírací ventily paliva,
- umístění lékárníček,
- radiotelefonní systémy.

Bezpečnostní plán dále obsahuje pravidla chování pro cestující v době požáru, zaplavení, obecného nebezpečí. Pokyny pro cestující pro užití únikových cest, chování a nutnosti zachovat klid. Upozornění pro cestující se týká kouření, otevírání oken a použití ohně.

## **7.7 Postup při technické prohlídce**

Vlastník plavidla nebo provozovatel musí plavidlo přistavit k prohlídce plně vybavené. Dále je povinen poskytnout odpovídající člun, pokud to situace pro prohlídku vyžaduje, umožnit a zpřístupnit všechny prostory na lodi a pokud se jedná o nákladní plavidlo, tak plavidlo přistavit bez nákladu. Při provozní zkoušce zajistit kvalifikovanou posádku, která poskytne nápomoc. Vlastník plavidla hradí veškeré náklady spojené

s technickou prohlídkou. Po ukončení technické prohlídky a provedení zápisu o prohlídce se vystaví nebo prodlouží Osvědčení společenství plavidla vnitrozemské plavby. Pokud plavidlo nevyhoví technickým požadavkům, musí být zaznamenáno v osvědčení. Pokud však příslušný orgán zjistí nedostatky takového charakteru, které představují významné nebezpečí pro další provoz plavidla, pro osoby na plavidle a pro životní prostředí nesmí být do jejich odstranění dále provozováno.

## **7.8 Požadavky pro zajištění bezpečnosti na pracovišti (plavidle)**

V důsledku zavedení nové Evropské normy se zvýšily požadavky pro bezpečnost na pracovištích. Plavidla musejí být konstruována a postavena s takovým vybavením a uspořádáním, aby lodní personál mohl bezpečně vykonávat svou funkci a na pracovišti se mohl bezpečně pohybovat. Veškerá pevná zařízení na lodi, která jsou pro vykonávání práce potřebná, musí být snadno a bezpečně ovladatelná a jejich údržba a použití musí být snadná. Pro zvýšení ochrany před pádem musí být paluby zkonstruovány tak, aby se na nich nevytvářely louže, a nesmí být na nich místa, o které je možno zakopnout. Veškeré paluby a schodiště musí být zhotoveny tak, aby byly neklouzavé, toto platí i pro podlahy ve strojovnách. Zvýšený důraz je kladen na zábradlí plavidel. Rozměry pracovišť musí být dostatečné parametry pro všechny osoby, které na nich pracují s přiměřenou volností pohybu. Podrobně jsou popsány parametry pro boční paluby, přístupy na pracoviště, včetně řešení schodišť a vstupů do nákladových prostorů, světlosti a zajištění dveří a žebříků.

Vnitřní prostory musejí být koncipovány tak, aby vyhověly zdravotním a bezpečnostním požadavkům s ohledem na dostatečné osvětlení, větrání nebo topení včetně jejich uspořádání a zařízení.

Jelikož se jedná o práci na plavidlech, je nutno ochránit posádky proti hluku a vibracím. Požadavky na konstrukci jsou kladeny na provedení pro stálá pracoviště jako zvukotěsná. Současně musí být posádky vybaveny individuálními protihlukovými prostředky tam, kde se předpokládá, že mohou být vystaveni zvýšené hladině zvuku, vyšší než 85 dB.

Norma dále pamatuje na navijáky, jeřáby a další palubní zařízení s ohledem na jejich manipulaci i konstrukci. Jeřáby nacházející se na plavidle musí být postaveny podle osvědčených postupů a nesmí ohrozit zejména stabilitu plavidla. U jeřábů se vyžaduje mnoho opatření, vedoucích k zajištění obsluhy, kontroly, zajištění proti náhodným pohybům a označení v souvislosti s jejich provozem.

Obsáhlá je kapitola, která se věnuje obytným prostorům pro posádky. Uspořádání, vybavení a navržení musí být zajištěno tak, aby uspokojilo potřeby osob na lodi z hlediska jejich bezpečnosti, pohodlí a zdraví. Výjimky na vybavenost a uspořádání a protihluková opatření v nich mohou být povoleny pouze se souhlasem klasifikační organizace, za předpokladu, že plavidlo vykonává omezený provoz a pouze v denní době.

Konstrukce obytných prostor musí být řešena s přihlédnutím na nouzové situace, které mohou nastat. Nouzové východy musí umožňovat rychlou evakuaci. Únikové cesty musí být z materiálů, které zpomalují hoření a to i jejich izolace a obklady. Větrání obytných místností musí být zajištěno, i když jsou dveře zavřené. Místnosti určené pro spaní a místnosti společenské jsou povinně konstruovány s nejméně dvěma východy. V době provozu nesmí ve společenských místnostech dosáhnout hladina akustického tlaku více než 70 dB. U spacích místností je tato norma ještě snížena na 65 dB. Vzhledem k tomu, že na plavidlech posádka bydlí po dobu svého turnusu, norma dále přihlíží na rozměry kajut, přičemž stropy nesmí mít světlou výšku nižší než 2 m a každá kajuta nemůže mít krychlový obsah menší než 7 m<sup>3</sup>. Toto pravidlo platí i u ostatních obytných místností například společenských. Každý člen posádky musí mít svou postel o minimálních rozměrech 2,00 x 0,90 m a svou uzamykatelnou skříňku na oblečení.

Sociální zařízení jsou koncipovány principem jednoho záchodu a jedné vany nebo sprchy pro šest členů posádky.

Lodě vnitrozemské plavby, na kterých jsou obytné prostory, musí ve svém vybavení systémy a nádrže na pitnou vodu. Veškeré zařízení, které se užívá distribuci a zásobu pitné vody musí být z nekorozivního materiálu a nesmí představovat žádné fyziologické nebezpečí. Na jiný účel tyto systémy nesmí být používány a musí být ochráněny proti nadměrnému zahřívání. Objemy tanků na pitnou vodu musí být minimálně 150 litrů na jednoho člena posádky.

Můžeme dovozovat, že evropská norma byla sestavena týmem odborníků, kteří se plavbou dlouhodobě zabývají, minimálně v průběhu připomínkových řízení. Jejím pevným základem jsou Směrnice Rady 82/714/EHS ze 4. října 1982,<sup>38</sup> kterou se stanovovali technické požadavky pro plavidla vnitrozemské vodní plavby a revidovaná úmluva pro plavbu na Rýně, a nařízení o inspekci lodní dopravy na Rýně. Vychází se

---

<sup>38</sup> Směrnice Rady: kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby. In: 1982, 82/714/EHS. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31982L0714:CS:HTML>

z faktu, že Rýnská komise měla nejlépe zpracované technické požadavky pro vnitrozemská plavidla.

Podmínky a technické požadavky pro lodě vnitrozemské plavby podle nové směrnice velmi dobře odrážejí technický rozvoj plavby a zejména ve vztahu s bezpečností provozu. Právě v rámci bezpečnosti je harmonizace předpisů velmi žádoucí, aby v prostoru Evropské unie, resp. na evropské síti vnitrozemských vodních cest celého Společenství platila jednotná společná pravidla. Jednotná evropská plavidla mají zjednodušení administrace technických prohlídek. Například u plavidel vnitrozemské nákladní plavby, které pluly pod Českou vlajkou před přijetím této směrnice, bylo nutné vykonat technickou prohlídku dvakrát. Poprvé v Čechách, podle předpisů schválených Ministerstvem dopravy, a pokud tato loď plula na Rýn, musela absolvovat prohlídku další s rozdílnými požadavky na výstroj, vybavení i změny vyžadující konstrukční zásahy. Tuto technickou prohlídku v pořadí druhou, bylo nutné absolvovat tedy v Německu nebo v Holandsku. Podobné problémy byly s uznáváním technických prohlídek na Dunaji pro slovenské provozovatele plavby, kteří pluli na Mohan či Rýn.

Vzájemné uznávání dokladů a prohlídek mělo celou řadu nepřekonatelných nedostatků. Nutno podotknout, že i z důvodu zajištění rovné hospodářské soutěže je na místě, že tato pravidla jsou závazná pro celý evropský prostor, i když tato směrnice umožňuje využít různých přechodných ustanovení, která jsou její součástí. Některá přechodná ustanovení umožňují úlevu z některých požadavků plavidlům, která jsou již v provozu až do roku 2045. Je možno konstatovat, že podmínky a technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby jsou o mnoho obsáhlejší a podrobnější, než pravidla předchozí. Zavedená a uplatňovaná směrnice zvyšuje obecně bezpečnostní kritéria lodní dopravy.

## 8 PROGRAMY EU

### 8.1 Operační program doprava

Podpora vnitrozemské vodní dopravy ze strany Evropské unie je běžnou praxí. V ostatních evropských státech jsou dlouhodobě podporovány subjekty vykonávající pravidelnou osobní lodní dopravu, rekonstrukce historických plavidel, remotorizace lodí a modernizace plavidel. V České republice od roku 2008, tedy od doby, kdy vešla v účinnost evropská směrnice, kterou se stanoví technické požadavky plavidel vnitrozemské plavby, běží program nazvaný Operační program doprava, jehož cílem je modernizace plavidel vnitrozemské plavby. Jeho prioritou je zvyšování úrovně bezpečnosti, zvýšení efektivity provozu plavidel a snižování vlivu dopravy na životní prostředí. Příjemci této dotace mohou být subjekty, které provozují lodní dopravu a jejichž plavidla jsou vedena v českém plavebním rejstříku. Objem finanční podpory představuje částku 443,5 mil. Kč pro období 2008 – 2013.<sup>39</sup>

Financování do modernizace plavidel prostřednictvím operačního fondu doprava má očekávané pozitivní dopady na zlepšení manévrovatelnosti plavidel za předpokladu instalace předřového dokormidlovacího zařízení. Při zhoršených plavebních podmínkách dokormidlovací zařízení je schopno zajistit udržení plavidla v požadovaném směru plavby. Význam tohoto zařízení je značný při manévrech při proplouvání plavebními komorami, při otáčení lodí, ale také odlehčuje hlavním pohonným jednotkám. Vybavení plavidel vnitrozemské plavby dokormidlovacím zařízením zásadně zlepšuje bezpečnost plavby.

Výměna obšívky plavidel v podponorové části zajistí pevnost a zkvalitní vodotěsnost lodí. Součástí výměny části obšívky<sup>40</sup> pod vodoryskou probíhá obvykle realizace zhotovení ocelové podlahy v nákladových prostorech plavidel. Instalací ocelové podlahy se nejen zajistí zvýšení pevnosti a tuhosti celého plavidla, ale především se zvýší vodotěsnost v části lodi, kde se přepravuje zboží. Výsledným efektem je zvýšení bezpečnosti plavby v případě nehody, resp. havárie, při kterých při proražení obšívky v oblasti strojovny hrozí ekologické škody.

---

<sup>39</sup> Rozhodnutí Evropské komise. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2008 [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: [http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/A58EE957-78A4-4CB2-BF7D-3F7E6116CCDF/0/RozhodnutíEK\\_Modernizaceplavide\\_verejnypodpora3582007.pdf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/A58EE957-78A4-4CB2-BF7D-3F7E6116CCDF/0/RozhodnutíEK_Modernizaceplavide_verejnypodpora3582007.pdf)

<sup>40</sup> Vnější vodotěsný plášť lodního trupu na konstrukci plavidla.

Mezi další oblasti podpory patří vybavení plavidel radarem, který může významně přispět k bezpečnosti plavby. Při plavbě za snížené viditelnosti umožňuje radar vůdci plavidla pokračovat bezpečně v plavbě.

Podpora řeší i environmentální aspekty a tak další způsob schválené evropské podpory nabízí vybavit plavidlo autopilotem, který přispěje ke snížení spotřeby paliva a tak zajistí hospodárný provoz. Při snížené spotřebě se současně snižuje objem exhalací výfukových plynů.

Kromě autopilotů se nabízí možnost pořízení nových pohonných jednotek, které jsou nízkoemisní, šetrnější k životnímu prostředí.

Využití potenciálu vodní dopravy je jednou ze strategických oblastí Evropské unie a jednotlivé členské státy proto cítí nezbytnost této podpory. Soustavné investice do inovací, bezpečnosti a modernizace plavidel vnitrozemské plavby jsou naprosto nezbytné a potřebné. Jendou z velkých výhod vodní dopravy je dlouhodobá životnost plavidel oproti ostatním dopravním prostředkům. Posílení bezpečnosti plavidel, přizpůsobení lodí novým bezpečnostním normám patří mezi hlavní cíle dopravní politiky.

## **8.2 Evropský akční plán NAIADES**

Vedle operačního programu doprava je vypracován evropský akční plán pro vnitrozemskou vodní dopravu, jež nese jméno NAIADES. Základním východiskem tohoto dokumentu je snaha o zlepšení odvětví vnitrozemské vodní dopravy, především evropského dopravního systému v oblastech, která trpí kongescemi<sup>41</sup>, kde se narušuje životní prostředí a kde jsou problémy s kapacitou. Tento akční plán má za cíl vytvořit příznivé podmínky pro provozovatele vodní dopravy. Program NAIADES je vytvořen pro období 2006 – 2013. Jeho cílem je podpora a modernizace flotily vnitrozemských plavidel. Tato flotila v Evropě stárne a investice do lodního parku jsou nezbytné. Zvyšování bezpečnosti přepravy ve vodní dopravě je na místě, jelikož je 80 % nebezpečného zboží přepravováno v prostoru Evropy právě lodní dopravou a to z důvodu nejvyšší míry bezpečnosti.

Další z kapitol programu NAIADES je podpora zaměstnanosti ve vodní dopravě, kdy je třeba zajistit potřebnou kvalifikaci pracovníků a zlepšování pracovních podmínek posádek. Vytvoření a rozvíjení systému vzdělávání a vzájemného uznávání kvalifikací je pro zvýšení kvality bezpečnosti na plavidlech nezbytné.

---

<sup>41</sup> Dopravní zatížení, zpomalení dopravy.

### 8.3 Říční informační služby

Dalším nástrojem pro rozvoj vodních cest je zavedení Říčního informačního systému. v České republice se zřídil institut „Říční informační služby“<sup>42</sup> § 32a, zák. 114/1995 Sb., kdy na půdě plavebního úřadu byla zavedena služba, která vykonává funkci správce systému Říční informační služby (RIS). Systém RIS má zajistit vkládání, shromažďování a zpřístupnění informací, které souvisí s plavbou na dopravně významných vodních cestách České republiky. Informace, které vede RIS obsahují mimořádné události na vodní cestě, provozu přepravovaném nákladu a poloze plavidla.

Základní cíle RIS jsou zvýšení bezpečnosti plavby, zvýšení efektivity lodní dopravy, ochrana životního prostředí a zvýšení využití vodní cesty. Využití informací této služby je určeno pro státní správu, záchranný systém, správce toku a obsluhu plavebních komor, přepravce a dopravce a také přístavy. Tento telematický informační systém poskytuje informace, které jsou ve vztahu k zvýšení bezpečnosti plavby dobře využitelné. Od informací vodních stavů, meteorologických podmínek, plavebních podmínek přes plavební mapy, plavební znaky a legislativu související s plavbou zde můžeme najít i systém sledování pohybu a polohy plavidel, který je celoevropský. I tento projekt byl financován fondem Evropské unie. Uvedenou doménu spravuje a spoluvytváří její obsah organizace Ředitelství vodních cest České republiky (ŘVCC), které je organizační složkou státu. Předmětem činnosti této organizace je:

- „• zabezpečení přípravy a realizace výstavby a modernizace součástí dopravně významných vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách a pro jejich správu a údržbu a pořízování dalšího majetku, nutného pro správu a údržbu vodních cest,*
- zabezpečení správa, údržby a oprav nově zřízených součástí vodních cest a dalšího majetku, nutného pro provoz na nich a pro jejich údržbu,*
- výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím nově zřizované součásti vodních cest,*
- zabezpečování podkladů pro stanovení koncepcí v oblasti vodních cest a jejich součástí,*
- koordinace provádění velkých oprav s rekonstrukcemi a modernizacemi součástí vodních cest.“<sup>43</sup>*

<sup>42</sup> Zákon o vnitrozemské plavbě. In: 1995, 114/1995 Sb., 30/1995. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-114>

<sup>43</sup> Ředitelství vodních cest ČR: *O nás* [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.rvccr.cz/o-nas>



## 9 VÝVOJ PLAVEBNÍCH NEHOD

Při posuzování vývoje evidovaných plavebních nehod plavebním úřadem, je zřejmé, že v posledních letech, zejména po implementaci evropských směrnic souvisejících s bezpečností plavby je trend relativně příznivý. Od roku 2008, kdy vešli v účinnost normy EU, které upravují bezpečnost plavby na vnitrozemských vodních cestách se odráží ve snížení nehodovosti v plavebním provozu.

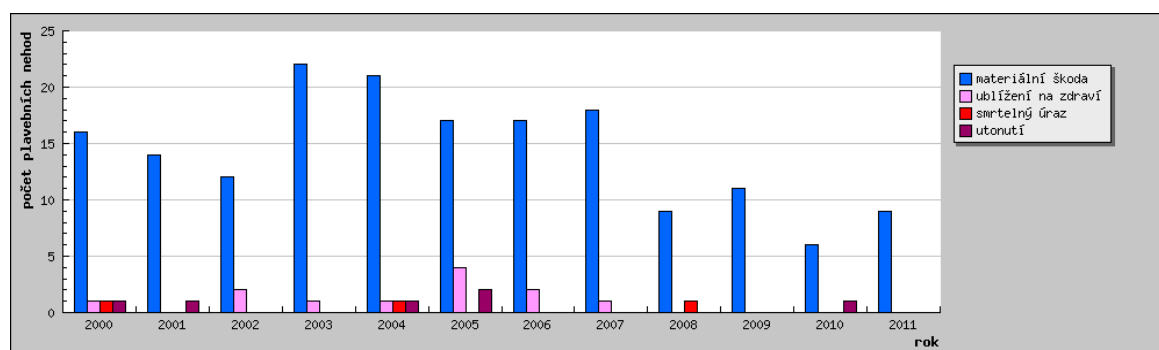
Tabulka č. 2 - Vývoj plavební nehodovosti 2000 - 2011 podle druhu plavebních nehod

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
malé	16	14	12	23	21	17	18	16	8	11	6	9
velké	3	1	2	0	3	6	1	3	2	0	1	0

Zdroj: [http://www.spspraha.cz/provoz/nehody\\_tabulka.php](http://www.spspraha.cz/provoz/nehody_tabulka.php)

Vývoj plavební nehodovosti podle následků je možné sledovat v grafu, který definuje strukturu nehod od roku 2000 do roku 2011. Z tohoto grafu je možné vyvodit, že lodní doprava představuje jeden z velmi bezpečných druhů doprav.

Graf č. 1 - Vývoj plavební nehodovosti 2000 - 2011 podle následků



Zdroj: [http://www.spspraha.cz/provoz/nehody\\_tabulka.php](http://www.spspraha.cz/provoz/nehody_tabulka.php)

Vliv na snížení nehodovosti ve vodní dopravě je možno přisuzovat nejen z důvodu postupného zmenšování lodního parku původně největšího českého rejdařství, tedy ČSPL, ale také v souvislosti se zaváděním harmonizačních procesů evropských norem, které přispívají k lepší nautické vybavenosti plavidel vnitrozemské plavby.

## ZÁVĚR

Vnitrozemská plavba v sobě skrývá veliký potenciál, který není v České republice dostatečně využitý. Toto specifické odvětví v rámci Evropské unie představuje klíčový segment při plánování strategické proexportní politiky.

Úvodem této práce jsou vyjmenovány organizace, jejichž působnost se přímo dotýká vnitrozemské vodní dopravy a to jak v současnosti, tak i v historickém kontextu.

Z pohledu právního vymezení práce poskytuje výčet legislativních norem (zákonů, směrnic, nařízení a doporučení), které s plavbou přímo souvisí a se kterými je třeba se v provozu lodní dopravy dobře seznámit.

Bakalářská práce se v začátku také dotýká tématu budování vodních cest a přístavů, jejichž parametry se vzhledem k vývoji dopravní politiky stále mění. Vodní cesty jsou kategorizovány u v kontextu návaznosti našich řek na ostatní evropské vodní cesty a přístupu jednotlivých států Evropské unie k moři. Po vstupu České republiky do Evropské unie se lodní dopravcům značně zjednodušila pozice, zejména při provozu na západních vodních cestách, jelikož zaniklo mnoho administrativních omezení a opatření, které bránily efektivnímu provozu. Sjednocení předpisů napomohlo k ulehčení do té doby velmi komplikovaných postupů, při technických prohlídkách plavidel. Při těchto prohlídkách často vznikali situace, kdy každý národní předpis požadoval jiné konstrukční řešení na plavidle při klasifikačních prohlídkách. Čeští provozovatelé tak ztráceli konkurenční výhodu oproti ostatním evropským rejdařům.

V tomto materiálu jsou dále uvedeny projekty a záměry rozšiřování vodních cest nebo zlepšení parametrů vodní cesty, které mají celoevropský význam a přímo souvisí s provozem a bezpečností plavby v České republice, ale i na dalších významných evropských vodních cestách.

Práce nabízí pohled do legislativy, která upravuje tento segment dopravy zejména s ohledem na zajištění bezpečnosti práce a zdraví v lodní dopravě. Samotný provoz ve smyslu zajištění bezpečnosti práce a plavby je široce popsán s důrazem na detailní rozbor školení ve všech jeho fázích. Jedna z kapitol je věnována tématu způsobilostí, které jsou nezbytné k provozování vnitrozemské vodní dopravy s přehledem jednotlivých funkcí na vnitrozemských lodích a také způsobilostí, které jsou nutné zajistit ve vztahu k příslušným úřadům a organizacím.

Současně se orientuje na proces zavádění Evropských norem a standardů, které jsou implementovány v rámci harmonizace norem EU. V rámci tohoto legislativního procesu se organizace působící na poli lodní dopravy nově setkávají se změnami, které akcentují zvýšenou náročnost na stavbu a vybavení plavidel v zájmu zajištění bezpečnosti provozu. Nedílnou součástí je popis dokumentů, jejichž zavedení je závazné v souvislosti s implementací těchto evropských norem. Veškeré tyto kroky pozitivně ovlivňují nejen zajištění bezpečnosti plavby jako takové, ale také přinášejí mnoho opatření pro šetrný způsob provozu s ohledem životní prostředí.

Dalším tématem je vývoj plavebních nehod a jejich aspekty v návaznosti na plavební podmínky, vybavení plavidel a zkušenosti lodních posádek, především kapitánů. Požadavky vyplývající se zaváděním evropských norem zajišťují lepší nautické vybavení lodí a tím snižují rizika havárií, která při provozu mohou vznikat. Cílem této práce je celkové objasnění situace ve vnitrozemské vodní dopravě, zejména v souvislosti s bezpečností plavby, rozboru legislativních procesů a postupů pro organizace, které v tomto oboru působí.

Za použití informací vycházejících ze statistik je možné v konečném důsledku konstatovat, že vnitrozemská vodní doprava má své nezastupitelné místo na dopravním trhu a strategický význam pro evropské hospodářství.

Bakalářská práce přináší ucelený pohled na problematiku v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví v lodní dopravě, v oboru, který není v České republice příliš rozšířen, ale který nabízí spolehlivý, ekologický a bezpečný způsob dopravy.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### Seznam použitých českých zdrojů

BAUER, Z. a M. HUBERT. *Vlečné parníky na Vltavě a Labi „Péčka“*. 1. vyd. Praha: Mare-Czech, Marek Příkryl, 2005. ISBN 80-903149-5-3.

FEDERÁLNÍ MINISTERSTVO DOPRAVY, Pracovní řád pro pracovníky vodní dopravy 5/73 – VDP, Praha: Nadas, 1972.

FEDERÁLNÍ MINISTERSTVO DOPRAVY. *Směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci ve vodní dopravě*, 13. prosince 1976 (č.j. 25 814/76-19), Praha: Nadas, 1976.

HUBERT, M. a M. BOR. *Osobní lodě na Vltavě*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1985. OD-31-012-85-05-101.

NEUGEBAUER, T. *Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v kostce neboli o čem je současná BOZP*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2010. ISBN 978-80-7357-556-4

PODZIMEK, J. a kol. *Křižovatka tří moří vodní koridor Dunaj-Odra-Labe*. 2. vyd. Praha: Jindřišská věž, 2012. ISBN 978-80-254-0105-7.

ŠVARC, B. *Sedmdesát pět let Československé plavby labské*. 1. vyd. Československá plavba labská, 1997.

ŠVARC, B., VANNER, L a ZÍDEK, K. *Do světa po velkých řekách*, 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1984. OD 31-011-84-05-102.

VICHTA, F. *Historie pražské paroplavby*. 1. vyd. České Budějovice: MCU, 2008. ISBN 80-7339-124-4.

ŽÁDNÍK, B. *Loděnice Křešice*. 1. vyd., Praha: Marek Příkryl, Mare-Czech, 2006. ISBN 80-903149-7-X.

### Seznam použitých internetových zdrojů

Nařízení vlády č. 168/2002 Sb. kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/BD0CF755-0638-4982-B196-D5E24FBFAB5E/0/nv16802.rtf>

Předpis č. 344/1991 Sb.: Řád plavební bezpečnosti. In: 344/1991 Sb., 67/1991. [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-344>

Rozhodnutí Evropské komise. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2008 [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: [http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/A58EE957-78A4-4CB2-BF7D-3F7E6116CCDF/0/RozhodnutíEK\\_Modernizaceplavide\\_verejnypodpora3582007.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/A58EE957-78A4-4CB2-BF7D-3F7E6116CCDF/0/RozhodnutíEK_Modernizaceplavide_verejnypodpora3582007.pdf)

Ředitelství vodních cest ČR: *O nás* [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.rvccr.cz/o-nas>

Směrnice Rady: kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby. In: 1982, 82/714/EHS. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31982L0714:CS:HTML>

STÁTNÍ ÚŘAD INSPEKCE PRÁCE: *Hlášení pracovních úrazů* [online]. 2013 [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.suip.cz/hlaseni-pracovnich-urazu/>

STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA: *plavební překážky, plavební nehody* [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://spspraha.cz/provoz/nehody.php>

STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA: historie. *Státní plavební správa* [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.spspraha.cz/organizace/historie.asp>

Stručná historie - historie Československé námořní plavby (ČNP). In: [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.namorniplavba.cz/cnp/121.html>

Zákon č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě [online]. 13. 2. 2013 Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-114>

Zákon č. 262/2006 Sb.: *Zákoník práce* [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-262>

Zákon č. 309 ze dne 23. května 2006 kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) In: Sbírka zákonů České republiky. 2006, [online]. [cit. 2013-03-12]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-309>

## Seznam ostatních zdrojů

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES ze dne 12. prosince 2006, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla. Dostupné z: Systém ASPI - stav k 28.1.2013 do částky 9/2013 Sb. a 8/2013 Sb.m.s. Obsah a text 32006L0087 - stav k 29. 1.2013

Zákon č.66/1901 ř. z. ze dne 11. června 1901, o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek, ve znění zákonů č. 49/1931 Sb.a č. 50/1931 Sb.) Dostupné z: Systém ASPI - stav k 7.1.2013 do částky 2/2013 Sb. a 1/2013 Sb.m.s. 66/1901 ř.z. - o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek.

222/1923 Sb. Labská plavební akta se Závěrečným protokolem, podepsaná v Drážďanech dne 22. února 1922, a doplněná Dodatkovým protokolem, podepsaným v Paříži dne 31. března 1923. Dostupné z: Systém ASPI - stav k 7.1.2013 do částky 2/2013 Sb. a 1/2013 Sb.

217/1921 Sb. Mírová smlouva mezi mocnostmi spojenými i sdruženými a Německem a Protokol, podepsané ve Versailles dne 28. června 1919. Dostupné z: Systém ASPI - stav k 7.1.2013 do částky 2/2013 Sb. a 1/2013 Sb.m.s.. 217/1921 Sb. - poslední stav textu.

## **SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ a TABULEK**

### **Seznam obrázků**

Obrázek 1: Havárie parníku Lovosice .....	36
Obrázek 2: Havárie motorové nákladní lodi MN 5314 .....	37

### **Seznam grafů**

Graf 1: Vývoj plavební nehodovosti 2000 - 2011 podle následků.....	48
--	----

### **Seznam tabulek**

Tabulka 1: Přehled přepravených tun zboží ve vybraných letech od roku 1822 do roku 1913.....	18
Tabulka 2: Vývoj plavební nehodovosti 2000 - 2011 podle druhu plavebních nehod .....	48

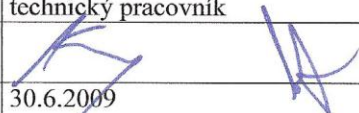
## **SEZNAM PŘÍLOH**

<b>Příloha A - Bezpečnostní pokyny pro nouzové situace na plavidlech společnosti Pražská paroplavební společnost a.s. ....</b>	<b>I</b>
--	----------



# PŘÍLOHY

Příloha A - Bezpečnostní pokyny pro nouzové situace na plavidlech společnosti Pražská paroplavební společnost a.s.

		<b>PRAŽSKÁ PAROPLAVEBNÍ SPOLEČNOST a.s.</b>		
Dokument č.	Platnost od: 1.7. 2009	Revize č.:	Datum revize:	Stran: 4
Název:  <p style="text-align: center;"><b>SMĚRNICE VEDENÍ SPOLEČNOSTI o:</b></p> <p style="text-align: center;"><b>BEZPEČNOSTNÍ POKYNY PRO NOUZOVÉ SITUACE NA PLAVIDLECH SPOLEČNOSTI</b></p>				
	Zpracoval.	Schválil:		
Jméno:	Ing. Komenda Štěpán Zdeněk Volf	Dušan Sahula		
Funkce:	technický pracovník (OZO PO 80/2005, BOZP ROVS 05/134/2007) technický pracovník	Ředitel		
Podpis:				
Datum:	30.6.2009	30.6.2009 <small>Pražská paroplavební společnost, a.s. Praha 5, Hořejší nábřeží 17/N IČO/DIČ: CZ45316571 (2)</small>		
Schváleno:	 30.3.2012	Dne:		
				

## OBSAH:

1. Všeobecné informace
2. Vyhlašování poplachu
3. Bezpečnostní role členů posádky
4. Nácvik nouzových situací

### Přílohy :

1. Bezpečnostní plán plavidla VLTAVA...
2. Požární poplachová směrnice

## 1. Všeobecné informace

Tyto bezpečnostní pokyny se vydávají na základě platných předpisů ČR a EU pro provoz a technickou způsobilost vnitrozemských plavidel osobní lodní dopravy s cílem minimalizovat případné důsledky nouzové situace. Je určen pro plavidla společnosti Evropská vodní doprava – Praha s.r.o. (dále jen společnost) nebo plující pod vlajkou společnosti. Řeší zajištění bezpečnosti a povinnosti posádky při nouzových situacích jako jsou:

- Požár na plavidle
- Havárie
- Evakuace cestujících
- Člověk přes palubu.

Jsou stanoveny jako všeobecné, vůdce příslušného plavidla má možnost doplnit a více konkretizovat tyto pokyny pro příslušné plavidlo. Pro jednotlivé osobní lodě jsou doplněny o bezpečnostní plán a rozpis bezpečnostních rolí lodního personálu. Na bezpečnostním plánu graficky znázorněna loď se všemi schématy potřebnými pro evakuaci osob a zajištění lodí při nouzové situaci, zároveň je vyznačen prostor pro zdravotně postižené. Bezpečnostní plán musí být vyvěšeny na vhodném dobře viditelném místě na každé palubě.

## 2. Vyhlašování poplachu

Poplach je na plavidle vyhlašován lodní houkačkou, lodní signalizací pro posádku, palubním rozhlasem nebo ústně – voláním osob. Poplach může být malý nebo plný.

Malý poplach je vyhlašován pouze pro posádku, vyhlašuje se interní lodní signalizací nebo ústně v případě méně závažného nebezpečí nebo podezření na možnost vzniku takového nebezpečí s cílem zamezit možné panice mezi cestujícími, pokud je zřejmé, že nutnost evakuace cestujících nepřichází v úvahu.

Plný poplach je vyhlašován všemi dostupnými prostředky s důrazem na to, aby cestující byli informováni o skutečně hrozícím nebezpečí a předešlo se panice.

Při použití zvukové signalizace rozhlasem nebo ústně se poplach vyhlašuje slovně (např. „požár ve strojovně“, „člověk přes palubu na pravoboku“, „nasednutí a vnikání vody do lodi na přídi“ apod.) s doplněním pokynů pro cestující. Při použití signalizace pro posádku se použijí následující signály:

- Požár, několikrát nepřerušovaný dlouhý tón střídáný krátkým \_\_\_ - \_\_\_ - \_\_\_ -  
V případě požáru na plavidle dále platí požární poplachová směrnice, která je přílohou tohoto předpisu.
- Všeobecný poplach, jeden dlouhý tón \_\_\_\_\_

Lodní houkačka se použije pouze v závažných případech dle řádu plavební bezpečnosti

- Evakuace - signál nouze, řada dlouhých tónů \_\_\_\_\_ .....

### 3. Bezpečnostní role členů posádky

Posádka osobní lodi společnosti je složena z :

- členů palubní posádky - kapitán, 1 nebo více lodníků (plavčíci se považují za lodníky)
- restaurační personál – 1 nebo více kuchařů, 1 nebo více stewardů.

Pro účely tohoto předpisu se zaměstnanci nebo najatí pracovníci nájemce restauračního provozu považují za posádku podřízenou kapitánovi lodi.

O vyhlášení poplachu a zahájení záchranných prací vždy rozhoduje kapitán, který posoudí situaci na základě vlastního zjištění nebo hlášení členů posádky. Poplachový signál se vyhláší z kormidelny. Obecně - palubní posádka zajišťuje bezpečnost lodi, restaurační personál se stará o cestující, záleží však na konkrétních podmínkách nouzové situace, prioritní je vždy bezpečnost lidí – cestujících a posádky.

**Kapitán** (+ obsluha strojovny, pokud není strojník)

- Řídí veškerou činnost na lodi při nouzové situaci (dále také jen NS). Podle druhu NS navede loď na přistání na nejbližším vhodném místě (pro zásah hasičů, lékaře, evakuaci cestujících) nebo zastaví, či zakotví na řece (člověk přes palubu).
- Privolá pomoc nejúčinnějším dostupným způsobem - vysílačkou, telefonem.
- Osobně řídí a podílí se na záchranných pracích..
- Podle charakteru NS:
  - při požáru vypne klimatizaci, hlavní vypínače elektřiny, plynu, spustí požární čerpadla, uzavře požární dveře a osobně se účastní hašení a řídí je až do příjezdu hasičů
  - při vnikání vody spustí havarijní čerpání vody, uzavře vodotěsné přepážky a řídí čerpání a těsnicí práce
  - při člověk přes palubu vydá pokyn k použití záchranných prostředků
  - při evakuaci řídí spořádaný výstup cestujících a posádky, v případě nutnosti vydá pokyn k nasazení záchranných vest, sám odchází poslední a přesvědčí se, že všichni opustili loď.
- Zraněným poskytne první pomoc pokud na lodi není odborný zdravotník.

**Lodník** (kormidelník, strojník)

- Podléhá pokynům kapitána lodi při NS, plní uložené úkoly, obsluhuje loď podle pokynů kapitána k přistání nebo zakotvení.
- Osobně se podílí na záchranných pracích.
- Podle charakteru NS:
  - Při požáru, pokud je k tomu vyškolen nebo je pověřen obsluhou strojního zařízení, vypne klimatizaci, hlavní vypínače elektřiny, plynu, spustí požární čerpadla, uzavře požární dveře a osobně se účastní hašení. Použije dostupné hasební prostředky k zamezení šíření požáru, odstraní z blízkosti požáru tlakové nebo plynové lahve a nádoby s hořlavými kapalinami (v případě nutnosti i vhozením do vody).
  - Při vnikání vody, pokud je k tomu vyškolen nebo je pověřen obsluhou strojního zařízení, spustí havarijní čerpání vody, uzavře vodotěsné přepážky a dle pokynů kapitána čerpá vodu a provádí těsnicí práce.
  - Při člověk přes palubu, s ohledem na nebezpečí prodlení, sám nebo na pokyn kapitána použije záchranné kruhy, vory nebo člun.



- Při evakuaci zřizuje bezpečný přechod pro cestující, osobně pomáhá cestujícím při opouštění lodi s ohledem na jejich fyzickou způsobilost.

#### **Kuchař, steward**

- Podléhá pokynům kapitána při NS, plní uložené úkoly, stará se o restaurační prostory, bezpečnost a informovanost cestujících tak, aby nedošlo k panice.
- Osobně se podílí na záchranných pracích dle rozhodnutí kapitána.
- Podle charakteru NS:
  - Při požáru použije dostupné hasební prostředky k zamezení šíření požáru, odstraní z blízkosti požáru tlakové nebo plynové lahve a nádoby s hořlavými kapalinami (v případě nutnosti i vhozením do vody). Cestující soustředí na co nejbezpečnějším místě z hlediska působení ohně a kouře.
  - Při vnikání vody soustředí cestující na co nejbezpečnějším místě.
  - Při člověk přes palubu, s ohledem na nebezpečí prodlení, sám nebo na pokyn kapitána použije záchranné kruhy.
  - Při evakuaci pomáhá při zřízení bezpečného přechodu pro cestující, osobně pomáhá cestujícím při opouštění lodi s ohledem na jejich fyzickou způsobilost. Zajišťuje pomoc při evakuaci zdravotně postižených osob.

#### **4. Nácvik nouzových situací**

Pro úspěšné zvládnutí nouzových situací na lodích osobní lodní dopravy je nutné prakticky vyzkoušet postupy záchranných prací a dovednosti posádky. K tomu slouží praktický nácvik jednotlivých nouzových situací. Za provedení nácviku odpovídá kapitán lodi. Nácvik jednotlivých NS musí být proveden minimálně 2 x ročně, obvykle v měsících dubnu a červenci. Zápis o provedení nácviku NS učiní kapitán lodi do lodního deníku, v případě požárního cvičení i do požární knihy.

Prokazatelné seznámení s tímto předpisem a praktické zacvičení všech členů posádky plavidel osobní lodní dopravy je nedílnou součástí školení o BOZP-PO.

Příloha č. 1 k bezpečnostním pokynům pro: 1 + 3  
(typ parník - ZKMR)

### Plavidlo : VLTAVA

evidenční označení : PPS 101853

**Popis:** parní kolesová osobní loď, délka 53,46, šířka 9,10., celokovová konstrukce, dvě paluby, pohon 1x parní stroj, vytápění ÚT s kotlem na motorovou naftu, , vaření v kuchyni elektro, elektrická požární signalizace + požární hlásiče.  
Vybavení pro nouzové situace: 14x ruční hasicí přístroje, 4x požární hydranty, 1.x požární čerpadlo, 1.x drenážní čerpadlo, 1. x pracovní čluny, ...0. x záchranné vory, 450.x záchranné vesty, 7 x záchranné kruhy, 1 x přechodová lávka

### BEZPEČNOSTNÍ ROLE LODNÍHO PERSONÁLU:

Funkce	Požár	Havárie – vnikání vody do plavidla	Evakuace cestujících	Člověk přes palubu
Kapitán	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. řídí veškerou činnost</li> <li>2. navede loď na přistání</li> <li>3. dle potřeby přivolá hasiče, lékaře</li> <li>4. řídí hašení požáru do příjezdu hasičů</li> <li>5. po příjezdu hasičů předá velení veliteli zásahu, poskytuje mu potřebné informace a součinnost</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. řídí veškerou činnost</li> <li>2. navede loď na přistání</li> <li>3. dle potřeby přivolá hasiče, lékaře</li> <li>4. dle potřeby dá pokyn k uzavření vodotěsných přepážek</li> <li>5. řídí těsnění plavidla pomocí těsnících prostředků</li> <li>6. po příjezdu hasičů předá velení veliteli zásahu, poskytuje mu potřebné informace a součinnost</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. řídí veškerou činnost</li> <li>2. navede loď na přistání</li> <li>3. dle potřeby přivolá hasiče, lékaře</li> <li>4. dle potřeby rozhodne o shromáždění cestujících ve shromažďovacích prostorách , popř vydaní záchranných prostředků</li> <li>5. řídí spořádaný výstup lidí</li> <li>6. zkontroluje opuštění lodí a sám odchází poslední</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. řídí veškerou činnost</li> <li>2. zastaví (dle potřeby zakotví) loď</li> <li>3. dle potřeby přivolá hasiče, lékaře</li> <li>4. použije nebo dá pokyn k použití vhodných záchranných prostředků</li> <li>5. dle potřeby poskytne první pomoc do příchodu lékaře</li> <li>6. dle potřeby navede loď na přistání a zajistí přepravu zachraňovaného na břeh</li> </ol>
Lodník 1 - strojník	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. řídí se pokyny kapitána</li> <li>2. vypne klimatizaci, dle potřeby elektrinu</li> <li>3. spustí požární čerpadlo,</li> <li>4. zabezpečí kotel a kotelní hospodářství</li> <li>5. použije hasební prostředky (hasicí přístroje, hydranty)</li> <li>5. po příjezdu hasičů plní pokyny</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. řídí se pokyny kapitána</li> <li>2. lokalizuje místo poškození obšívky plavidla</li> <li>3. spustí drenážní čerpadlo, řídí čerpání vnikající vody</li> <li>4. zabezpečí kotel a kotelní hospodářství</li> <li>4. uzavře vodotěsné přepážky</li> <li>5. po příjezdu hasičů plní pokyny</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. řídí se pokyny kapitána</li> <li>2. zabezpečí strojní mechanismy, kotel a kotelní hospodářství</li> <li>3. na pokyn kapitána opouští loď</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. řídí se pokyny kapitána</li> <li>2. spolupracuje při poskytnutí první pomoci a přepravě zachraňovaného na břeh</li> </ol>

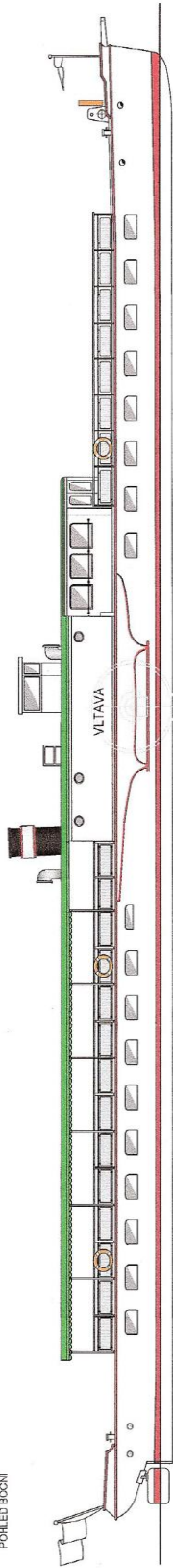


	velitele zásahu	velitele zásahu	velitele zásahu	velitele zásahu
Lodník 2	<p>1. řídí se pokyny kapitána</p> <p>2. vyváže loď, zřídí přechod</p> <p>3. použije hasební prostředky (hasící přístroje, hydranty)</p> <p>4. po příjezdu hasičů plní pokyny velitele zásahu</p>	<p>1. řídí se pokyny kapitána</p> <p>2. vyváže loď, zřídí přechod</p> <p>3. spolupracuje při čerpání vnikající vody, použije těsnicí prostředky</p> <p>4. po příjezdu hasičů plní pokyny velitele zásahu</p>	<p>1. řídí se pokyny kapitána</p> <p>2. vyváže loď, zřídí přechod</p> <p>3. poskytuje pomoc vystupujícím cestujícím, dbá na pořádek a zamezení paniky, přednostně řeší pomoc zdravotně postiženým</p> <p>4. na pokyn kapitána opouští loď</p>	<p>1. řídí se pokyny kapitána</p> <p>2. spustí kotvu</p> <p>3. použije záchranné prostředky</p> <p>4. spolupracuje při poskytnutí první pomoci a přepravě zachraňovaného na břeh</p>
Lodník 3	<p>1. řídí se pokyny kapitána</p> <p>2. spolupracuje při vyvázání lodi, zřízení přechodu</p> <p>3. použije hasební prostředky (hasící přístroje, hydranty)</p> <p>4. po příjezdu hasičů plní pokyny velitele zásahu</p>	<p>1. řídí se pokyny kapitána</p> <p>2. spolupracuje při vyvázání lodi, zřízení přechodu</p> <p>3. spolupracuje při uzavření vodotěsné přepážky</p> <p>4. spolupracuje při čerpání vnikající vody, použije těsnicí prostředky</p> <p>5. po příjezdu hasičů plní pokyny velitele zásahu</p>	<p>1. řídí se pokyny kapitána</p> <p>2. spolupracuje při vyvázání lodi, zřízení přechodu</p> <p>3. poskytuje pomoc vystupujícím cestujícím, dbá na pořádek a zamezení paniky, přednostně řeší pomoc zdravotně postiženým</p> <p>4. na pokyn kapitána opouští loď</p>	<p>1. řídí se pokyny kapitána</p> <p>2. dle potřeby spustí kotvu</p> <p>3. použije záchranné prostředky</p> <p>4. spolupracuje při poskytnutí první pomoci a přepravě zachraňovaného na břeh</p>
Vedoucí restaurace - steward	<p>1. řídí se pokyny kapitána, zajišťuje péči o cestující</p> <p>2. na základě rozhodnutí kapitána řídí shromažďování cestujících ve shromažďovacích prostorách, popř. výdej záchranných prostředků</p> <p>3. dle potřeby použije hasební prostředky (hasící přístroje, hydranty, požární plachty)</p> <p>4. po příjezdu hasičů plní pokyny velitele zásahu</p>	<p>1. řídí se pokyny kapitána, zajišťuje péči o cestující</p> <p>2. na základě rozhodnutí kapitána řídí shromažďování cestujících ve shromažďovacích prostorách, popř. výdej záchranných prostředků</p> <p>3. po příjezdu hasičů plní pokyny velitele zásahu</p>	<p>1. řídí se pokyny kapitána, zajišťuje péči o cestující</p> <p>2. na základě rozhodnutí kapitána řídí shromažďování cestujících ve shromažďovacích prostorách, popř. výdej záchranných prostředků</p> <p>3. řídí spořádaný výstup cestujících, poskytuje jim při tom pomoc, dbá na pořádek a zamezení paniky, přednostně řeší pomoc zdravotně postiženým</p> <p>4. na pokyn kapitána opouští loď</p>	<p>1. řídí se pokyny kapitána, zajišťuje péči o cestující</p> <p>2. dle potřeby použije záchranné prostředky</p> <p>3. spolupracuje při poskytnutí první pomoci a přepravě zachraňovaného na břeh</p>
Kuchař + ostatní restaurační personál	<p>1. řídí se pokyny kapitána a vedoucího restaurace, zajišťuje péči o cestující</p> <p>2. dle potřeby použije hasební prostředky (hasící přístroje, hydranty, požární plachty)</p> <p>3. po příjezdu hasičů plní pokyny velitele zásahu</p>	<p>1. řídí se pokyny kapitána a vedoucího restaurace</p> <p>2. po příjezdu hasičů plní pokyny velitele zásahu</p>	<p>1. řídí se pokyny kapitána a vedoucího restaurace</p> <p>2. na základě rozhodnutí kapitána spolupracuje při shromažďování cestujících ve shromažďovacích prostorách, popř. při výdeji záchranných prostředků</p> <p>2. spolupracuje při organizaci</p>	<p>1. řídí se pokyny kapitána a vedoucího restaurace</p> <p>2. dle potřeby použije záchranné prostředky</p> <p>3. spolupracuje při poskytnutí první pomoci a přepravě zachraňovaného na břeh</p>

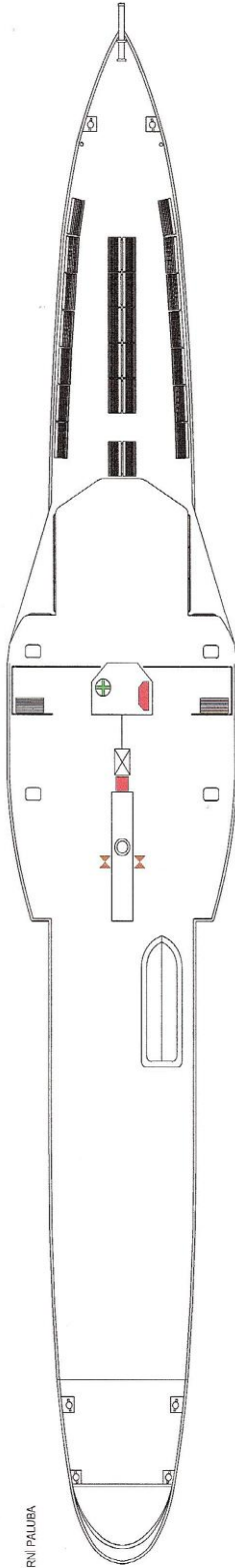
				sporádaného výstupu cestujících, poskytuje jim při tom pomoc, dbá na pořádek a zamezení paniky, přednostně řeší pomoc zdravotně postiženým 3. na pokyn kapitána opouští loď	
--	--	--	--	--	--

# PARNÍK VLTAVA

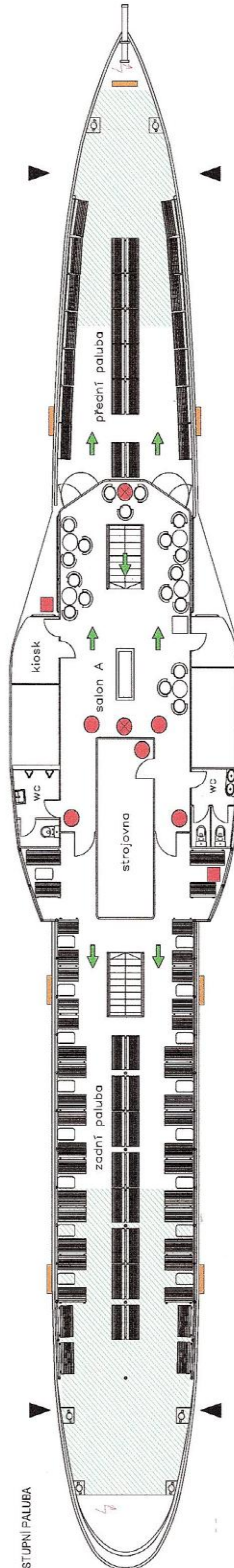
POHLED BOČNÍ



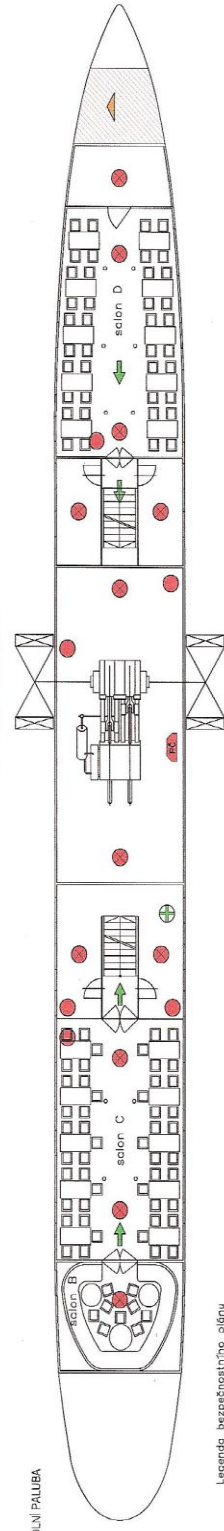
HORNÍ PALUBA



NASTUPNÍ PALUBA



DOLNÍ PALUBA



Legenda bezpečnostního plánu

- RHP rychlozvěř palivových nádrží
- záchraně vesty posádky
- záchraně vesty cestujících
- požární čerpadlo
- požární hydranty
- hlásič EPS
- GATHedra EPS
- RHP rychlozvěř palivových nádrží
- břehová přípojka
- lékařnicko
- shromážděvací a evakuační prostory
- únikové východy
- záchraně vesty cestujících
- požární čerpadlo
- požární hydranty
- hlásič EPS
- GATHedra EPS





## **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

**Jméno autora: Jan Hamza**

**Obor: MS ŘLZ**

**Forma studia: kombinované**

**Název práce: Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v lodní dopravě.**

**Rok: 2013**

**Počet stran textu bez příloh: 43**

**Celkový počet stran příloh: 8**

**Počet titulů českých použitých zdrojů: 10**

**Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0**

**Počet internetových zdrojů: 12**

**Počet ostatních zdrojů: 4**

**Vedoucí práce: Mgr. Miroslav Kosina**