

# PŘÍRUČKA PRO JACHTAŘE PŘI SETKÁNÍ S MIGRANTSKÝM PLAVIDLEM

---

*Praktický a právní manuál pro kontaktování pobřežní stráže, záchranu a bezpečnost na moři.*

*Tento manuál byl zpracován na základě analýzy vybraných odborných a institucionálních dokumentů, zejména materiálů Námořního úřadu České republiky, publikací IMO–UNHCR–ICS (Rescue at Sea), dokumentů organizace PRO ASYL, Norwegian Shipowners' Association a The Lighthouse Legal Clinic. Dále byly využity datové zdroje mezinárodních organizací UNHCR a IOM zaměřené na migrační toky do Evropy.*

*Součástí zpracování jsou rovněž poznatky získané z polostrukturovaných rozhovorů s jachtaři, kteří mají přímou zkušenost se setkáním s migrantskými plavidly na moři.*

---

## **Upozornění k použití**

- Tato příručka je určena pro jachtaře a jiné civilní velitele námořní jachty jako orientační operační a právní pomůcka.
- Kontakty uvedené v tabulkách byly převzaty z oficiálních dokumentů z let 2018-2020; před vyplutím je nutné ověřit informace proti aktuálnímu vydání List of Radio Signals / národním SAR publikacím.

---

*Vyhotoveno: březen 2026*

# Obsah:

1) KONTAKTY NA POBŘEŽNÍ STRÁŽ A RCC/MRCC PODLE STÁTŮ .....	1
2) JAK POBŘEŽNÍ STRÁŽ A RCC KONTAKTOVAT .....	2
UNCLOS - ČLÁNEK 98 – DUTY TO RENDER ASSISTANCE; SOLAS V/33; SAR CONVENTION .....	2
1. MINIMÁLNÍ OSNOVA HLÁŠENÍ RCC / POBŘEŽNÍ STRÁŽI .....	4
2. MOŽNÉ PRÁVNÍ NÁSLEDKY NEPOSKYTNUTÍ POMOCI NA MOŘI .....	5
3. MODELOVÝ POSTUP PŘI SETKÁNÍ S MIGRANTSKÝM PLAVIDLEM .....	5
❖ KROK 1 - VLASTNÍ BEZPEČNOST A PRVOTNÍ VYHODNOCENÍ .....	5
❖ KROK 2 - OKAMŽITÉ NAVÁZÁNÍ SPOJENÍ S RCC / POBŘEŽNÍ STRÁŽÍ .....	5
❖ KROK 3 - PŘECHOD NA TÍSNĚNOVOU FREKVENCI .....	6
❖ KROK 4 - POKUD NEMŮŽETE BEZPEČNĚ NABRAT OSOBY .....	6
❖ KROK 5 - STABILIZACE SITUACE DO PŘÍJEZDU POMOCI .....	6
❖ KROK 6 - NAVÁZÁNÍ DŮVĚRY A UKLIDNĚNÍ OSOB .....	6
❖ KROK 7 - KDY ZAHÁJIT VLASTNÍ VYZVEDÁVÁNÍ OSOB .....	6
❖ KROK 8 - BEZPEČNÉ PŘEVZETÍ OSOB NA PALUBU .....	6
❖ KROK 9 - OKAMŽITÁ HUMANITÁRNÍ PÉČE .....	6
❖ KROK 10 - BEZPEČNOST PALUBY A POSÁDKY .....	7
❖ KROK 11 - EVIDENCE A PRŮBĚŽNÉ HLÁŠENÍ .....	7
❖ KROK 12 - AZYLOVÉ TVRZENÍ A OCHRANA OSOBNÍCH ÚDAJŮ .....	7
❖ KROK 13 - VOLBA PLACE OF SAFETY .....	7
❖ KROK 14 - ODPOVĚDNOST RCC A STÁTU SAR OBLASTI .....	7
❖ KROK 15 - VYLOŽOVÁNÍ A PŘEDÁNÍ ÚŘADŮM .....	7
❖ KROK 16 - LODNÍ DENÍK A NÁSLEDNÁ OCHRANA VELITELE NÁMOŘNÍ JACHTY .....	7
4. PRÁVNÍ RÁMEC BEZPEČNOSTI A ZÁCHRANY NA MOŘI .....	8
5. HLAVNÍ MIGRAČNÍ TRASY DO EVROPY A MÍSTA ZVÝŠENÉHO RIZIKA STŘETU .....	10
6. SEZÓNNOST MIGRACE PO MOŘI DO EVROPY .....	11
7. MEZINÁRODNÍ HLÁSKOVACÍ ABECEDA A HLÁŠENÍ SOUŘADNIC .....	13
8. ZÁKLADNÍ ANGLICKÉ POJMY PRO HLÁŠENÍ ZÁCHRANNÉ SITUACE NA MOŘI .....	14
9. DOPORUČENÝ ZPŮSOB HLÁŠENÍ SOUŘADNIC .....	16
VZOR KRÁTKÉHO POČÁTEČNÍHO HLÁŠENÍ RCC .....	16
10. PŘEHLED POUŽITÝCH ZDROJŮ .....	17
11. SEZNAM TABULEK, OBRÁZKŮ A GRAFŮ: .....	18
12. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK .....	18
13. PŘÍLOHY: .....	19

## 1) Kontakty na pobřežní stráž a RCC/MRCC podle států

**Poznámka:** V souladu s doporučením Námořního úřadu ČR má mít velitel námořní jachty před vyplutím k dispozici operativní kontakty na pobřežní stráž a Námořní záchranné stanice (RCC) v oblasti plavby.

Tabulka 1: Kontakty na pobřežní stráž v různých státech

Stát	Hlavní RCC / MRCC	Další kontakty	Zdroj
Řecko	JRCC Piraeus Tel: +30 210 4112500 +30 210 4220772  RSC Mytilini +30 22510 40827 RSC Patrai +30 2610 341002 RSC Chania +30 28210 98888 RSC Rodos +30 22410 22220 RSC Thessaloniki +30 2310 531504	Olympia Radio +30 210 6001799 Coast Guard emergency: 108  Symi Port Authorities +30 2246 071205	PRO ASYL; Námořní úřad ČR  PRO ASYL
Turecko	MRCC Ankara +90 312 4175050 +90 312 4253337	Turkish Coast Guard emergency: 158 MRCC Izmir +90 232 3656825 RSC Marmaris +90 252 4127722	PRO ASYL; Námořní úřad ČR
Kypr	National Maritime SAR Authority Tel: +357 2584 8100	JRCC Larnaca +357 24643005 RCC Akrotiri +357 25276854	PRO ASYL
Malta	RCC Malta (Malta Radio) +356 21257267 +356 22494202	Armed Forces Malta +356 21809279 Valletta Port Control (VHF Ch 16)	PRO ASYL; Námořní úřad ČR
Itálie	MRCC Rome +39 065923569 +39 0659084527	Numero Blu 1530 MRSC Palermo / Catania / Bari	PRO ASYL; Námořní úřad ČR
Španělsko	MRCC Tarifa +34 956684740 MRCC Almería +34 950271726 MRSC Algeciras +34 956580930	Salvamento Marítimo +34 917559100  MRCC Madrid +34 917559132	PRO ASYL

Zdroj: vlastní zpracování, PRO ASYL Námořní úřad ČR, 2026

## 2) Jak pobřežní stráž a RCC kontaktovat

**Základní zásada** - Jakmile jachta zjistí plavidlo v nouzi, má podle mezinárodního námořního práva neprodleně informovat pobřežní stráž nebo RCC a sdělit polohu, směr plavby, popis situace a vyžádat si pokyny. Pokud je ohrožen život, je velitel plavidla povinen předat nouzovou zprávu a podle možností zahájit pomoc, aniž by vážně ohrozil vlastní loď, posádku nebo osoby na ní.

Tabulka 2: Modelové situace při setkání s migrantským plavidlem

Situace	Kontakt	Doporučený postup	Právní rámec
<b>Migrantské plavidlo na dohled, bez známek ohrožení života</b>	Kontaktovat RCC / pobřežní stráž – VHF Ch. 16, případně DSC	Udržovat bezpečnou vzdálenost, sledovat situaci, zaznamenat polohu, kurz a počet osob. Informovat RCC a vyčkat instrukcí.	SOLAS V/33; SAR Convention 1979; Rescue at Sea Guide
<b>Plavidlo přetížené nebo nestabilní – možné ohrožení života</b>	Distress relay přes VHF Ch. 16; DSC distress alert; kontaktovat RCC / MRCC	Přiblížit se opatrně, připravit záchranné prostředky, případně stabilizovat situaci do příjezdu SAR jednotek.	UNCLOS čl. 98; SOLAS V/33; IAMSAR principy
<b>Nemožnost záchrany kvůli bezpečnosti vlastní lodi</b>	Okamžitě informovat RCC přes VHF Ch. 16 / DSC	Zůstat v bezpečné vzdálenosti, monitorovat situaci, navádět SAR jednotky a zaznamenat událost do lodního deníku.	SOLAS V/33 – velitel námořní jachty není povinen riskovat loď nebo posádku
<b>Podezření na ozbrojenou posádku / pašeráky</b>	Kontaktovat RCC / pobřežní stráž přes VHF Ch 16	Nepřibližovat se. Udržovat bezpečnou vzdálenost a předat informace o poloze a směru plavidla.	UNCLOS čl. 98; SOLAS V/33 – povinnost pomoci osobám v nouzi pouze pokud tím není vážně ohrožena loď, posádka nebo cestující
<b>Plavidlo se potápí, lidé ve vodě</b>	MAYDAY nebo distress relay na VHF Ch 16; DSC distress alert	Okamžitě zahájit záchranu osob ve vodě, použít záchranné prostředky, (záchranný člun, postup jako při MOB).	UNCLOS - Článek 98 – Duty to render assistance; SOLAS V/33; SAR Convention

<b>Zachráněné osoby na palubě jachty</b>	Průběžně komunikovat s RCC / MRCC	Poskytnout vodu, jídlo, příkrývky a první pomoc, identifikovat zranitelné osoby a informovat RCC o stavu. Dbát na bezpečnost vlastní posádky.	UNCLOS čl. 98; SOLAS V/33; SAR Convention (1979) – povinnost pomoci osobám v nouzi a zajistit jejich základní potřeby (IMO MSC.167(78))
<b>Čekání na pobřežní stráž / SAR jednotky</b>	Komunikace s RCC / MRCC	Udržovat kontakt s RCC, monitorovat zdravotní stav osob a připravit předání.	SAR Convention – koordinace záchrany
<b>Vylod'ování zachráněných osob</b>	RCC určí přístav nebo SAR jednotku	Dopravit osoby do tzv. <b>'place of safety'</b> , kde již není ohrožen jejich život a mohou být uspokojeny základní potřeby. Zapsat krizovou situaci podrobně do lodního deníku.	IMO MSC.167(78)  IMO MSC.167(78); SAR Convention (1979); SOLAS V/33; + národní legislativa vlajkového státu (lodní deník)

Zdroj: vlastní zpracování, 2026.; UNCLOS (1982), SOLAS (IMO), SAR Convention (1979), IMO; UNHCR; ICS *Rescue at Sea* (2015); PRO ASYL (2015).

### Upozornění:

Nouzové signály a komunikace na tísňových kanálech mohou být v některých případech zneužity i **pachateli trestné činnosti (včetně pirátů)**, a proto je nutné každou situaci nejprve vyhodnotit. Před bezprostředním přiblížením nebo naloděním osob je doporučeno udržet bezpečný odstup, ověřit situaci vizuálně i prostřednictvím RCC a postupovat podle pokynů, aby nedošlo k ohrožení vlastní posádky.

Zdroj: International Maritime Organization, MSC.1/Circ.1334 – Guidance to shipowners and ship operators on the prevention and suppression of piracy and armed robbery against ships (2009), dostupné online: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MSC.1-Circ.1334.pdf>

### Doporučení:

Velitel plavidla by měl průběh celé události podrobně **zaznamenat do lodního deníku**, včetně času, polohy, komunikace s RCC a přijatých opatření, protože mezinárodní doporučení IMO a OSN vyžadují dokumentaci a předávání těchto informací příslušným orgánům. V praxi představuje lodní deník a související záznamy (např. radiový log) hlavní formální důkaz o průběhu události a klíčový podklad pro případné vyšetřování nebo právní ochranu velitele plavidla.

**Lodní deník ke stažení:** Australian Maritime Safety Authority (AMSA) – *Official Log Book (AMSA 361)*, dostupné online: [https://www.amsa.gov.au/sites/default/files/2023-10/amsa361\\_2023-official-log-book.pdf](https://www.amsa.gov.au/sites/default/files/2023-10/amsa361_2023-official-log-book.pdf)

## 1. Minimální osnova hlášení RCC / pobřežní stráží

- Identifikace vlastní lodi: jméno, volací znak, MMSI, vlajka, typ plavidla.
- Přesná poloha: zeměpisná šířka a délka, případně kurz a rychlost, čas UTC.
- Identifikace cizího plavidla: typ, velikost, barva, směr, zda je přetížené, zda nabírá vodu, zda je manévrovací.
- Počet osob: odhad celkem, děti, zjevně nemocní či zranění, osoby ve vodě.
- Stav nouze: převržení, selhání motoru, bez paliva, zaplavování, panika, noční neosvětlené plavidlo, žádost o pomoc.
- Vlastní možnosti: zda můžete monitorovat, poskytnout vesty/vodu, vzít osoby na palubu vlastní lodi, či zda je to nad kapacitu lodi nebo by tím mohla být ohrožena vlastní bezpečnost.
- Požadovaná pomoc: instrukce k dalšímu postupu, větší plavidlo, lékařská pomoc, instrukce pro určení **place of safety**.

---

UNCLOS čl. 98 odst. 1 a 2; SOLAS V/33.1 a V/7; SAR Convention kap. 2.1.10, 1.3.2 a 3.1.9; MSC.167(78) a Rescue at Sea (akce kapitána a RCC).

## 2. Možné právní následky neposkytnutí pomoci na moři

Neposkytnutí pomoci osobám v nouzi na moři může mít pro velitele lodi právní následky podle mezinárodního námořního práva i podle národního práva státu vlajky lodi. Povinnost pomoci je zakotvena zejména v **článku 98 Úmluvy OSN o mořském právu (UNCLOS)** a v **kapitole V, pravidle 33 Úmluvy SOLAS**, které ukládají kapitánovi povinnost poskytnout pomoc každé osobě nalezené na moři v nebezpečí ztráty života, pokud tím není vážně ohrožena jeho loď nebo posádka.

Pokud velitel plavidla tuto povinnost nesplní, může dojít k **porušení mezinárodních závazků státu vlajky lodi**, což může vést k vyšetřování námořními orgány a disciplinárním opatřením. V mnoha státech je navíc neposkytnutí pomoci osobě v ohrožení života **trestným činem podle národního trestního práva**, za který mohou být uloženy pokuty, trest odnětí svobody nebo zákaz výkonu funkce velitele lodi.

Úřady mohou také zahájit **administrativní řízení**, které může vést k odebrání nebo pozastavení námořnických oprávnění. Povinnost pomoci patří mezi základní principy námořního práva a její porušení může být považováno za **závažné porušení profesních povinností velitele námořní jachty**. Na druhé straně právo uznává výjimku v situacích, kdy by poskytnutí pomoci představovalo vážné riziko pro loď, posádku nebo cestující.

- 
- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), čl. 98.
  - International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), kapitola V, pravidlo 33.
  - International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR Convention), 1979.
  - International Maritime Organization (IMO). *Rescue at Sea: A Guide to Principles and Practice as Applied to Refugees and Migrants*.
  - Papanicolopulu, I. (2016). *International Law and the Protection of People at Sea*. Oxford University Press.

## 3. Modelový postup při setkání s migrantským plavidlem

**Modelová situace:** Plachetnice / motorová jachta ve Středozemním moři vizuálně zpozoruje přeplněný člun s migranty (uprchlíky). Člun je nízko nad hladinou, část osob mává, motor zjevně nepracuje správně a podmínky na moři nejsou příznivé.

### ❖ Krok 1 - Vlastní bezpečnost a prvotní vyhodnocení

Snižte rychlost, držte bezpečný odstup a vizuálně zhodnoťte, zda jde o situaci nouze: přetížení, neovladatelnost, zaplavování, nedostatek paliva, osoby ve vodě, tma bez světla, zranění či panika. Podle PRO ASYL je třeba distress předpokládat i tehdy, když je loď přetížená nebo postrádá zásoby, nikoli jen při okamžitém potápění.

**Právní základ / zdroj:** SAR Convention kap. 1.3.11; PRO ASYL - definice distress; Námořní úřad ČR

### ❖ Krok 2 - Okamžité navázání spojení s RCC / pobřežní stráží

Informujte příslušné RCC (Rescue Coordination Centre) nebo pobřežní stráž, sdělte polohu, směr plavidla, jeho popis a odhad počtu osob na palubě a vyžádejte si další pokyny. Je-li loď vybavena systémem DSC (Digital Selective Calling), doporučuje se použít tento digitální způsob volání. DSC umožňuje automaticky odeslat nouzové nebo provozní hlášení z radiostanice na záchranná centra nebo jiné lodě a přenáší identifikaci plavidla (MMSI) a často i jeho polohu. Námořní úřad ČR doporučuje použít DSC také proto, aby se snížila pravděpodobnost, že migrantské plavidlo nebo jiné lodě budou monitorovat otevřené hlasové vysílání.

**Právní základ / zdroj:** SOLAS V/33.1; Námořní úřad ČR; PRO ASYL

❖ **Krok 3 - Přejít na tísňovou frekvenci**

Jděte na mezinárodní volací a tísňovou frekvenci 156.8 MHz (VHF Ch 16), případně další uvedené distress kanály. Potvrďte přijetí nouzového hlášení, pokud jste ho obdrželi rádiem, a vyžádejte si chybějící údaje.

**Právní základ / zdroj:** PRO ASYL; Námořní úřad ČR

❖ **Krok 4 - Pokud nemůžete bezpečně nabrat osoby**

Je-li vaše jachta příliš malá nebo by převzetí osob vážně ohrozilo loď a posádku, setrvejte na místě, monitorujte, poskytněte informace RCC a pokuste se vyzoomět větší plavidla v okolí. Do lodního deníku zapište, proč nebylo možné osoby převzít vlastními silami.

**Právní základ / zdroj:** UNCLOS čl. 98(1); Salvage Convention čl. 10(1); PRO ASYL

❖ **Krok 5 - Stabilizace situace do příjezdu pomoci**

Je-li to bezpečné, použijte vlastní loď k ochraně člunu před větrem a vlnami. Menším člunem / MOB boat lze dopravit vesty, vodu a jednoduchou výživu. Vysvětlete, že pomoc přichází a že osoby nemají skákat do vody. NSA upozorňuje, že kritická je prevence paniky při transferu.

**Právní základ / zdroj:** NSA checklist - monitoring and support

❖ **Krok 6 - Navázání důvěry a uklidnění osob**

Zdroje doporučují uklidňovat osoby na člunu, identifikovat přirozené autority nebo tlumočníky a komunikovat, že jsou v bezpečí. NSA výslovně uvádí, že zachraňované osoby se mohou obávat navrácení na břeh; komunikace má panice předcházet.

**Právní základ / zdroj:** NSA; Rescue at Sea

❖ **Krok 7 - Kdy zahájit vlastní vyzvedávání osob**

Jestliže je bezprostředně ohrožen život osob na člunu nebo ve vodě, musíte podle svých možností zahájit záchranu. Námořní úřad ČR upozorňuje, že ani přivolání profesionální pomoci samo o sobě velitele plavidla zcela nezbavuje povinnosti poskytnout pomoc v rozsahu, který neohrozí jeho vlastní loď.

**Právní základ / zdroj:** UNCLOS čl. 98(1)(a)(b); SOLAS V/33.1; Námořní úřad ČR

❖ **Krok 8 - Bezpečné převzetí osob na palubu**

Pomoc poskytněte nejdříve dětem, zraněným, osobám v bezvědomí, ve vodě nebo v hypotermii. Připravte žebříky, lana, záchranné prostředky, světla a lékařské vybavení. PRO ASYL doporučuje mít připravené vesty, kruhy, lana, žebříky, osvětlovací techniku i lékárníčku.

**Právní základ / zdroj:** PRO ASYL; Rescue at Sea

❖ **Krok 9 - Okamžitá humanitární péče**

Po převzetí na palubu poskytněte vodu, základní potraviny, teplo a stín. V případě zraněných poskytněte první pomoc. Zacházejte humánně. Zdroje opakovaně zdůrazňují, že záchrana zahrnuje i základní zdravotní a jiné potřeby.

**Právní základ / zdroj:** SAR Convention kap. 1.3.2; Rescue at Sea; MSC.167(78)

### ❖ **Krok 10 - Bezpečnost paluby a posádky**

Pokud je na palubě větší počet osob, uzamkněte citlivé prostory, oddělte nebezpečné zóny, zaveďte stálý dohled a snažte se zachráněné držet v kontrolované části paluby. NSA doporučuje limitovat předměty přenášené na palubu a odejmout nože či jiné nebezpečné věci.

**Právní základ / zdroj: NSA checklist - migrants on board**

### ❖ **Krok 11 - Evidence a průběžné hlášení**

RCC průběžně sděluje počet zachráněných, věk, pohlaví, děti, zdravotní stav, vlastní zásoby a bezpečnostní situaci na palubě. Rescue at Sea výslovně požaduje, aby velitel poskytl údaje o lodi, počtu osob, zdravotním stavu, zamýšlených opatřeních a preferenci vylodování.

**Právní základ / zdroj: Rescue at Sea, Guidance on procedures pp. 10-11**

### ❖ **Krok 12 - Azylové tvrzení a ochrana osobních údajů**

Pokud některé osoby tvrdí, že jsou žadateli o azyl nebo se bojí vylodování na určitém místě, velitel námořní jachty není oprávněn o azylu rozhodovat; musí však tuto skutečnost oznámit RCC. Informace nesmějí být sdělovány orgánům země původu nebo země, před níž osoba prchá.

**Právní základ / zdroj: Rescue at Sea pp. 11, 15; PRO ASYL**

### ❖ **Krok 13 - Volba place of safety**

Požadujte vylodování do place of safety. Toto znamená místo, kde již není ohrožen život, jsou zajištěny základní potřeby a lze organizovat další přepravu. Rescue at Sea i PRO ASYL zdůrazňují, že loď je jen dočasným místem bezpečí a vylodování do nebezpečné země je nepřijatelné.

**Právní základ / zdroj: MSC.167(78) para. 6.12-6.17; Rescue at Sea pp. 12-15; PRO ASYL**

### ❖ **Krok 14 - Odpovědnost RCC a státu SAR oblasti**

Stát odpovědný za SAR oblast, ve které byly osoby zachráněny, nese primární odpovědnost za koordinaci a zajištění place of safety. První kontaktované RCC má případ převzít a předat správnému RCC, ale koordinuje věc do okamžiku převzetí.

**Právní základ / zdroj: SAR Convention kap. 3.1.9; MSC.167(78) para. 6.4, 6.7-6.9; Rescue at Sea**

### ❖ **Krok 15 - Vylodování a předání úřadům**

Při vylodování předáte počty, rozdělení zraněných osob, případné doklady a osobní věci. NSA doporučuje po vylodování provést kontrolu na černé pasažéry, dezinfekci paluby a debriefing posádky.

**Právní základ / zdroj: NSA**

### ❖ **Krok 16 - Lodní deník a následná ochrana velitele námořní jachty**

Průběžně zaznamenávejte časy, pozice, rozhodnutí, pokyny RCC, počet osob a průběh operace. Námořní úřad ČR výslovně upozorňuje, že pouze řádně vedený lodní deník má důkazní hodnotu při případném jednání s úřady. Vedení lodního deníku vyplývá z mezinárodního námořního práva (zejména UNCLOS, SOLAS a SAR Convention) a z národní legislativy vlajkového státu. Mezinárodní úmluvy samy o sobě nestanovují konkrétní povinnost vedení lodního deníku v detailní podobě, ale ukládají veliteli lodi povinnost jednat při nouzových situacích a být schopen své kroky doložit, přičemž konkrétní úprava vedení deníku je stanovena právními předpisy jednotlivých států. Mezinárodní organizace, zejména IMO ve svých pokynech (*Rescue at Sea*, MSC.167(78)), doporučují zaznamenávat průběh záchrany, komunikaci s RCC, počet a stav zachráněných osob i místo vylodování. UNHCR a IOM zdůrazňují význam dokumentace pro transparentnost operací a ochranu práv zachráněných osob.

**Právní základ / zdroj: Námořní úřad ČR, UNCLOS (1982); SOLAS; SAR Convention (1979); IMO – *Rescue at Sea* (2015).**

## 4. Právní rámec bezpečnosti a záchrany na moři

Záchrana osob v nouzi na moři patří mezi základní principy mezinárodního námořního práva. Povinnost poskytnout pomoc osobám v nebezpečí je zakotvena v několika mezinárodních úmluvách a předpisech, které společně tvoří právní rámec pátracích a záchranných operací (Search and Rescue – SAR). Tyto předpisy upravují zejména povinnost velitelů plavidel poskytnout pomoc osobám v nouzi, odpovědnost států za organizaci pátracích a záchranných služeb a pravidla pro vylodování zachráněných osob na bezpečném místě (place of safety).

Pro velitele námořních jachet je důležité vědět, že povinnost pomoci osobám v nebezpečí vyplývá přímo z mezinárodního práva a vztahuje se na všechna plavidla bez ohledu na jejich typ nebo vlajku. Záchrana musí být provedena vždy, pokud ji lze uskutečnit bez vážného ohrožení vlastního plavidla a posádky. Následující tabulka shrnuje hlavní mezinárodní právní předpisy upravující povinnost záchrany osob na moři a jejich význam pro velitele rekreačních plavidel.

Tabulka 3: právní rámec bezpečnosti a záchrany na moři

<b>Pramen</b>	<b>Ustanovení</b>	<b>Význam pro jachtaře</b>
<b>UNCLOS</b>	Čl. 98 odst. 1	Velitel námořní jachty musí poskytnout pomoc každé osobě nalezené na moři v nebezpečí života a s největší rychlostí se vydat na záchranu, pokud to lze rozumně očekávat.
<b>UNCLOS</b>	Čl. 98 odst. 2	Pobřežní státy mají vytvářet a udržovat účinnou pátrací a záchrannou službu.
<b>SOLAS</b>	Reg. V/33.1	Velitel námořní jachty, která je schopna pomoci, je po obdržení informace o nouzi povinen vyplout na pomoc a informovat SAR službu.
<b>SOLAS</b>	Reg. V/7	Stát musí zajistit distress communication a koordinaci záchrany kolem svých pobřeží.
<b>SAR Convention</b>	Kap. 2.1.10	Pomoc musí být poskytnuta každé osobě v nouzi bez ohledu na národnost, status nebo okolnosti.
<b>SAR Convention</b>	Kap. 1.3.2	Stát musí zajistit počáteční zdravotní a jiné potřeby a dopravit zachráněné do place of safety.
<b>SAR Convention + SOLAS 2004</b>	Kap. 3.1.9 / Reg. V/33.1.1	Státy musí koordinovat a spolupracovat tak, aby velitel námořní jachty byl co nejdříve uvolněn z povinnosti mít zachráněné na palubě; primární odpovědnost nese stát SAR oblasti.
<b>Salvage Convention</b>	Čl. 10 odst. 1	Potvrzuje povinnost poskytnout pomoc osobám ohroženým ztrátou života na moři.

<b>MSC.167(78)</b>	Para. 5.1	Praktické kroky po záchraně: záchrana osob, první pomoc, základní potřeby, doprava do place of safety.
<b>MSC.167(78)</b>	Para. 6.12-6.17	Vymezuje place of safety a zakazuje vylodování do místa, kde by byl ohrožen život či svoboda zachráněných.
<b>Refugee law / nonrefoulement</b>	Čl. 33 odst. 1 Úmluvy o právním postavení uprchlíků	Osoby nesmějí být vráceny na území, kde by jejich život nebo svoboda byly ohroženy; velitel plavidla má tuto okolnost oznámit RCC, ne o ní rozhodovat.

Zdroj: vlastní zpracování, IMO; UNHCR; ICS – *Rescue at Sea* (2015); PRO ASYL – *Refugees in Distress at Sea* (2015).

## 5. Hlavní migrační trasy do Evropy a místa zvýšeného rizika střetu

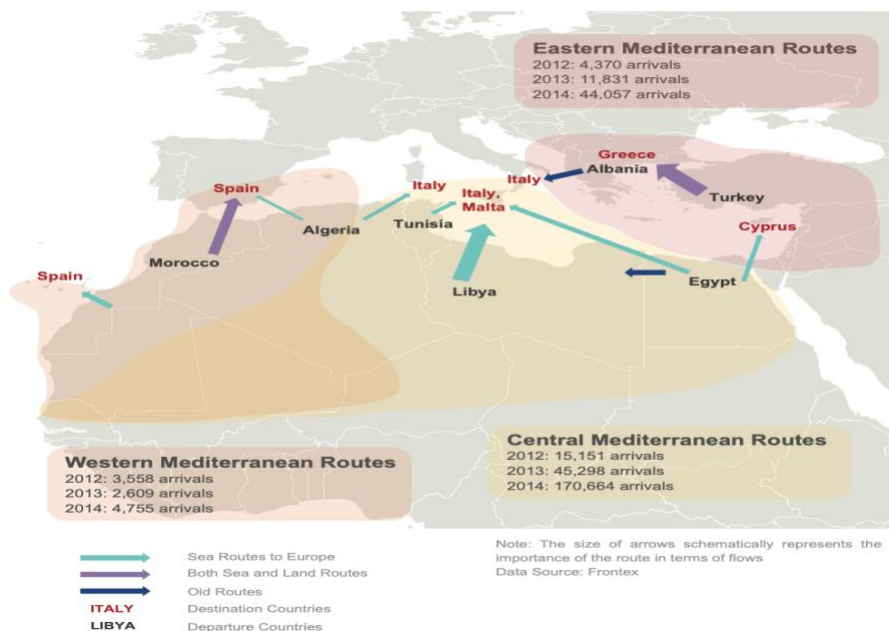
Tabulka 4: Migrační trasy do Evropy

Trasa / oblast	Typický směr plavby	Místa zvýšeného rizika pro jachtaře
Centrální středomořská trasa	Severní Afrika, zejména Libye a Tunisko → Lampedusa, Pantelleria, Sicílie, Sardinie, Malta, jižní Itálie	Severně od Libye a Tuniska; u Lampedusy, Sicílie, Malty; jižní přístupy k Itálii
Východní středomořská / egejská trasa	Turecko → řecké ostrovy / Egejské moře; část provozu směřuje i ke Kypru	Jih a východ Řecka, oblast Mytilini, Rhodos, Chania, vody mezi Tureckem a Řeckem, okolí Kypru
Západní středomořská trasa	Severní Afrika → jižní Španělsko	Tarifa, Almería, Algeciras a přilehlé vody západního Středomoří
Atlantská / kanárská trasa	Severozápadní Afrika → Kanárské ostrovy / Španělsko	Kanárské ostrovy, vody u západoafrického pobřeží

Zdroj: vlastní zpracování, Frontex (2024); IOM (2024); UNHCR (2025)

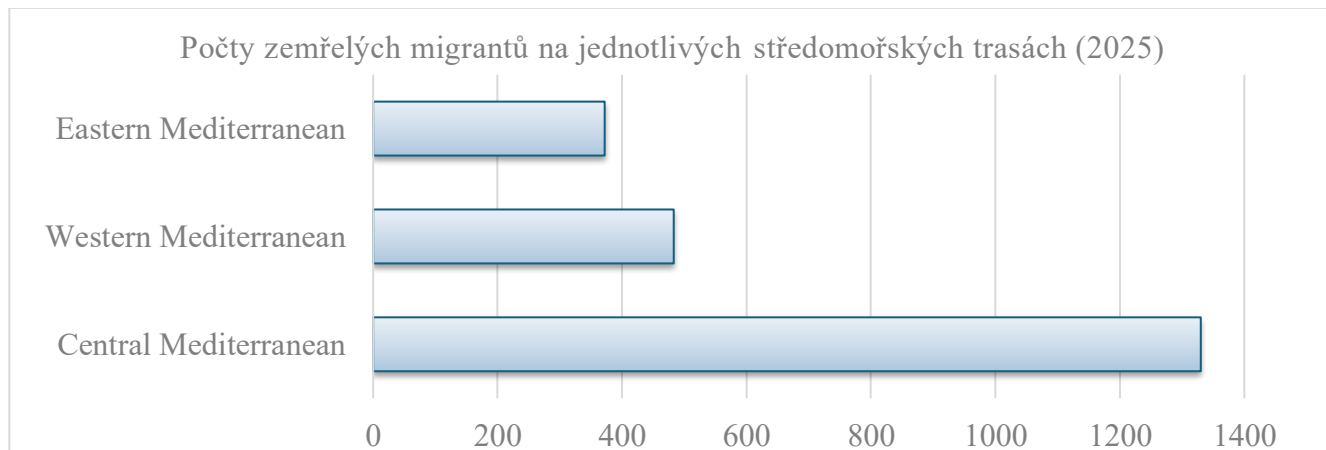
Obrázek 1: Trasy migrace do Evropy

Map 1: The Western, Central and Eastern Mediterranean routes



Zdroj: Migration Trends Across the Mediterranean, (2015)

Tabulka 5: Počet zemřelých migrantů podle středomořských tras (2025)



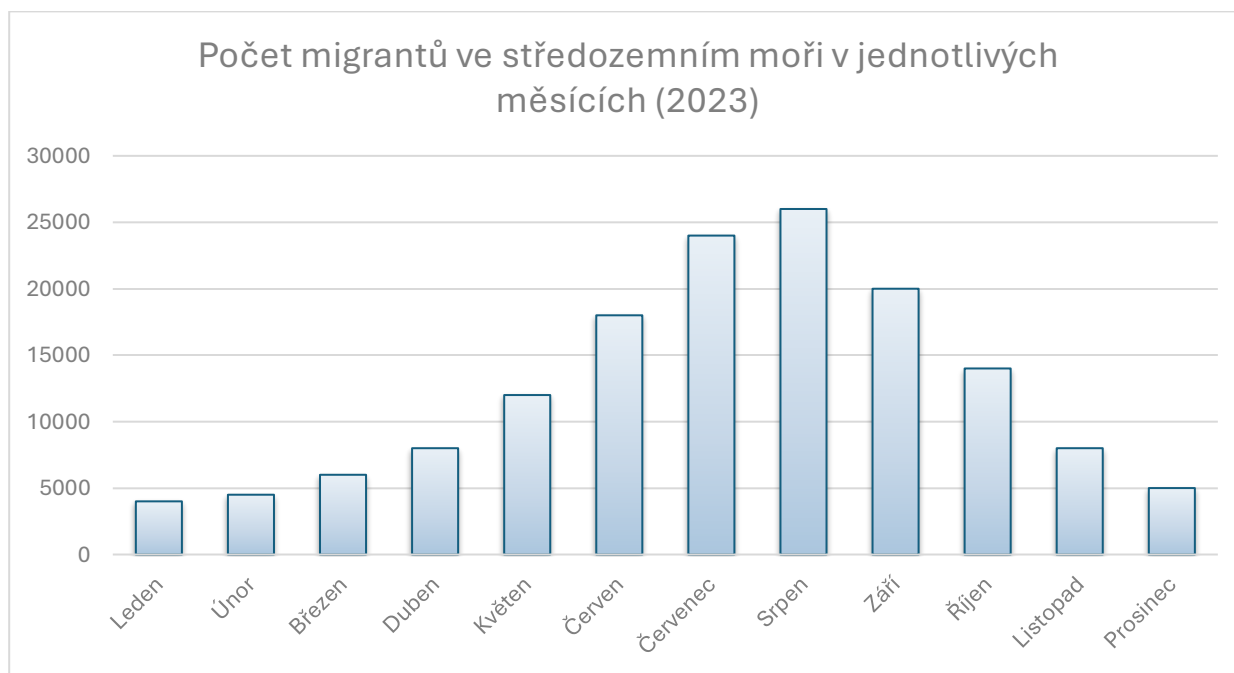
Zdroj: vlastní zpracování, IOM – Missing Migrants Project (2025)

## 6. Sezónnost migrace po moři do Evropy

Migrace uskutečňována po moři do Evropy vykazuje výraznou sezónnost. Statistické údaje mezinárodních organizací ukazují, že počet pokusů o přeplavbu Středozemního moře během roku výrazně kolísá a nejvyšších hodnot dosahuje v letních měsících.

Podle údajů UNHCR a IOM dorazilo do Evropy po moři v roce 2023 více než 150 000 migrantů. Analýza měsíčního rozložení těchto příjezdů ukazuje, že největší počet plaveb probíhá mezi červnem a zářím, přičemž vrchol sezóny obvykle nastává v červenci a srpnu. Graf níže znázorňuje přibližné měsíční rozložení příjezdů migrantů po moři do Evropy v roce 2023.

Graf 1: Počet migrant v jednotlivých měsících



Zdroj: vlastní zpracování, UNHCR (2025); IOM (2025); Frontex (2024)

V roce 2023 bylo odhadováno přibližně 212 100 pokusů migrantů a uprchlíků o překročení centrální části Středozemního moře z Alžírsko, Libye a Tuniska do Evropy. Tento počet představuje meziroční nárůst o 52 % ve srovnání s rokem 2022 a zároveň jde o nejvyšší zaznamenanou hodnotu od roku 2017. Z celkového počtu osob, které se o přeplavbu pokusily, bylo 71 % (tj. přibližně 151 500 osob) vysazeno na území Evropy, zatímco 29 % (asi 60 600 osob) bylo zachyceno nebo zachráněno a následně vysazeno v severní Africe, konkrétně 21 % v Tunisku a 8 % v Libyi.

---

Zdroj: UNHCR; IOM. *Migrant and Refugee Movements through the Central Mediterranean Sea – Joint Annual Overview 2023*. 2024. Dostupné z: [UNHCR Data Portal – Joint Annual Overview 2023 \(PDF\)](#)

## 7. Mezinárodní hláskovací abeceda a hlášení souřadnic

Při radiové komunikaci na moři se pro hlášení jména plavidla, volacího znaku nebo jednotlivých písmen používá mezinárodní fonetická abeceda, známá také jako NATO nebo ICAO fonetická abeceda. Jednotlivá písmena se vyslovují podle standardizovaných názvů (např. Alpha, Bravo, Charlie), aby se předešlo nedorozumění při šumu, slabém signálu nebo jazykových rozdílech mezi posádkami. Tento způsob hláskování se běžně používá zejména při kontaktování pobřežní strážce, záchranných center (RCC) nebo jiných plavidel a je součástí standardizované námořní radiové komunikace. Například název lodi **SEA** se při radiové komunikaci hláskuje jako **Sierra – Echo – Alpha**.

Tabulka 6: Mezinárodní hláskovací abeceda NATO

Písmeno	Hláskování	Písmeno	Hláskování
A	Alfa	B	Bravo
C	Charlie	D	Delta
E	Echo	F	Foxtrot
G	Golf	H	Hotel
I	India	J	Juliect
K	Kilo	L	Lima
M	Mike	N	November
O	Oscar	P	Papa
Q	Quebec	R	Romeo
S	Sierra	T	Tango
U	Uniform	V	Victor
W	Whiskey	X	X-ray
Y	Yankee	Z	Zulu

Zdroj: vlastní zpracování, NATO, *phonetic alphabet, codes and signals* (2017)

Ilustrace znázorňuje situaci, kdy jachtař na moři spatří přeplněný nafukovací člun s přibližně 20 osobami na palubě, jejichž život je v ohrožení. V takovém případě je povinností každého velitele plavidla nebo námořníka situaci okamžitě nahlásit prostřednictvím námořního rádia VHF a vyhlásit tísňové volání **MAYDAY na kanálu 16**. MAYDAY se používá pouze tehdy, když existuje vážné a bezprostřední ohrožení života nebo plavidla a je nutná okamžitá pomoc.

Pro správnou strukturu tísňové zprávy se často používá akronym **MIPDANIO**, který pomáhá zajistit, aby byly předány všechny důležité informace:

M – Mayday: Slovo MAYDAY se vysloví třikrát: “Mayday, Mayday, Mayday.”

I – Identify (Identifikace): Následuje identifikace plavidla – název lodi, volací znak a MMSI číslo. Název plavidla se obvykle opakuje třikrát, aby nedošlo k záměně.

P – Position (Pozice): Uvede se přesná poloha – ideálně zeměpisná šířka a délka, případně popis polohy vzhledem k známému bodu

D – Distress type (Typ nebezpečí): Popíše se charakter nouzové situace, například požár, potápění plavidla, zranění nebo v tomto případě přeplněný člun s lidmi v ohrožení života.

A – Assistance required (Požadovaná pomoc): Uvede se, jaký typ pomoci je potřeba, například okamžitá záchranná akce.

N – Number of people (Počet osob): Sdělí se počet osob v ohrožení.

I – Information (Další informace): Jakékoliv další užitečné údaje, například stav počasí, zda mají osoby záchranné vesty nebo zda je plavidlo nestabilní.

O – Over: Ukončení zprávy a čekání na odpověď pobřežní strážce nebo jiného plavidla.

- **MAYDAY** je používán při bezprostředním ohrožení života nebo plavidla a spouští plnou záchrannou operaci (Search and Rescue).
- **PAN-PAN** označuje naléhavou situaci, která zatím nepředstavuje okamžité ohrožení života, například poruchu motoru nebo ztrátu orientace.
- **SÉCURITÉ** je námořní rádiový signál používaný k vysílání bezpečnostních informací týkajících se plavby nebo meteorologických podmínek. Používá se v situacích, kdy není vyhlášena nouze ani naléhavý stav, ale je potřeba upozornit ostatní lodě na možné nebezpečí, například plovoucí překážky, navigační varování nebo nepříznivé počasí. Zpráva začíná třikrát opakovaným slovem “Sécurité, Sécurité, Sécurité”, obvykle na VHF kanálu 16, a poté je komunikace často přesunuta na pracovní kanál.

Součástí moderního námořního rádiového vybavení je také DSC (Digital Selective Calling) Mayday alert. V případě nouze lze podržet červené tlačítko DISTRESS přibližně 5 sekund. Rádio automaticky odešle digitální tísňový signál obsahující MMSI plavidla, jeho pozici a typ nouze všem okolním lodím a pobřežní stráž. Po odeslání tohoto digitálního signálu je nutné okamžitě navázat klasickým hlasovým voláním MAYDAY na kanálu 16, aby byly podrobnosti situace jasně sděleny.

## 8. Základní anglické pojmy pro hlášení záchranné situace na moři

Tabulka 7: Anglické pojmy

Český pojem	Anglický výraz	Český pojem	Anglický výraz
Migranti	Migrants	Nouzová situace	Distress situation
Plavidlo	Vessel	Tísňové volání	Distress call
Člun	Boat	Poloha	Position
Přetížené plavidlo	Overloaded vessel	Souřadnice	Coordinates
Plavidlo se potápí	Vessel is sinking	Počet osob	Number of persons
Plavidlo se převrací	Vessel is capsizing	Ženy a děti	Women and children
Plavidlo driftuje	Vessel drifting	Potřebná lékařská pomoc	Medical assistance required
Lidé ve vodě	People in the water	Pobřežní stráž	Coast guard
Muž přes palubu	Man overboard	Místo bezpečí	Place of safety
Zranění	Injuries	Záchrana	Rescue
První pomoc	First aid	Záchranný člun	Rescue boat
Hypotermie	Hypothermia	Záchranná vesta	Life jacket

Zdroj: vlastní zpracování, 2026

# Mayday, Mayday, Mayday!

**M Mayday** Repeat three times: **Mayday, Mayday, Mayday!**

**I Identify** Name, call sign, MMSI: Yacht Seagull, Call Sign OK1234, MMSI 123546789  
*Repeat vessel name three times.*

**P Position** Coordinates or location: 43°12' N, 015°34' E

**D Distress type** Nature of distress: Overloaded inflatable boat, people in grave danger!

**A Assistance required** Type of help needed:  
Requesting immediate assistance, 20 people on board!

**N Number of people** Total number of people in distress:  
20 people on the boat.

**I Information** Any other useful information:

**O Over** End message and wait for reply.

**Mayday (Distress):**  
Definition: Grave and imminent danger; immediate assistance required.  
Examples: Fire, severe damage, MOB (Man Overboard) out of sight.

**Pan-Pan (Urgency):**  
Definition: Urgent situation no immediate danger to life or vessel.  
Examples: Lost, minor injuries, engine failure.  
Result: Alerts stations to potential future need.

## DSC Mayday Alert

- Hold red **DISTRESS** button for **5 seconds**
- Sends your MMSI, position, and distress type.
- Follow immediately with **Mayday** on Channel 16.

**A DSC Mayday alert** is an emergency distress signal sent via marine VHF radio to immediately notify the Coast Guard organization of vessels of grave and imminent danger. Hold the dl.

Zdroj: Vlastní zpracování pomocí ChatGPT (OpenAI), 2026

## 9. Doporučený způsob hlášení souřadnic

Při radiové komunikaci na moři je důležité předávat informace jednoznačně a srozumitelně, zejména při hlášení polohy, kurzu nebo nouzové situace. Z tohoto důvodu se v námořní komunikaci používá standardizovaný způsob vyslovování číslic a mezinárodní hláskovací abeceda. Jednotlivé číslice se vyslovují samostatně (např. 36 jako THREE SIX), aby nedošlo k jejich záměně při šumu nebo slabém signálu. Následující tabulka uvádí příklady doporučeného způsobu hlášení souřadnic a základních navigačních údajů při komunikaci s jinými plavidly nebo záchrannými středisky (RCC)

Tabulka 8 Způsob hlášení souřadnic a údajů

Položka	Doporučené hlášení	Poznámka
<b>Zeměpisná šířka</b>	LATITUDE THREE SIX DEGREES TWO FIVE MINUTES NORTH	Každá číslice se vyslovuje samostatně. Např. 36 = THREE SIX. Číslo 5 se vyslovuje FIFE, aby nedošlo k záměně.
<b>Zeměpisná délka</b>	LONGITUDE ZERO ONE FOUR DEGREES THREE ONE MINUTES EAST	Nuly se vyslovují ZERO. Vždy jasně uvést EAST / WEST.
<b>Krátká poloha v hlášení</b>	POSITION THREE SIX TWO FIVE NORTH ZERO ONE FOUR THREE ONE EAST	Po prvním úplném hlášení lze polohu zopakovat zkráceně.
<b>Čas</b>	TIME ONE FOUR THREE ZERO UTC	Každá číslice se vyslovuje samostatně (1430 = ONE FOUR THREE ZERO).
<b>Pohyb cíle</b>	COURSE TWO NINER ZERO, SPEED THREE KNOTS	Číslo 9 se vyslovuje NINER. Pokud je údaj odhadovaný, přidejte ESTIMATED.
<b>Příklad rozdílu čísel</b>	ONE NINER / NINER ZERO	19 = ONE NINER, 90 = NINER ZERO.

Zdroj: vlastní zpracování, IMO, *Standard Marine Communication Phrases* (2016)

### Vzor krátkého počátečního hlášení RCC

THIS IS sailing yacht AURORA, CALL SIGN OK1234, MMSI 270123456. POSITION 36 DEGREES 25 MINUTES NORTH, 014 DEGREES 31 MINUTES EAST, TIME 1430 UTC. WE HAVE SIGHTED AN OVERCROWDED SMALL BOAT, ESTIMATED 45 PERSONS, POSSIBLY MIGRANTS, ENGINE FAILURE, HEAVY ROLLING, IMMEDIATE ASSISTANCE MAY BE REQUIRED. WE ARE STANDING BY. REQUEST INSTRUCTIONS.

## 10. Přehled použitých zdrojů

- 2) **MINISTERSTVO DOPRAVY ČR – NÁMOŘNÍ ÚŘAD.** *Bezpečnostní informace jachtařům: Problém uprchlíků ve Středozezemním moři.* Revize 10. 6. 2015 [online]. [cit. 2026-03-13]. Dostupné z: [https://plavba.gov.cz/files/bezpecnostniinformacejachtarum\\_migranti\\_web\\_final.pdf](https://plavba.gov.cz/files/bezpecnostniinformacejachtarum_migranti_web_final.pdf)
- 3) **INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION; UNITED NATIONS HIGH COMMISSIONER FOR REFUGEES; INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING.** *Rescue at Sea: A Guide to Principles and Practice as Applied to Refugees and Migrants* [online]. London: International Maritime Organization, 2015 [cit. 2026-03-13]. Dostupné z: <https://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Documents/Rescue%20at%20Sea%20Guide.pdf>
- 4) **PRO ASYL.** *Refugees in Distress at Sea: Acting and Assisting – Guidance for Skippers and Crews* [online]. Frankfurt am Main: PRO ASYL, 2015 [cit. 2026-03-13]. Dostupné z: <https://www.proasyl.de/wp-content/uploads/2015/12/PRO-ASYL-Guidance-Distress-at-Sea-April-2015.pdf>
- 5) **NORWEGIAN SHIPOWNERS' ASSOCIATION.** *Migrants at Sea: Large Scale SAR Operations. Updated NSA Advice, Suggested Procedures, Debrief/Checklists* [online]. Oslo: Norwegian Shipowners' Association, 2015 [cit. 2026-03-13]. Dostupné z: <https://www.rederi.no/globalassets/dokumenter/alle/fagomrader/beredskap/batflyktninger/0805-2015-refugees-at-sea-suggested-guidelines---version-2-final.pdf>
- 6) **THE LIGHTHOUSE LEGAL CLINIC.** *Booklet on Sea Rescue* [online]. 2020 [cit. 2026-03-13]. Dostupné z: <https://www.sosmediterranean.org/app/uploads/2023/10/booklet-on-sea-rescue-livre-2020.pdf>
- 7) **COALITION FOR CIVIL LIBERTIES IN EUROPE (CILD).** *Guidance on Rescue Operations in the Mediterranean: Know Your Rights* [online]. Rome: CILD, 2017 [cit. 2026-03-13]. Dostupné z: <https://cild.eu/wp-content/uploads/2017/10/Guidance-on-Rescue-Operations-in-the-Mediterranean.pdf>
- 8) **INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION; INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION.** *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR), Volume III – Mobile Facilities* [online]. London: IMO; ICAO, 2016 [cit. 2026-03-13]. Dostupné z: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/IAMSARManual.aspx>
- 9) **FRONTEX – EUROPEAN BORDER AND COAST GUARD AGENCY.** *Annual Risk Analysis 2024* [online]. Warsaw: Frontex, 2024 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://frontex.europa.eu>
- 10) **INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR MIGRATION.** *Mixed Migration Flows to Europe* [online]. Geneva: IOM, 2024 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://dtm.iom.int>
- 11) **Zdroj: INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION.** *Standard Marine Communication Phrases (SMCP).* London: IMO, 2001; **NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION.** *NATO Phonetic Alphabet, Codes and Signals* [online]. NATO, 2017 [cit. 2026-03-15]. Dostupné z: <https://www.nato.int/en/news-and-events/articles/news/2017/12/21/nato-phonetic-alphabet-codes-and-signals>.
- 12) **MARINEPUBLIC.** *Mayday, Pan-Pan and Sécurité: Maritime Radio Signals* [online]. Marine Public, 2016 [cit. 2026-03-16]. Dostupné z: <https://www.marinepublic.com/blogs/distress/966605-mayday-pan-pan-and-s-curit-maritime-radio-signals>
- 13) **Zdroj: IOM.** *Missing Migrants Project – Mediterranean* [online]. 2025 [cit. 2026-03-19]. Dostupné z: <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean>

## 11. Seznam tabulek, obrázků a grafů:

Tabulka 1: Kontakty na pobřežní stráž v různých státech .....	1
Tabulka 2: Modelové situace při setkání s migrantským plavidlem .....	2
Tabulka 3: právní rámec bezpečnosti a záchrany na moři.....	8
Tabulka 4: Migrační trasy do Evropy.....	10
Tabulka 5: Počet zemřelých migrantů podle středomořských tras (2025).....	11
Tabulka 6: Mezinárodní hláskovací abeceda NATO .....	13
Tabulka 7: Anglické pojmy .....	14
Tabulka 8 Způsob hlášení souřadnic a údajů.....	16
Obrázek 1: Trasy migrace do Evropy.....	10
Obrázek 2: Postup MIPDANIO.....	15
Graf 2: Počet migrant v jednotlivých měsících .....	11

## 12. Seznam použitých zkratk

- **AIS** – *Automatic Identification System*  
Automatický identifikační systém lodí sloužící k přenosu údajů o poloze, kurzu a identitě plavidla.
- **DSC** – *Digital Selective Calling*  
Digitální selektivní volání umožňující automatické odeslání nouzové nebo provozní zprávy v námořní radiokomunikaci.
- **GPS** – *Global Positioning System*  
Satelitní navigační systém určující přesnou polohu plavidla.
- **IAMSAR** – *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*  
Mezinárodní příručka pro pátrací a záchranné operace na moři a ve vzduchu.
- **ICS** – *International Chamber of Shipping*  
Mezinárodní sdružení zastupující lodní průmysl.
- **IMO** – *International Maritime Organization*  
Mezinárodní námořní organizace OSN, která vytváří pravidla pro bezpečnost plavby.
- **IOM** – *International Organization for Migration*  
Mezinárodní organizace pro migraci zabývající se migrací a pohybem obyvatelstva.
- **JRCC** – *Joint Rescue Coordination Centre*  
Společné záchranné koordinační centrum (civilní + vojenské složky).
- **MIPDANIO** –  
Akronym pro strukturu tísňového hlášení (Mayday, Identify, Position, Distress, Assistance, Number, Information, Over).
- **MMSI** – *Maritime Mobile Service Identity*  
Unikátní identifikační číslo plavidla používané v radiokomunikaci.
- **MRCC** – *Maritime Rescue Coordination Centre*  
Námořní záchranné koordinační centrum odpovědné za řízení SAR operací.
- **MRSC** – *Maritime Rescue Sub-Centre*  
Podřízené (regionální) záchranné centrum.

- **NSA** – *Norwegian Shipowners' Association*  
Norská asociace rejdařů poskytující doporučení pro bezpečnost na moři.
- **RCC** – *Rescue Coordination Centre*  
Koordinační centrum pro řízení záchranných operací.
- **SAR** – *Search and Rescue*  
Pátrací a záchranné operace na moři.
- **SOLAS** – *International Convention for the Safety of Life at Sea*  
Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři.
- **UNCLOS** – *United Nations Convention on the Law of the Sea*  
Úmluva OSN o mořském právu.
- **UNHCR** – *United Nations High Commissioner for Refugees*  
Úřad Vysokého komisaře OSN pro uprchlíky.
- **UTC** – *Coordinated Universal Time*  
Koordinovaný světový čas používaný v navigaci.
- **VHF** – *Very High Frequency*  
Vysokofrekvenční pásmo používané pro námořní radiokomunikaci (např. kanál 16).

### 13. Přílohy:

V příloze (na následující straně) naleznete dokument „**Checklist – střet s migrantským plavidlem**“, který slouží jako praktická operační pomůcka pro velitele námořní jachty při setkání s migrantským plavidlem na moři.

Je určen k vytištění a umístění na viditelném místě na palubě (např. na můstku nebo v kokpitu), aby byl okamžitě dostupný v případě krizové situace.

Účelem checklistu je poskytnout přehled základních kroků, které by měl velitel plavidla provést při vyhodnocení situace, komunikaci s pobřežními orgány, případné záchrany osob a následném postupu.

Vzhledem k tomu, že tyto situace jsou často spojeny se stresem, časovým tlakem a zvýšeným rizikem chyb, checklist pomáhá:

- udržet strukturovaný postup,
- nezapomenout na klíčové úkony,
- zajistit bezpečnost vlastní posádky i záchraňovaných osob,
- a podpořit správnou dokumentaci události pro účely lodního deníku.

Checklist nenahrazuje odborný výcvik ani právní předpisy, ale slouží jako rychlá referenční pomůcka pro rozhodování v reálné situaci.

## CHECKLIST – STŘET S MIGRANTSKÝM PLAVIDLEM

ČINNOST	MÍSTO	ČAS (UTC)	KURZ	POZNÁMKA
1. Vyhodnocení situace (odstup, vizuální kontrola)				
2. Rozpoznání typu ohrožení (přímé / nepřímé) <b>pozor na pirátství</b>				
3. <b>Zachovat klid</b> , převzít velení				
4. Příprava posádky (role, vybavení)				
5. Zajištění bezpečnosti vlastní lodi				
6. Okamžitá záchrana (lidé ve vodě / potápění)				
7. Kontaktování RCC / pobřežní stráže				
8. Tísňové hlášení ( <b>MIPDANIO</b> )				
9. Stabilizace situace (vody, vesty, komunikace)				
10. Rozhodnutí o nalodění osob				
11. Bezpečné převzetí osob na palubu ( <b>na 1. místě vlastní bezpečnost</b> )				
12. Humanitární péče + komunikace s RCC				
13. Vylodňování ( <b>place of safety</b> )				

### Zápis do lodního deníku

#### **DOPORUČENÍ A UPOZORNĚNÍ**

- **Vždy zaznamenat průběh události do lodního deníku** (čas, poloha, komunikace, rozhodnutí).
- Lodní deník je klíčový důkazní dokument pro ochranu velitele.
- Udržovat kontrolu nad situací na palubě a oddělit zachráněné osoby od kritických částí lodi.
- Dbát na klidnou komunikaci – prevence paniky je zásadní pro bezpečnost.
- Před přiblížením vyhodnotit riziko (možné pašeráctví nebo pirátství).
- Nikdy neohrozit vlastní loď a posádku.

**Lodní deník ke stažení:** Australian Maritime Safety Authority (AMSA) – *Official Log Book (AMSA 361)*, dostupné online: [https://www.amsa.gov.au/sites/default/files/2023-10/amsa361\\_2023-official-log-book.pdf](https://www.amsa.gov.au/sites/default/files/2023-10/amsa361_2023-official-log-book.pdf)