

PLAVEBNÍ ROČENKA 2016



PLAVEBNÍ ROČENKA
2016

PLAVEBNÍ ROČENKA 2016



Státní plavební správa 2017

Obsah

1. Výročí, výstavy, semináře a jiné události	4
2. Zákony, vyhlášky, předpisy	5
2.1. Vyhláška č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu (pravidla plavebního provozu)	5
3. Opatření obecné povahy vydaná Státní plavební správou	118
4. Přehled údajů o vnitrozemské plavbě	119
4.1. Plavební poměry na vodních cestách	119
4.2. Stavby a úpravy na vodních cestách	120
4.3. Vodní doprava ve statistice	122
5. Plavební provoz	132
5.1. Dozor na plavební provoz	132
5.2. Plavební nehody	136
6. Dozor na plavidla	139
6.1. Plavidla jiná než malá	139
6.2. Malá plavidla	142
6.3. Plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel	143
7. Zkoušky způsobilosti	145
7.1. Zkoušky způsobilosti s výjimkou zkoušek vůdců malých a rekreačních plavidel	145
7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel	148
7.3. Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla	150
8. Plavební popisy vodních cest – aktualizace	151
8.1. Vodní cesta Morava od ústí Bečvy po ústí Dyje	151
9. Zajímavosti v plavbě	163
9.1. Činnost Českého plavebního a vodcebního sdružení v roce 2016 <i>Doc. Ing. Pavel Jurásek, CSc.</i>	163
9.2. Informace o některých důležitějších aktivitách Státní plavební správy souvisejících se zahraničím <i>Ing. Jaroslav Bimka</i>	166
9.3. Setkání expertních pracovních skupin pro oblast Říčních informačních služeb, tzv. RIS Week, v Praze <i>Ing. Dalibor Fanta, Ing. Pavla Ševítová</i>	169
10. Kontakty Státní plavební správy	173

1. Výročí, výstavy, semináře a jiné události

Stalo se ...

- ☐ 23. 1. – 31. 1. 2016 se konal již **47. ročník** výstavy lodí **Boot Düsseldorf**.
- ☐ 22. 3. 2016 proběhl **Světový den vody**.
- ☐ 21. 4. – 24. 4. 2016 se uskutečnil **8. ročník** výstavy **Lodě na vodě**. Akce se konala v Praze na Hořejším nábřeží, Rašínově nábřeží a na Smíchovské pláži.
- ☐ 1. 5. 2016 proběhlo slavnostní **zahájení plavební sezóny na Baťově kanále**.
- ☐ 16. 5. 2016 se konal **8. ročník Svatojánských NAVALIS**.
- ☐ 21. 5. 2016 proběhly oslavy 70. výročí lodní dopravy na Brněnské přehradě.
- ☐ 2. 6. – 31. 12. 2016 proběhla v Muzeu města Ústí nad Labem výstava **Plavba na páře**, která vznikla u příležitosti 175. výročí zahájení paroplavby v Čechách, v roce 1841 byl spuštěn na vodu první český kolesový parník Bohemia.
- ☐ 3. 6. – 5. 6. 2016 se uskutečnil **103. ročník** veslařského **závodu Pražské primátorky**.
- ☐ 3. 6. – 5. 6. 2016 proběhlo **zasedání Rady Aquapolu** v Rumunsku.
- ☐ 11. 6. 2016 proběhly oslavy 145. výročí založení spolku Vltavan v Praze.
- ☐ 13. – 17. 6. 2016 se uskutečnilo mezinárodní jednání pracovních skupin Říčních informačních služeb v Praze - RIS week.
- ☐ 6. 9. – 11. 9. 2016 se konala **výstava International Boat Show** ve francouzském Cannes.
- ☐ 14. 9. 2016 se konal 20. ročník **konference Transport** v Ostravě.
- ☐ 17. 11. 2016 kolesový remorkér Beskydy byl k vidění v rámci akce dne otevřených dveří Ministerstva dopravy v Praze na Vltavě. Tento rok se stal remorkér Beskydy kulturní památkou, již 60 let vyprošťuje uvízlé lodě na Labi a i nadále bude remorkér sloužit na vodě.
- ☐ 22. 11. – 23. 11. 2016 proběhla **konference Vodní toky** v Hradci Králové.
- ☐ 12. 12. – 15. 12. 2016 proběhlo **zasedání Rady Aquapolu** ve Španělsku.
- ☐ V roce 2016 slavily státní podniky Povodí v České republice 50. výročí od svého založení.

2. Zákony, vyhlášky, předpisy

2.1. Vyhláška č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu (pravidla plavebního provozu)

VYHLÁŠKA

ze dne 1. dubna 2015

o pravidlech plavebního provozu (pravidla plavebního provozu)

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 52 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění zákona č. 358/1999 Sb., zákona č. 118/2004 Sb., zákona č. 309/2008 Sb. a zákona č. 187/2014 Sb., (dále jen „zákon“) k provedení § 5 odst. 6, § 18 odst. 3, § 22 odst. 4, § 24 odst. 4, § 29e odst. 3, § 29f odst. 3, § 29i odst. 2, § 29j odst. 3, § 29k, § 30a odst. 8 a § 30b odst. 7 zákona:

ČÁST PRVNÍ

OBEČNÁ USTANOVENÍ A UŽITÍ VODNÍ CESTY

§ 1

Základní pojmy

Pro účely této vyhlášky se rozumí

- a) plavidlem s vlastním pohonem plavidlo vybavené vlastním strojním pohonem, s výjimkou plavidla, jehož strojní pohon je používán pouze pro manévry a snadnější vedení při vlečení nebo tlačení,
- b) stojícím plavidlem plavidlo, které je přímo nebo nepřímo zakotveno nebo přímo nebo nepřímo vyvázáno ke břehu,
- c) plujícím plavidlem plavidlo, které není přímo nebo nepřímo zakotveno, vyvázáno ke břehu nebo není nasedlé,
- d) nasedlým plavidlem plavidlo, které uvázlo na překážce nebo na dně vodní cesty, v důsledku čehož došlo ke ztrátě jeho volného pohybu,
- e) zastavením pro plující plavidlo stav, při kterém plavidlo stojí ve vztahu ke břehu.

§ 2

Vůdce sestavy plavidel

Vůdce sestavy plavidel se určuje takto:

- a) je-li v sestavě plavidel pouze jedno plavidlo s vlastním pohonem, vůdcem sestavy je vůdce tohoto plavidla,
- b) plují-li v čele vlečné sestavy dvě nebo více plavidel s vlastním pohonem za sebou, vůdcem sestavy je vůdce prvního plavidla s vlastním pohonem; je-li však v čele sestavy jako první plavidlo krátkodobě použito pomocné plavidlo s vlastním pohonem určené k vlečení nebo tlačení (dále jen „remorkér“) k zabezpečení proplutí obtížným úsekem vodní cesty, zejména úžinou nebo mostem, je vůdcem sestavy vůdce druhého plavidla s vlastním pohonem,
- c) plují-li v čele vlečné sestavy dvě nebo několik bočně seskupených plavidel s vlastním pohonem, je vůdcem sestavy vůdce plavidla, z kterého bylo předá-

- no vlečné lano na vlečená plavidla, v ostatních případech je vůdcem sestavy vůdce plavidla s nejvyšším strojním výkonem,
- d) je-li tlačná sestava tlačena dvěma remorkéry vedle sebe, vůdcem sestavy je vůdce tlačného remorkéru, který zajišťuje hlavní pohon sestavy.

§ 3

Kormidlování plavidla

(1) Pro řádné ovládání plavidla je třeba zajistit, aby kormidlující osoba mohla v kormidelně, kterou je prostor nebo nástavba na palubě, odkud se řídí plavidlo, přijímat příkazy a předávat informace, aby slyšela zvukové signály a měla rozhled všemi směry. Vyžadují-li si to okolnosti, je třeba zajistit na plavidle pozorovatele nebo použít zařízení pro příjem zvukových signálů.

(2) Plavidlo s vlastním pohonem, s výjimkou malého plavidla, schopné plout vyšší rychlostí než 40 km/h ve vztahu k vodní hladině, (dále jen „vysokorychlostní plavidlo“) kormidluje osoba způsobilá podle vyhlášky o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel, která je zároveň způsobilá k vedení plavidla pomocí radaru. V kormidelně takového plavidla musí být přítomna druhá osoba se stejnou kvalifikací; to neplatí, stojí-li plavidlo v plavební komoře, vyplouvá-li z ní nebo čeká-li na proplavení plavební komorou.

§ 4

Zatížení a bezpečné rozmístění nákladu, obsazení plavidla cestujícími

(1) Plavidlo se nesmí zatěžovat nad značku jeho maximálního ponoru.

(2) Náklad musí být na plavidle nebo sestavě plavidel rozmístěn tak, aby byl vždy zajištěn výhled alespoň 350 m. Vznikne-li během plavby před plavidlem nebo po jeho bocích nepřehledný prostor, lze toto omezení viditelnosti vykompenzovat pomocí technických prostředků, zejména radiolokátoru.

(3) Náklad nesmí ohrožovat stabilitu plavidla nebo pevnost lodního tělesa.

(4) Stabilita plavidla přepravujícího kontejnery se ověřuje před vyplutím v případě plavidla

- a) do šířky 9,5 m, naloženého kontejnery ve více než jedné vrstvě,
- b) o šířce od 9,5 m do 11 m, naloženého kontejnery ve více než dvou vrstvách,
- c) širšího než 11 m, naloženého kontejnery ve více než třech vrstvách nebo ve více než třech řadách na šířku, nebo
- d) širšího než 15 m, naloženého kontejnery ve více než třech vrstvách.

(5) Plavidlo určené k přepravě cestujících nesmí přepravovat více cestujících, než je na něm povoleno přepravovat. Na vysokorychlostním plavidle se přepravuje jen tolik osob, kolik je na něm míst k sezení.

§ 5

Vodní stav ohrožující bezpečnost plavby

(1) Vodní stav, při kterém je ohrožena bezpečnost plavby pro všechna plavidla, je v úseku

- a) Labe Kunětice ř. km 973,50 až Přelouč ř. km 951,20 na vodočtu v Přelouči 240 cm a vyšší,
- b) Labe Přelouč ř. km 951,20 až Toušeň ř. km 869,14 na vodočtu v Přelouči 280 cm a vyšší,
- c) Labe Toušeň ř. km 869,14 až Mělník ř. km 837,38 na vodočtu v Kostelci nad Labem 560 cm a vyšší,

- d) Labe Obříství ř. km 843,50 až Lovosice ř. km 787, 76 na vodočtu v Mělníku 450 cm a vyšší,
 - e) Labe Lovosice ř. km 787,76 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,32 na vodočtu v Ústí nad Labem 520 cm a vyšší,
 - f) Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,32 až Hřensko ř. km 726,60 na vodočtu v Ústí nad Labem 540 cm a vyšší,
 - g) Vltavy České Budějovice-Jiráskův jez ř. km 239,50 až Hněvkovice ř. km 210,40 při vodním průtoku v profilu vodočtu České Budějovice 100 m³/s a vyšším,
 - h) Vltavy Hněvkovice ř. km 210,40 až soutok s Lužnicí ř. km 202,10 při vodním průtoku v profilu vodočtu Hněvkovice 100 m³/s a vyšším,
 - i) Vltavy od soutoku s Lužnicí ř. km 202,10 až Rejsíkov ř. km 193,00 při vodním průtoku v profilu vodočtu Kořensko 150 m³/s a vyšším,
 - j) Vltavy Kořensko ř. km 200,40 až Rejsíkov ř. km 193,00; současně platí zastavení plavby při dosažení hladiny 351,20 m n. m. a vyšší na vodočtu Orlík,
 - k) Vltavy Slapy-Třeбенice ř. km 91,60 až Praha-Velká Chuchle ř. km 61,70 při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 600 m³/s a vyšším,
 - l) Vltavy přes plavební komoru Praha-Modřany při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 450 m³/s a vyšším,
 - m) Vltavy Praha-Velká Chuchle ř. km 61,70 až Praha-Jiráskův most ř. km 54,30 při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 800 m³/s a vyšším,
 - n) Vltavy Praha-Jiráskův most ř. km 54,30 až Praha-Holešovice ř. km 46,00 při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 600 m³/s a vyšším,
 - o) Vltavy Praha-Holešovice ř. km 46,00 až Mělník ř. km 0,00 při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 450 m³/s a vyšším,
 - p) Moravy včetně Baťova kanálu Otrokovice-jez Bělov ř. km 166,77 až Uherský Ostroh ř. km 133,33 na vodočtu Kroměříž 140 cm a vyšší a
 - q) Moravy včetně Baťova kanálu Uherský Ostroh ř. km 133,33 až Hodonín ř. km 101,77 na vodočtu Strážnice 315 cm a vyšší.
- (2) Vodní stav, při kterém je ohrožena bezpečnost plavby sestav plavidel a samostatně plujících plavidel delších 85 m, je v úseku Labe Mělník ř. km 837,38 až Lovosice ř. km 787,76 na vodočtu v Mělníku 410 cm a vyšší.

§ 6

Nejvyšší povolené rozměry plavidel a sestav plavidel

(1) Nejvyšší povolené hodnoty délky a šířky plavidla a sestavy plavidel pro jednotlivé úseky vodní cesty jsou uvedeny v příloze č. 1 k této vyhlášce.

(2) Nejvyšší povolené hodnoty ponoru plavidla pro jednotlivé úseky vodní cesty jsou uvedeny v příloze č. 2 k této vyhlášce.

(3) Nejvyšší povolená hodnota výšky pevného bodu plavidla a sestavy plavidel, kterým je bod lodní konstrukce, kterou nelze běžnými prostředky na plavidle rozebrat a znovu sestavit, je pro jednotlivé úseky vodní cesty uvedena v příloze č. 3 k této vyhlášce.

(4) Na vodních cestách neuvedených v přílohách č. 1 až 3 k této vyhlášce musí délka, šířka, výška plavidla nebo sestavy plavidel odpovídat charakteru vodní cesty.

§ 7

Nejvyšší povolené rychlosti plavby

(1) Na vodních cestách je povolená nejvyšší rychlost plavby

- a) do vzdálenosti 25 m od břehu 10 km/h,

b) v plavebních kanálech u naložených plavidel 5 km/h a u ostatních plavidel 10 km/h.

(2) V úseku vodního toku Labe od Ústí nad Labem ř. km 767,32 po Hřensko ř. km 726,60, při plavbě proti proudu, při vodním stavu nižším než 275 cm na vodočtu v Ústí nad Labem, je povolena nejvyšší rychlost plavby 6 km/h pro plavidla s vlastním pohonem plující s ponorem, který odpovídá nejvyššímu povolenému ponoru plavidla dle přílohy č. 2 k této vyhlášce.

(3) Na vodních nádržích a ostatních rozlehlých vodních cestách do vzdálenosti 50 m od břehu nebo od vyznačených prostorů pro koupání je povolena nejvyšší rychlost plavby 10 km/h.

(4) Ustanovení odstavců 1 až 3 platí, není-li signálními znaky nebo právním předpisem upravujícím užívání povrchových vod k plavbě stanoveno jinak. Ustanovení odstavců 2 a 3 se nevztahuje na vymezené vodní plochy podle zákona.

(5) Není-li malé plavidlo s vlastním strojním pohonem vybaveno zařízením k měření rychlosti, smí plout v případech uvedených v odstavcích 1 a 3 pouze rychlostí odpovídající výtlačnému režimu plavby, kdy vztlak plavidla tvoří jen hydrostatické síly a vliv dynamických sil vyvolaných rychlostí pohybu plavidla je zanedbatelný.

ČÁST DRUHÁ POZNÁVACÍ ZNAKY, PONOROVÉ STUPNICE A NÁKLADOVÉ ZNAČKY PLAVIDEL

§ 8

Poznávací znaky plavidel s výjimkou malých plavidel

(1) Každé plavidlo s výjimkou malého plavidla nese na lodním tělese nebo na pevně osazených štítcích anebo tabulích poznávací znaky, jejichž náležitostmi jsou

- a) jméno nebo znak plavidla, vyznačené na obou bocích plavidla poblíž přídě a s výjimkou plavidla zkonstruovaného nebo speciálně vybaveného pro plavbu tlačněním (dále jen „tlačný člun“) i na zádi, nebo název provozovatele nebo jeho obvyklá zkratka, za kterou se v případě potřeby uvede pořadové číslo plavidla, anebo rejstříkové číslo a písmenný kód státu, ve kterém je domovský přístav nebo místo registrace plavidla, podle přílohy č. 4 k této vyhlášce,
- b) název domovského přístavu nebo místa registrace, vyznačené buď na obou bocích plavidla na zádi, nebo poblíž zádě, za kterým následuje písmenný kód státu, ve kterém je domovský přístav nebo místo registrace,
- c) úřední identifikační číslo, kterým je evropské identifikační číslo nebo rejstříkové číslo,
- d) údaj o nosnosti plavidla v tunách uvedený na obou bocích lodního tělesa nebo na pevně připevněných tabulkách, jde-li o plavidlo určené pro přepravu nákladu,
- e) údaj o nejvýše přípustném počtu cestujících uvedený na dobře viditelném místě, jde-li o plavidlo, na němž je povoleno přepravovat více než 12 cestujících (dále jen „osobní loď“).

(2) Poznávací znaky musí být uvedeny dobře čitelnými a nesmazatelnými latinskými písmeny. Výška písmen poznávacího znaku uvedeného v odstavci 1 písm. a) nesmí být menší než 20 cm, v ostatních označeních méně než 15 cm; šířka písmen a tloušťka tahu musí být úměrná jejich výšce; písmena musí být světlé barvy na tmavém podkladě nebo tmavé barvy na světlém podkladě.

(3) Provedení poznávacích znaků uvedené v odstavci 2 nemusí být splněno v případě náležitostí poznávacích znaků uvedených v odstavci 1 písm. c) až e).

(4) Je-li v bočně svázané sestavě nebo v tlačné sestavě některý z nápisů plavidla zajišťujícího pohyb sestavy zakryt, vyznačí se na štítku a umístí tak, aby byl dobře viditelný ze směrů zakrytých jinými plavidly.

§ 9

Poznávací znaky malých plavidel

(1) Malé plavidlo evidované v rejstříku malých plavidel nese na lodním tělese poznávací znak, jímž je přidělené evidenční označení vyznačené na vnějších stranách obou boků plavidla poblíž příďe, provedené dobře čitelnými nesmazatelnými latinskými písmeny o výšce nejméně 10 cm. K provedení poznávacího znaku se použijí písmena světlé barvy na tmavém podkladě nebo tmavé barvy na světlém podkladě.

(2) Malé plavidlo nepodléhající evidenci nese na vnitřní nebo vnější straně plavidla

- a) název provozovatele nebo jeho obvyklou zkratku, nebo
- b) jméno a příjmení nebo název vlastníka plavidla.

(3) Pro poznávací znaky plovoucího zařízení, které nepodléhá evidenci podle vyhlášky o vedení rejstříku malých plavidel a způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách, platí ustanovení podle odstavce 2 obdobně.

§ 10

Označení kotev

Na kotvách plavidel se nesmazatelně uvádějí poznávací znaky plavidla podle § 8 odst. 1 písm. a). To neplatí pro kotvy malých plavidel.

§ 11

Nákladové značky a ponorové stupnice

(1) Všechna plavidla, s výjimkou malých plavidel, mají značky udávající rovinu maximálního ponoru. Způsoby stanovení maximálního ponoru vnitrozemských plavidel a podmínky provedení nákladových značek stanoví vyhláška o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách¹⁾. U námořních lodí značka letního ponoru ve sladkých vodách nahrazuje nákladovou značku.

(2) Každé plavidlo, vyjma malých plavidel, jehož ponor při plném naložení může dosáhnout 1 m, má ponorové stupnice. Provedení ponorových stupnic stanoví vyhláška o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách¹⁾.

1 Vyhláška č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů.

ČÁST TŘETÍ OPTICKÉ SIGNÁLY NA PLAVIDLECH

HLAVA I OBECNÁ USTANOVENÍ

§ 12 Rozsah použití

(1) Optickou signalizací na plavidle jsou světla, tabule, vlajky, plamence, balóny a kužele.

(2) Vyžadují-li to podmínky viditelnosti, použije se signalizace předepsaná pro provoz v noci i ve dne. Schematická vyobrazení signálů předepsaných v této části jsou uvedena v příloze č. 5 k této vyhlášce.

(3) Není-li stanoveno jinak, jsou světla míněna jako stálá a rovnoměrná.

(4) Při plavbě pod pevnou nebo pohyblivou konstrukcí mostu nebo pod lávkou plavební komory, mohou plavidla nést optickou signalizaci podle ustanovení hlavy II dílu 1 této části tak, aby proplula bez potíží.

§ 13 Tabule, vlajky, plamence

(1) Není-li stanoveno jinak, jsou tabule a vlajky předepsané v této vyhlášce pravouhlé.

(2) Tabule, vlajky a plamence se nepoužívají zašpiněné a vybledlé.

(3) Rozměry tabulí a vlajek jsou dostatečné pro dobrou viditelnost, jsou-li jejich rozměry

- a) minimálně 1 m x 1 m,
- b) u malých plavidel minimálně 0,6 m x 0,6 m,
- c) minimálně 1 m délky a minimálně 0,5 m šířky u žerdi v případě plamence.

§ 14 Válce, balóny, kužele a dvojité kužele

(1) Válce, balóny, kužele a dvojité kužele předepsané v této vyhlášce mohou být nahrazeny také upravenými předměty, které mají při pohledu z dálky stejný tvar.

(2) Válce, balóny, kužele a dvojité kužele se nepoužívají zašpiněné a vybledlé.

(3) Rozměry válců, balónů, kuželů a dvojitých kuželů jsou dostatečné pro jejich dobrou viditelnost, je-li

- a) výška válců minimálně 0,8 m a průměr minimálně 0,5 m,
- b) průměr balónů minimálně 0,6 m,
- c) výška kuželů minimálně 0,6 m a průměr základny minimálně 0,6 m,
- d) výška dvojitých kuželů minimálně 0,8 m a průměr základny minimálně 0,5 m.

(4) Signalizační prostředky uvedené v odstavci 3 menších rozměrů, lze použít na malých plavidlech, musí však být zachována jejich dobrá rozeznatelnost.

§ 15 Světla

(1) Pro účely této části je

- a) vrcholovým světlem silné bílé světlo svítící nepřerušovaně v obzorovém výseku 225 stupňů,
- b) bočním světlem jasné zelené světlo na pravém boku plavidla a jasné červené světlo na levém boku plavidla, z nichž každé svítí nepřerušovaně v obzorovém výseku 112,5 stupňů,
- c) záďovým světlem jasné nebo obyčejné bílé světlo svítící nepřerušovaně v obzorovém výseku 135 stupňů,
- d) světlem viditelným ze všech stran světlo umístěné na plavidle svítící nepřerušovaně v obzorovém výseku 360 stupňů,
- e) výškou optické signalizace plavidla je její vzdálenost od nejvyšší roviny nákladových značek nebo pro plavidla, která nákladové značky nemají, vzdálenost od roviny největšího přípustného ponoru,
- f) nocí období mezi západem slunce a východem slunce,
- g) dnem období mezi východem slunce a západem slunce.

(2) Vrcholové světlo je umístěné na plavidle tak, aby bylo viditelné zřepředu a 22,5 stupňů dozadu od kolmice vedené osou svítilny k podélné ose plavidla z obou jeho boků.

(3) Boční světlo je umístěné na plavidle tak, aby bylo viditelné zřepředu a 22,5 stupňů dozadu od kolmice vedené osou svítilny k podélné ose plavidla z příslušného boku.

(4) Záďové světlo je umístěné na plavidle tak, aby bylo viditelné zezadu 67,5 stupňů na obě strany od podélné osy plavidla.

(5) Pro spojení mezi plavidly navzájem nebo mezi plavidly a břehem mohou být použita jiná světla nebo signály, nemůže-li dojít k jejich záměně se světly nebo signály uvedenými v této vyhlášce.

§ 16 Nouzová světla

Přestanou-li signální světla předepsaná touto vyhláškou fungovat, neprodleně se nahradí světly nouzovými. Přitom může být předepsané silné světlo nahrazeno světlem jasným a předepsané jasné světlo světlem obyčejným. Světla s předepsaným výkonem musí být uvedena opět do provozu v co nejkratší době.

HLAVA II NOČNÍ A DENNÍ SIGNALIZACE

Díl 1 Signalizace plujících plavidel

§ 17 Signalizace samostatně plujících plavidel s vlastním pohonem

(1) Samostatně plující plavidlo s vlastním pohonem nese v noci

- a) vrcholové světlo umístěné v přední části plavidla v jeho podélné ose, ve výšce minimálně 4 m, přičemž výška může být snížena na 3 m na účelových a nesledovaných vodních cestách,

- b) boční světla umístěná v nejširší části plavidla ve stejné výšce nejméně 1 m pod vrcholovým světlem a alespoň 1 m za ním v téže rovině kolmé k ose plavidla, zacloněná z vnitřní strany plavidla tak, aby zelené světlo nebylo viditelné z levého boku plavidla a červené světlo z pravého boku plavidla, a
- c) záďové světlo umístěné v zadní části plavidla v jeho podélné ose.

(2) Samostatně plující plavidlo s vlastním pohonem může v noci nést druhé vrcholové světlo, umístěné v podélné ose plavidla za předním vrcholovým světlem, ve výšce minimálně 3 m nad předním vrcholovým světlem tak, aby horizontální vzdálenost mezi těmito světly byla nejméně třikrát větší, než jejich vertikální vzdálenost. Samostatně plující plavidlo s vlastním pohonem, které je delší než 110 m, toto druhé vrcholové světlo nese vždy.

(3) Plavidlo s vlastním pohonem, kterému v noci krátkodobě vypomáhá pomocný remorkér, nese světla předepsaná v odstavcích 1 a 2.

(4) Kromě signálů předepsaných jinými ustanoveními této vyhlášky signalizuje plující vysokorychlostní plavidlo ve dne i v noci dvěma jasnými žlutými zábleskovými světly umístěnými na vhodném místě 1 m nad sebou tak vysoko, aby byla viditelná ze všech stran.

(5) Na malé plavidlo se odstavce 1 až 4 nevztahují; to platí i pro plavidlo zajišťující přepravu napříč vodní cesty, byla-li pro tento druh přepravy schválena technická způsobilost (dále jen „převozní loď“).

§ 18

Signalizace plujících vlečných sestav

(1) Remorkér, který vede vlečnou sestavu a remorkér použitý jako pomocný před jiným plavidlem s vlastním pohonem, tlačnou nebo bočně svázanou sestavou, nese

a) v noci

1. dvě vrcholová světla umístěná ve vzdálenosti 1 m nad sebou v přední části v podélné ose plavidla, přičemž se horní světlo umístí ve výšce minimálně 4 m a spodní světlo podle možnosti 1 m nad bočními světly, přičemž na účelových a nesledovaných vodních cestách může být výška horního světla snížena na 3 m,
2. boční světla, podle § 17 odst. 1 písm. b), a
3. žluté záďové světlo místo bílého, umístěné v podélné ose plavidla v dostatečné výšce, aby bylo dobře viditelné z plavidel vlečených za vlečným remorkérem nebo z plavidla s vlastním pohonem, tlačné nebo bočně svázané sestavy, před kterými pomocný remorkér pluje, nebo

b) za dne žlutý válec se dvěma pruhy černým a bílým nahoře a dole, přičemž bílé pruhy jsou na okraji válce, který se umísťuje svisle v přední části plavidla dostatečně vysoko, aby byl viditelný ze všech stran.

(2) Pluje-li v čele vlečné sestavy více vlečných remorkérů vedle sebe nebo pluje-li před plavidlem s vlastním pohonem, tlačnou nebo bočně svázanou sestavou vedle sebe více pomocných remorkérů bočně svázaných, každý z nich nese

- a) v noci místo vrcholových světél předepsaných v odstavci 1 písm. a) tři vrcholová světla umístěná ve vzdálenosti 1 m nad sebou v přední části v podélné ose plavidla, přičemž výška vrchního a spodního světla musí splňovat podmínku uvedenou v odstavci 1 písm. a), nebo
- b) za dne válec předepsaný v odstavci 1.

(3) Plavidla vlečné sestavy, plující za jedním nebo několika remorkéry, uvedeny v odstavcích 1 a 2, nesou

- a) v noci jasné bílé světlo viditelné ze všech stran, umístěné ve výšce minimálně 4 m, přičemž na účelových a nesledovaných vodních cestách může být výška snížena na 3 m, nebo
 - b) za dne žlutý balón umístěný na vhodném místě a v takové výšce, aby byl dobře viditelný ze všech stran.
- (4) V případě, že
- a) vlečené plavidlo je delší než 110 m, nese plavidlo dvě světla, z nichž první se umístí v přední části plavidla a druhé v jeho zadní části,
 - b) jsou ve vlečné sestavě více než dvě bočně svázaná plavidla, pak nesou tato světla nebo balón pouze obě vnější plavidla tak, aby byla signalizace všech vlečených plavidel sestavy pokud možno ve stejné výšce nad hladinou vody.
- (5) Plavidlo nebo plavidla na konci vlečné sestavy kromě signalizace uvedené v odstavci 4 nesou v noci zářivé světlo předepsané v § 17 odst. 1 písm. c). Jsou-li na konci sestavy bočně svázaná plavidla v počtu větším než dvě, nesou toto světlo pouze vnější plavidla. Plují-li na konci sestavy malá plavidla, ustanovení tohoto odstavce se na ně nevztahuje.
- (6) Na malá plavidla, která vlečou jiná malá plavidla, a na vlečená malá plavidla se odstavce 1 až 5 nevztahují.

§ 19 Signalizace plujících tlačných sestav

- (1) Tlačná sestava nese v noci
- a) v přední části
 - 1. na plavidle v čele sestavy, anebo plavidle v čele sestavy, které je vlevo, tři vrcholová světla rozmístěná ve vrcholech rovnostranného trojúhelníku s vodorovnou základnou v rovině kolmé na podélnou osu sestavy tak, že horní světlo je ve výšce minimálně 4 m a dvě spodní světla ve vzdálenosti 1,25 m od sebe a ve vzdálenosti 1,10 m pod horním světlem, přičemž na účelových a nesledovaných vodních cestách může být výška horního světla snížena na 3 m,
 - 2. na každém dalším plavidle, jehož celá šířka je zepředu viditelná, vrcholové světlo umístěné podle možnosti 2 m pod úrovní horního vrcholového světla, uvedeného pod bodem 1, na stěžni v podélné ose plavidla, na kterém jsou světla nesena,
 - b) v nejširší části sestavy boční světla, předepsaná v § 17 odst. 1 písm. b) umístěná, co nejbližší k remorkéru, ve vzdálenosti maximálně 1 m od boků sestavy a ve výšce minimálně 2 m, přičemž na účelových a nesledovaných vodních cestách může být výška snížena na 1 m,
 - c) v zadní části
 - 1. tři zářivá světla na tlačném remorkéru předepsaná v § 17 odst. 1 písm. c) umístěná v rovině kolmé na podélnou osu remorkéru ve vzdálenosti 1,25 m od sebe v dostatečné výši, aby nemohla být zacloněna některým plavidlem sestavy,
 - 2. zářivé světlo na každém plavidle, jehož celá šířka je zezadu viditelná; jsou-li však kromě tlačného remorkéru vidět zezadu více než dvě plavidla, nesou toto zářivé světlo pouze dvě vnější plavidla sestavy.
- (2) Ustanovení odstavce 1 platí rovněž pro tlačné sestavy, které plují v noci za jedním nebo více pomocnými remorkéry; bílá zářivá světla uvedená v odstavci 1 písm. c) bodě 1 se však nahradí žlutými.
- (3) Pluje-li za dne tlačná sestava za jedním nebo více pomocnými remorkéry, tlačný remorkér nese žlutý balón uvedený v § 18 odst. 3 písm. b).

(4) Tlačná sestava se dvěma bočně svázanými tlačnými remorkéry nese noční zářová světla předepsaná v odstavci 1 písm. c) bodě 1 na tlačném remorkéru, na kterém je vůdce sestavy, druhý tlačný remorkér nese zářové světlo předepsané v odstavci 1 písm. c) bodě 2.

(5) Pro účely ustanovení této hlavy se tlačná sestava, jejíž maximální rozměry nepřesahují 110 m x 12 m, považuje za samostatně plující plavidlo s vlastním pohonem.

§ 20

Signalizace plujících bočně svázaných sestav

(1) Bočně svázaná sestava nese v noci

- a) na každém plavidle vrcholové světlo předepsané v § 17 odst. 1 písm. a), na plavidle bez vlastního pohonu však může být toto světlo nahrazeno bílým světlem viditelným ze všech stran, předepsaným v § 18 odst. 3 písm. a) a umístěným na vhodném místě, ne však výše než vrcholové světlo plavidla nebo plavidel s vlastním pohonem,
- b) boční světla předepsaná v § 17 odst. 1 písm. b) umístěná na vnějších stranách sestavy podle možnosti ve stejné výšce a minimálně 1 m pod nejnižším vrcholovým světlem, a
- c) na každém plavidle zářové světlo předepsané v § 17 odst. 1 písm. c).

(2) Ustanovení odstavce 1 platí rovněž pro bočně svázanou sestavu, která pluje v noci za jedním nebo několika pomocnými remorkéry. Pluje-li bočně svázaná sestava za jedním nebo několika pomocnými remorkéry za dne, každé plavidlo bočně svázané sestavy musí nést žlutý balón uvedený v § 18 odst. 3 písm. b).

(3) Odstavce 1 a 2 neplatí pro malá plavidla, která vedou v bočně svázané sestavě malá plavidla, a pro malá plavidla vedená v bočně svázané sestavě.

§ 21

Signalizace plavidel plujících pomocí plachet

(1) Plavidlo, které pluje pouze pomocí plachet a současně nepoužívá vlastní strojní pohon (dále jen „plachetnice“), nese v noci

- a) boční světla předepsaná v § 17 odst. 1 písm. b), která mohou být obyčejná, a
- b) zářové světlo předepsané v § 17 odst. 1 písm. c).

(2) Kromě světél uvedených v odstavci 1 může plachetnice nést v noci dvě obyčejná nebo jasná světla viditelná ze všech stran a umístěná nad sebou, přičemž horní světlo je červené a spodní zelené, umístěná na vhodném místě, na vrcholku stěžně nebo v jeho horní části, ve vzdálenosti nejméně 1 m od sebe.

(3) Plavidlo, které pluje pomocí plachet a zároveň používá strojní pohon, nese za dne černý kužel, jehož vrchol směřuje dolů, umístěný co nejvýše a tak, aby byl dobře viditelný.

(4) Ustanovení odstavců 1 a 2 se nevztahují na malá plavidla. Ustanovení odstavce 2 se nevztahuje na plavidla uvedená v § 44.

§ 22

Signalizace plujících malých plavidel

(1) Samostatně plující malé plavidlo s vlastním pohonem nese v noci

- a) vrcholové světlo, které je jasné místo silného, umístěné v podélné ose plavidla minimálně 1 m nad bočními světly,

- b) boční světla, která mohou být obyčejná místo jasných a musí být umístěna buď
1. tak, aby odpovídala § 17 odst. 1 písm. b), nebo
 2. vedle sebe nebo v jedné svítilně v podélné ose plavidla na přídi nebo poblíž ní, a

- c) záďové světlo předepsané v § 17 odst. 1 písm. c), které nemusí být použito, jestliže místo vrcholového světla uvedeného pod písmenem a) se použije jasné bílé světlo viditelné ze všech stran.

(2) Samostatně plující malé plavidlo s vlastním pohonem, jehož délka nepřesahuje 7 m, může místo světel předepsaných v odstavci 1 nést obyčejné bílé světlo umístěné na vhodném místě a v takové výšce, aby bylo viditelné ze všech stran.

(3) Jestliže malé plavidlo vleče nebo vede v bočně svázané sestavě jiná malá plavidla, nese světla předepsaná v odstavci 1.

(4) Vlečená nebo v bočně svázané sestavě vedená malá plavidla nesou obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran.

(5) Plachetnice, která je malým plavidlem, nese v noci

- a) boční světla a záďové světlo, která mohou být obyčejná, přičemž boční světla se umísťují vedle sebe nebo v jedné svítilně v podélné ose plavidla na přídi nebo v její blízkosti a záďové světlo na zádi plavidla,
- b) boční světla a záďové světlo, která mohou být obyčejná, přičemž záďové světlo je obsažené v jedné svítilně umístěné na vhodném místě stěžně, na jeho vrcholku nebo v jeho horní části, nebo
- c) obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran, nepřesahuje-li její délka 7 m, a zároveň druhé obyčejné bílé světlo, přibližují-li se k ní jiná plavidla.

(6) Samostatně plující malé plavidlo bez vlastního pohonu a bez plachet nese v noci obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran.

§ 23

Signalizace plujících plavidel přepravujících nebezpečné věci

(1) Plavidlo přepravující nebezpečné věci podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu²⁾ nese v souladu s touto smlouvou kromě signalizace předepsané jinými ustanoveními této vyhlášky

- a) v noci jedno až tři modrá světla, která mohou být obyčejná,
- b) za dne jeden až tři modré kužely, jejichž vrcholy směřují dolů.

(2) Signalizace uvedená v odstavci 1 se umísťuje na vhodném místě v takové výšce, aby byla viditelná ze všech stran. Může být provedena tak, že se umístí na přídi a na zádi plavidla ve výšce nejméně 3 m.

(3) Je-li v tlačné nebo bočně svázané sestavě jedno nebo více plavidel uvedených v odstavci 1, nese tuto signalizaci pouze plavidlo zajišťující pohyb sestavy.

(4) V tlačné sestavě, jejíž pohyb zajišťují dva remorkéry vedle sebe, nese signalizaci uvedenou v odstavci 3 remorkér, který je na pravé straně.

§ 24

Signalizace plavidel, na kterých je povoleno přepravovat více než 12 cestujících, a jejichž maximální délka nepřesahuje 20 m

Osobní loď, jejíž délka nepřesahuje 20 m, nese za dne dvojitý žlutý kužel umístěný na vhodném místě a v takové výšce, aby byl viditelný ze všech stran.

2 Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách (Dohoda ADN), vyhlášená ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 102/2011 Sb. m. s.

§ 25

Signalizace plujících převozních lodí

- (1) Převozní loď, která nepluje volně, nese
- a) v noci
1. jasné bílé světlo viditelné ze všech stran a umístěné ve výšce minimálně 4 m; tato výška může být snížena na 2 m, nepřesahuje-li délka převozní lodi 20 m nebo na účelových a nesledovaných vodních cestách a
 2. jasné zelené světlo viditelné ze všech stran a umístěné ve vzdálenosti 1 m nad světlem uvedeným pod bodem 1,
- b) za dne zelený balón ve výšce minimálně 4 m viditelný ze všech stran; tato výška může být snížena na 3 m, nepřesahuje-li délka převozní lodi 20 m nebo na účelových a nesledovaných vodních cestách.
- (2) Přední loďka nebo bóje, na níž je lano kyvadlového přívazu, nese v noci jasné bílé světlo viditelné ze všech stran a umístěné 1,5 m nad hladinou vody.
- (3) Volně plující převozní loď nese
- a) v noci
1. jasné bílé světlo viditelné ze všech stran, předepsané v odstavci 1 písm. a) bodě 1,
 2. jasné zelené světlo viditelné ze všech stran, předepsané v odstavci 1 písm. a) bodě 2, a
 3. boční světla a záďové světlo, předepsaná v § 17 odst. 1 písm. b) a c),
- b) za dne zelený balón předepsaný v odstavci 1 písm. b).

§ 26

Signalizace plavidel, která mají přednost při proplouvání

Plavidlo mající přednost při proplouvání místy s určeným pořadím proplouvání, musí nést kromě signalizace předepsané jinými ustanoveními této hlavy za dne červený plamenec umístěný v přední části plavidla v dostatečné výši, aby byl dobře viditelný.

§ 27

Signalizace plavidel, která ztratila manévrovací schopnost

- (1) Na plavidle, které ztratilo manévrovací schopnost, se kromě signalizace podle jiných ustanovení této hlavy užívá signalizace
- a) v noci červeným světlem kývajícím se v půlkruhu; na malých plavidlech může být toto světlo bílé, nebo dvěma červenými světly umístěnými na vhodném místě dostatečně vysoko a 1 m nad sebou tak, aby byla viditelná ze všech stran,
- b) za dne kýváním červenou vlajkou v půlkruhu nebo dvěma černými balóny umístěnými na vhodném místě dostatečně vysoko a 1 m nad sebou tak, aby byly viditelné ze všech stran.
- (2) Vyžaduje-li to situace, musí se použít na takovém plavidle navíc zvukový signál stanovený v hlavě I části čtvrté této vyhlášky.

§ 28

Signalizace plujících plovoucích těles a plovoucích zařízení

Plovoucí těleso nebo plovoucí zařízení nese v noci jasná bílá světla viditelná ze všech stran v takovém počtu, aby byly rozeznatelné jeho obrysy.

Díl 2

Signalizace za stání

§ 29

Signalizace stojících plavidel

- (1) Stojící plavidlo, s výjimkou plavidel uvedených v § 31 a 34, nese
- a) v noci obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran umístěné ve výšce nejméně 3 m nebo obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran, umístěné ve stejné výšce na přídi a na zádi na straně do plavební dráhy,
 - b) za dne, pokud stojí bez přímého nebo nepřímého přístupu na břeh, černý balón, umístěný na vhodném místě v přední části plavidla v takové výšce, aby byl viditelný ze všech stran; to neplatí pro malá plavidla.
- (2) Stojící tlačná sestava nebo stojící bočně svázaná sestava, bez přímého nebo nepřímého přístupu na břeh, nese
- a) v noci na každém vnějším plavidle sestavy obyčejné bílé světlo viditelné ze všech stran umístěné na vhodném místě ve výšce nejméně 4 m, přičemž celkový počet světel je nejvýše 4 za předpokladu, že vnější obrys sestavy je dobře rozeznatelný,
 - b) za dne černý balón na tlačném remorkéru a na plavidle v čele sestavy nebo na každém vnějším plavidle v čele sestavy.
- (3) Malé plavidlo může místo světel předepsaných v odstavcích 1 a 2 nést v noci obyčejné bílé světlo umístěné na vhodném místě v takové výšce, aby bylo viditelné ze všech stran.
- (4) Signalizace předepsaná v odstavcích 1 až 3 není třeba,
- a) stojí-li plavidlo na vodní cestě, na níž není plavba přechodně možná nebo je zastavena,
 - b) stojí-li plavidlo podél břehu a je odtud dostatečně osvětleno, nebo
 - c) stojí-li plavidlo v bezpečné poloze za hranicí vyznačené plavební dráhy.

§ 30

Signalizace stojících plavidel přepravujících nebezpečné věci

Ustanovení § 23 se vztahuje i na stojící plavidla přepravující nebezpečné věci podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu²⁾.

§ 31

Signalizace převozních lodí stojících na svém stanovišti u břehu

- (1) Převozní loď stojící na svém stanovišti, která nepluje volně, nese světla uvedená v § 25 odst. 1. Přední lod'ka nebo bóje, na níž je lano kyvadlového přívazu, nese světlo předepsané v § 25 odst. 2.
- (2) Volně plující převozní loď v provozu stojící na svém stanovišti nese světla předepsaná v § 25 odst. 1. Při krátkodobém stání může nést i ostatní světla předepsaná v § 17 odst. 1 písm. b) a c). Při ukončení provozu však nepoužije zelené světlo uvedené v § 25 odst. 3 písm. a) bodě 2.

§ 32

Signalizace stojících plovoucích těles a plovoucích zařízení

Plovoucí těleso nebo plovoucí zařízení nese v noci obyčejná bílá světla viditelná ze všech stran v takovém počtu, aby byly rozeznatelné jejich obrysy ze strany plavební dráhy. Ustanovení § 29 odst. 4 se použije obdobně.

§ 33

Signalizace sítí nebo jiného rybolovného zařízení stojících plavidel

Síť nebo jiná rybolovná zařízení zasahující ze stojících plavidel do plavební dráhy nebo její bezprostřední blízkosti se označí

- a) v noci obyčejnými bílými světly viditelnými ze všech stran v takovém počtu, aby jejich poloha byla dobře rozeznatelná,
- b) za dne žlutými bójemi, plováky nebo žlutými vlajkami v takovém počtu, aby byla jejich poloha dobře rozeznatelná.

§ 34

Signalizace plovoucích strojů, které vykonávají práci na vodní cestě, jakož i nasedlých nebo potopených plavidel

(1) Plovoucí stroj při práci a stojící plavidlo, které vykonává práci na vodní cestě nebo provádí sondážní nebo měřicí operace, nese

- a) na straně nebo na stranách, kde je průjezd volný
 1. v noci dvě obyčejná zelená světla nebo dvě jasná zelená světla umístěná 1 m nad sebou,
 2. za dne dva zelené dvojité kužele umístěné 1 m nad sebou,
- b) na straně, kde průjezd není volný,
 1. v noci červené světlo umístěné ve stejné výšce jako výše umístěné zelené světlo uvedené pod písmenem a) bodem 1, a stejné intenzity,
 2. za dne červený balón ve stejné výšce jako výše umístěný zelený dvojitý kužel uvedený pod písmenem a) bodem 2.

(2) V případě, kdy plavidlo uvedené v odstavci 1 má být chráněno před vlnobitím, nese

- a) na straně nebo na stranách, kde je průjezd volný,
 1. v noci obyčejné červené světlo a obyčejné bílé světlo nebo jasné červené světlo a jasné bílé světlo 1 m nad sebou, přičemž červené světlo je nahoře,
 2. za dne vlajku, jejíž horní polovina je červená a dolní polovina bílá nebo dvě vlajky nad sebou, z nichž horní je červená a dolní bílá, a
- b) na straně, kde průjezd není volný,
 1. v noci červené světlo umístěné ve stejné výšce a stejné intenzity jako červené světlo předepsané pod písmenem c),
 2. za dne červenou vlajku umístěnou ve stejné výšce jako červenobílá vlajka nebo červená vlajka na druhé straně.

(3) Denní signalizace předepsaná v odstavci 1 písm. a) a b) může být nahrazena následujícími znaky

- a) na straně nebo na stranách, kde je průjezd volný, tabulí E.1a stanovenou v příloze č. 7 k této vyhlášce, a
- b) na straně, kde průjezd není volný, tabulí A.1a stanovenou v příloze č. 7 k této vyhlášce, umístěnou ve stejné výšce jako tabule uvedená pod písmenem a).

(4) Signalizace předepsaná v odstavcích 1 až 3 se umístí ve výšce, aby byla viditelná ze všech stran. Vlajky mohou být nahrazeny tabulemi stejné barvy.

(5) Nasedlé nebo potopené plavidlo nese signalizaci předepsanou v odstavci 2 písm. a) a b). Pokud poloha potopeného plavidla neumožňuje umístit signalizaci přímo na plavidle, umístí se na loďkách, bójích nebo jiným vhodným způsobem.

§ 35

Signalizace kotev, které mohou vytvářet nebezpečí pro plavbu

(1) Jsou-li kotvy plavidel, v případech uvedených v § 29 a 32, v noci hozeny tak, že jejich lana nebo řetězy mohou představovat nebezpečí pro plavbu, je světlo za stání, které je nejbližší k těmto kotvám, nahrazeno dvěma obyčejnými bílými světly, umístěnými 1 m nad sebou a viditelnými ze všech stran.

(2) Každá hozená kotva plavidla, která by mohla představovat nebezpečí pro plavbu, se označí

- a) v noci bójí nebo plovákem s radarovým odražečem a obyčejným bílým světlem viditelným ze všech stran,
- b) za dne žlutou bójí nebo plovákem s radarovým odražečem.

(3) Lana nebo kotevní řetězy plovoucího stroje představující nebezpečí pro plavbu, se označí

- a) v noci bójí nebo plovákem s radarovým odražečem a obyčejným bílým světlem viditelným ze všech stran,
- b) za dne žlutou bójí nebo plovákem s radarovým odražečem.

HLAVA III

DOPLŇKOVÁ A ZVLÁŠTNÍ SIGNALIZACE

§ 36

Doplňková signalizace plavidel

Plavidla plavebního úřadu, Policie České republiky, obecní policie, Celní správa České republiky a plavidla složek integrovaného záchranného systému při dodržení signalizace, kterou jim ukládají ustanovení hlavy II části třetí této vyhlášky, mohou signalizovat v noci i za dne obyčejným blikavým modrým světlem viditelným ze všech stran, jsou-li na obou bocích označena názvem provozovatele nebo jeho obvyklou zkratkou a v případě záchranných plavidel nápisem „ZÁCHRANNÉ PLAVIDLO“ nebo „RESCUE“.

§ 37

Zvláštní signalizace na plavidle

Plavidlo, které za plavby vykonává práce na vodní cestě, poskytuje technickou pomoc jiným plavidlům nebo provádí sondážní nebo měřicí práce, může při dodržení signalizace předepsané jinými ustanoveními této vyhlášky signalizovat v noci i za dne jasným nebo obyčejným blikavým žlutým světlem viditelným ze všech stran.

§ 38

Zvláštní signalizace ochrany před vlnobitím

(1) Plavidlo, které pluje nebo stojí, s výjimkou plavidel uvedených v § 34, které je třeba chránit před vlnobitím způsobeným jinými plujícími plavidly, nese kromě signalizace předepsané jinými ustanoveními této hlavy

- a) v noci obyčejné červené světlo a obyčejné bílé světlo nebo jasné červené

světlo a jasné bílé světlo 1 m nad sebou, přičemž červené světlo je nad bílým světlem a na takovém místě, aby byla obě světla viditelná ze všech stran a nemohla být mylně zaměněna za jiná světla,

- b) za dne vlajku, jejíž horní polovina je červená a dolní polovina bílá, umístěnou na vhodném místě a v takové výši, aby byla viditelná ze všech stran.

(2) Vlajka podle odstavce 1 písm. b) může být nahrazena dvěma vlajkami nebo tabulemi nad sebou, z nichž horní je červená a dolní bílá.

(3) Aniž je dotčeno ustanovení § 34, signalizaci uvedenou v odstavci 1 nebo 2 může použít

- a) plavidlo, které je vážně poškozeno nebo se účastní záchranných prací, jakož i plavidlo, které ztratilo manévrovací schopnost, nebo
- b) plavidlo, které má povolení plavebního úřadu.

§ 39

Signály v nouzi

(1) Na plavidle v nouzi, které potřebuje pomoc, se užívá signalizace

- a) kroužením vlajkou nebo jiným obdobným předmětem,
- b) kroužením světlem,
- c) vlajkou, pod kterou nebo nad kterou je vyvěšen balón nebo předmět podobného tvaru,
- d) odpalováním světlic nebo pyrotechnických prostředků, které po odpálení vytvářejí tzv. červený déšť a následují v krátkých intervalech,
- e) světelným signálem sestávajícím se spojení znaků . . . — — . . . SOS podle Morseovy abecedy,
- f) plamenem,
- g) světlicemi s padákem nebo pochodněmi s červeným světlem, nebo
- h) opakujícími se pomalými pohyby rukou ze vzpažení dolů.

(2) Tyto signály nahrazují nebo doplňují zvukové signály uvedené v § 50.

§ 40

Signalizace zákazu vstupu

Vyžaduje-li zajištění bezpečnosti osob nebo plavidla omezení vstupu nepovolaných osob na plavidlo, použije se znak „zákaz vstupu“ tak, aby byl dobře viditelný na palubě plavidla nebo přístupové lávce. V noci musí být znak „zákaz vstupu“ osvětlený.

§ 41

Signalizace zákaz kouření

Vyžaduje-li zajištění bezpečnosti osob na plavidle, ostatních účastníků plavebního provozu, plavidla, vodní cesty nebo staveb na ní se nacházejících, přístavních zařízení nebo životního prostředí zvýšenou ochranu před vznikem požáru, umístí se znak „zákaz kouření“ nebo „zákaz kouření a manipulace s plamenem“ na plavidle tak, aby byl dobře viditelný. V noci musí být tento znak osvětlený.

§ 42

Signalizace omezení bočního stání

(1) Vyžaduje-li zajištění bezpečnosti ostatních účastníků plavebního provozu omezení bočního stání v blízkosti plavidla, použije se tabule se znakem A.5 uvede-

ná v příloze č. 7 k této vyhlášce s trojúhelníkem bílé barvy ve spodní části a s černými číslicemi, které vyznačují vzdálenost v metrech od boku plavidla, ve které je stání ostatních plavidel zakázáno. Tabule se umístí v podélné ose plavidla a v noci osvětlí tak, aby byla dobře viditelná z obou stran plavidla.

(2) Na plavidla a tlačné nebo bočně svázané sestavy uvedené v § 30 se odstavec 1 nevztahuje.

§ 43

Signalizace plavidel s omezenou možností manévrování

(1) Plavidlo, které má ztíženou možnost uvolnit plavební dráhu jiným plavidlům ve smyslu ustanovení této vyhlášky, protože vykonává práce pod vodou, zejména hloubení, pokládání kabelů nebo umísťování bójí, a jeho poloha může ztěžovat plavbu, nese kromě signalizace stanovené ustanoveními hlavy II části třetí této vyhlášky

- a) v noci tři jasná nebo obyčejná světla, z nichž horní a dolní jsou červená a prostřední bílé, umístěná nejméně 1 m nad sebou v takové výši, aby byla viditelná ze všech stran,
- b) za dne černý balón, černý dvojitý kužel a černý balón, přičemž černý dvojitý kužel je uprostřed, umístěné nejméně 1 m nad sebou v takové výši, aby byly viditelné ze všech stran.

(2) Plavidlo uvedené v odstavci 1 vykonávající práce, v jejichž důsledku vznikají překážky pro plavbu, kromě signalizace uvedené v odstavci 1 nese

- a) v noci
 1. dvě jasná nebo obyčejná červená světla umístěná nejméně 1 m nad sebou na té straně nebo těch stranách, na nichž jsou překážky, a tak, aby byla viditelná ze všech stran, a
 2. dvě jasná nebo obyčejná zelená světla umístěná nejméně 1 m nad sebou na té straně nebo těch stranách, kde je průjezd volný, a tak, aby byla viditelná ze všech stran,
- b) za dne
 1. dva černé balóny umístěné nejméně 1 m nad sebou na té straně nebo těch stranách, na nichž jsou překážky, a
 2. dva černé dvojité kužele umístěné nejméně 1 m nad sebou na té straně nebo těch stranách, kde je průjezd volný.

(3) Světla, balóny a dvojité kužele uvedené v odstavci 2 musí být nejméně 2 m od signalizace předepsané v odstavci 1 a ne výše, než je úroveň dolního světla nebo dolního balónu.

(4) Na plovoucí stroje vykonávající práce na místě se odstavce 1 až 3 nevztahují.

§ 44

Signalizace plavidel při rybolovu

(1) Plavidlo, které vleče rybářské sítě nebo jiné rybolovné zařízení, které omezuje jeho manévrovatelnost, nese kromě signalizace stanovené ustanoveními hlavy II části třetí této vyhlášky

- a) v noci dvě jasná nebo obyčejná světla, nahoře zelené, dole bílé, ve vzájemné vzdálenosti nejméně 1 m tak vysoko, aby byla viditelná ze všech stran, umístěná před vrcholovým světlem předepsaným v § 17 odst. 1 písm. a) tak, aby horní světlo bylo níž než světlo vrcholové, ale dolní světlo výš než boční světla předepsaná v § 17 odst. 1 písm. b), přičemž plavidlo kratší než 50 m nemusí nést světlo předepsané v § 17 odst. 1 písm. a),

b) za dne dva černé kužele spojené svými vrcholy, umístěné nad sebou v takové výšce, aby byly viditelné ze všech stran.

(2) Plavidlo při rybolovu, s výjimkou plavidel uvedených v odstavci 1, nese signalizaci předepsanou v odstavci 1, s výjimkou vrcholového světla předepsaného v § 17 odst. 1 písm. a), přičemž místo zeleného světla nese v noci jasné nebo obyčejné červené světlo viditelné ze všech stran. Zasahuje-li rybolovné zařízení na vodní hladině do vzdálenosti větší než 150 m od boku plavidla, plavidlo navíc nese

a) v noci další jasné nebo obyčejné bílé světlo ve vzdálenosti 2 m až 6 m od dvojice červeného a bílého světla předepsaného výše ve směru rybolovného zařízení, přičemž toto světlo se umísťuje níž než světlo bílé a výše než boční světla předepsaná v § 17 odst. 1 písm. b),

b) za dne černý kužel, jehož vrchol směřuje nahoru.

§ 45

Signalizace plavidel zajišťujících činnost pod vodní hladinou

(1) Plavidlo zajišťující činnost pod vodní hladinou nese kromě signalizace předepsané v jiných ustanoveních této vyhlášky tuhou maketu vlajky „A“ Mezinárodního vlajkového kódu o výšce nejméně 1 m, umístěnou na vhodném místě v takové výšce, aby byla viditelná ze všech stran za dne i v noci.

(2) Místo signalizace předepsané v odstavci 1 může takové plavidlo nést signalizaci uvedenou v § 43 odst. 1.

§ 46

Signalizace plavidel použitých při zneškodňování výbušnin

Plavidlo provádějící činnost související se zneškodňováním výbušnin nese kromě signalizace stanovené jinými ustanoveními této vyhlášky

a) v noci tři jasná nebo obyčejná zelená světla viditelná ze všech stran, rozmístěná do tvaru trojúhelníku, jehož vodorovná základna je v rovině kolmé na podélnou osu plavidla, přičemž horní světlo je umístěno na vrcholu předového stěžně nebo v jeho blízkosti a další dvě světla, každé na konci jeho ramen,

b) za dne tři černé balóny umístěné podle písmene a).

§ 47

Doplňková signalizace plavidel lodivodské služby

Plavidlo lodivodské služby nese kromě signalizace stanovené ustanoveními hlavy II části třetí této vyhlášky místo světla předepsaného v § 17 odst. 1 písm. a) dvě jasná nebo obyčejná světla nad sebou, viditelná ze všech stran, přičemž horní světlo je bílé a dolní červené, a umístěná na vrcholu nebo v úrovni vrcholu stěžně.

ČÁST ČTVRTÁ

ZVUKOVÉ SIGNÁLY, RADIOKOMUNIKAČNÍ A NAVIGAČNÍ ZAŘÍZENÍ

HLAVA I

ZVUKOVÁ SIGNALIZACE

§ 48

Obecná ustanovení

(1) Jsou-li touto vyhláškou stanoveny jiné zvukové signály než signály dávané lodním zvonem, je třeba je dávat

- a) na plavidle s vlastním pohonem, s výjimkou malých plavidel uvedených v písmenu b), pomocí mechanických zvukových signalizačních zařízení odpovídajících požadavkům stanoveným v části 1 přílohy č. 6 k této vyhlášce a umístěných dostatečně vysoko tak, aby se zvuk mohl volně rozléhat směrem dopředu, a je-li to možné, také dozadu, nebo
- b) na plavidlech bez vlastního pohonu a na malých plavidlech s vlastním pohonem, která nejsou vybavena mechanickým zvukovým signalizačním zařízením, pomocí vhodné trubky nebo rohu, přičemž signály odpovídají požadavkům uvedeným v části 1 bodu A písm. b) a bodu B písm. b) přílohy č. 6 k této vyhlášce.

(2) Zvukové signály složené z dlouhých, krátkých a velmi krátkých zvuků, na plavidlech s vlastním pohonem doprovází synchronizované světelné signály, které jsou žluté, jasné a viditelné ze všech stran. Toto ustanovení se nevztahuje na malá plavidla, ani na zvukové signály dávané lodním zvonem.

(3) Krátký zvuk trvá 1 sekundu a dlouhý zvuk trvá 4 sekundy, přičemž interval mezi dvěma zvuky následujícími po sobě je 1 sekunda.

(4) Řada velmi krátkých zvuků je série nejméně šesti zvuků, z nichž každý trvá 1 sekundu, přičemž interval mezi dvěma po sobě následujícími zvuky je 1 sekundu.

(5) Řada úderů na zvon trvá 4 sekundy. Může být nahrazena řadou úderů kovu o kov stejné časové délky.

(6) Plující plavidla v sestavě, předepsané zvukové signály dává pouze plavidlo, na kterém je vůdce sestavy.

§ 49

Používání zvukových signálů

(1) Není-li v této vyhlášce stanoveno jinak, každé plavidlo, s výjimkou malých plavidel uvedených v odstavci 2, dává signály uvedené v části 3 přílohy č. 6 k této vyhlášce, vyžaduje-li si to plavební situace.

(2) Samostatně plující malé plavidlo nebo malé plavidlo, vlekoucí nebo vedoucí v sestavě jen malá plavidla, dává obecné signály uvedené v části 3 bodu A přílohy č. 6 k této vyhlášce, vyžaduje-li si to plavební situace.

§ 50

Signály v nouzi

(1) Plavidlo, které se ocitlo v nouzi a chce požádat o pomoc, opakuje řady úderů na zvon nebo dává dlouhé zvukové signály.

(2) Signály uvedené v odstavci 1 nahrazují nebo doplňují optické signály předepsané v § 39.

HLAVA II RADIOTELEFONNÍ A JINÉ ZAŘÍZENÍ SLOUŽÍCÍ K ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNÉ PLAVBY A ZPŮSOB JEJICH UŽÍVÁNÍ

§ 51

Radiotelefonní zařízení

(1) Plavidlo s vlastním pohonem, s výjimkou malých plavidel, převozních lodí a plovoucích strojů s vlastním pohonem, musí být vybaveno dvěma provozuschopnými rádiovými stanicemi. Jestliže plavidlo pluje, jsou rádiové stanice trvale zapnuty a nastaveny na kmitočtových kanálech určených pro spojení mezi plavidly a v pohotovosti na kmitočtovém kanálu určeném pro příjem a vysílání plavebních informací. Kmitočtový kanál určený pro přenos plavebních informací lze jen krátkodobě přepnout, za účelem předání či příjmu informace, na jiný kmitočtový kanál.

(2) Převozní loď a plovoucí stroj s vlastním pohonem musí být vybaveny alespoň jednou provozuschopnou rádiovou stanicí. Jsou-li uvedena plavidla v provozu, musí být rádiová stanice zapnuta pro příjem a vysílání na kmitočtovém kanálu vyčleněném pro spojení mezi plavidly. Tento kmitočtový kanál lze jen krátkodobě přepnout, za účelem předání či příjmu informace, na jiný kmitočtový kanál.

(3) Vůdce každého plavidla vybaveného rádiovou stanicí se před vjezdem do nepřehledného úseku vodní cesty, úzkého profilu mostu a úseků vymezených plavebním úřadem ohlašuje na kmitočtovém kanálu určeném pro spojení mezi plavidly.

(4) Signální znak B.11 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce označuje místo, kde se vyžaduje použití radiotelefonního spojení.

§ 52

Radiolokátor

(1) Radiolokátor nebo zařízení ECDIS způsobilé pro vnitrozemskou plavbu, provozované v navigačním režimu, lze na plavidle používat k zajištění bezpečné plavby tehdy, je-li

- a) plavidlo vybaveno ukazatelem rychlosti otáčení, s výjimkou převozní lodě nepující volně a
- b) na palubě osoba s průkazem způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru.

(2) Aniž je dotčeno ustanovení § 51, malá plavidla používající radiolokátor, jsou vybavena rádiovou stanicí v provozuschopném stavu a nastavenou na kmitočtovém kanálu pro spojení mezi plavidly.

(3) V sestavách plavidel se ustanovení odstavce 1 vztahuje pouze na plavidlo, na kterém je vůdce sestavy.

(4) Pující vysokorychlostní plavidla musí být vybavena radiolokátorem vždy a musí jej používat.

§ 53

Automatický identifikační systém ve vnitrozemské plavbě

Plavidlo používá automatický identifikační systém lodi k přenosu informací pro zajištění bezpečné plavby, odpovídají-li hodnoty v něm zanesené po celou dobu skutečným údajům o plavidle. Malé plavidlo používá automatický identifikační systém, je-li vybaveno radiotelefonním zařízením umožňujícím spojení mezi plavidly.

ČÁST PÁTÁ PLAVEBNÍ ZNAČENÍ

§ 54

Signální znaky a světelné signály vydávané zařízením umístěným mimo plavidlo

Signální znaky zákazů, příkazů, omezení, doporučení, informací, jakož i doplňující signální znaky na vodní cestě, instalované na hladině, březích a stavbách na vodní cestě nebo vydávané k tomu určeným zařízením umístěným mimo plavidlo k zajištění bezpečnosti plavby, a jejich význam jsou uvedeny v příloze č. 7 k této vyhlášce.

§ 55

Značení plavební dráhy

(1) Plavební dráha je část vodní cesty, kterou mohou plavidla využívat pro plavbu.

(2) Levý a pravý břeh jsou strany vnitrozemské vodní cesty ve směru od pramene k ústí.

(3) Směr proti proudu je směr k prameni toku.

(4) Signální znaky, které mohou být použity k vyznačení plavební dráhy pro usnadnění plavby, a upřesnění podmínek pro používání signálních znaků, světel a jejich význam jsou uvedeny v příloze č. 8 k této vyhlášce.

(5) Na uzavřených šterkovištích, kde není patrný přítok a odtok vody, se považuje pro účely vyznačení plavební dráhy signálními znaky směr od vykládky k místu těžby za směr proti proudu.

§ 56

Jiné signální znaky a značení

Na nesledovaných vodních cestách mohou být pro usnadnění plavby použity též jiné výstražné nebo informativní značky nebo nápisy, které nejsou podobné nebo zaměnitelné se signálními znaky uvedenými v přílohách č. 7 a 8 k této vyhlášce.

ČÁST ŠESTÁ ZPŮSOB A POSTUPY ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI PŘI PLAVBĚ

HLAVA I OBEČNÁ USTANOVENÍ

§ 57

Obecná pravidla

(1) Vysokorychlostní plavidla a malá plavidla s vlastním pohonem plující mimo výtlačný režim ponechají vždy všem ostatním plavidlům dostatek místa, aby mohla pokračovat v plavbě a nemusela přitom měnit směr nebo rychlost plavby. Malým plavidlem se pro účely této části rozumí jak samostatně plující malé plavidlo, tak i sestava složená pouze z malých plavidel.

(2) Potkávání plavidel je plavební situace, při které se plavidla navzájem přibližují v opačném směru plavby přímo nebo téměř přímo proti sobě za účelem minout se levými

nebo pravými boky. Předjíždění plavidel je plavební situace, při které se jedno plavidlo přibližuje k jinému plavidlu plujícímu ve stejném směru plavby v úhlu větším než 22,5 stupňů vzad od kolmice vedené na podélnou osu předjížděného plavidla. Křížení směru plavby plavidel je přibližování plavidel v jiných směrech plavby než při potkávání nebo předjíždění.

(3) Potkávat nebo předjíždět lze v těch případech, jen je-li šířka plavební dráhy dostatečná pro současné proplutí s přihlédnutím k místním poměrům a ostatnímu plavebnímu provozu.

(4) V sestavách plavidel dávají optické signály pro přednost při proplouvání, pro potkávání a pro předjíždění pouze plavidla, na kterých je vůdce sestavy.

(5) Plují-li plavidla směry, které vylučují jakékoli nebezpečí kolize, nemění směr nebo rychlost plavby způsobem, který by mohl nebezpečí kolize přivodit.

(6) Zpozoruje-li vůdce plavidla, že by mohlo hrozit nebezpečí kolize, signalizuje řadou velmi krátkých zvuků.

§ 58

Nehoda a nasednutí plavidla

(1) Hrozí-li osobám na plavidle v případě nehody nebezpečí, použije jeho vůdce všech prostředků, které má k dispozici, pro jejich záchranu.

(2) Vůdce plavidla, které je v blízkosti jiného plavidla postiženého nehodou, při níž jsou ohroženy osoby, nebo hrozí-li vytvoření překážky v plavební dráze, poskytne neodkladně pomoc, může-li tak učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného a neohrozí-li tím bezpečnost vlastního plavidla.

(3) Nasedlo nebo potopilo-li se plavidlo v plavební dráze nebo v její blízkosti a vyžaduje-li to situace, použije se v době co nejkratší signalizace nasedlého nebo potopeného plavidla a na vhodných místech v dostatečné vzdálenosti od tohoto místa se upozorní přibližující se plavidla tak, aby mohla včas provést potřebná opatření.

(4) Dojde-li k nehodě při proplouvání plavidla plavební komorou, uvědomí vůdce plavidla o případu obsluhu plavební komory.

HLAVA II

KŘÍŽENÍ SMĚRŮ, POTKÁVÁNÍ A PŘEDJÍŽDĚNÍ

Díl 1

Křížení

§ 59

Křížení směrů plavby

(1) Plují-li plavidla takovými směry, že se jejich dráhy kříží a mohlo by vzniknout nebezpečí kolize, plavidlo, které má jiné plavidlo po pravém boku, dá tomuto plavidlu přednost v plavbě a vyhne se křížení směrů plavby před jeho přídí. Plavidlo, které pluje z pravé strany, zachová svůj směr plavby. To neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům a v případech obrátů plavidel, odplouvání a přibližování.

(2) Bez ohledu na odstavec 1 dodržují malá plavidla plující křížícími se směry tak, že by mohlo vzniknout nebezpečí kolize, následující pravidla:

- a) malé plavidlo s vlastním pohonem uvolní dráhu všem ostatním malým plavidlům,
- b) malé plavidlo bez vlastního pohonu a neplující pomocí plachet uvolní dráhu malým plavidlům plujícím pomocí plachet,
- c) plavidlo, které pluje z pravé strany, zachová svůj směr plavby.

(3) Bez ohledu na odstavec 1 plavidla plující pomocí plachet, která plují křížícími se směry tak, že by mohlo vzniknout nebezpečí kolize, vzájemně dodržují následující pravidla:

- a) mají-li plavidla vítr z různých směrů, plavidlo s větrem z levého boku uvolní dráhu plavidlu, které má vítr z pravého boku,
- b) mají-li plavidla vítr ze stejných směrů, plavidlo v návětrí uvolní dráhu plavidlu v závětrí,
- c) má-li plavidlo vítr z levého boku a nelze přesně určit, zda má jiné plavidlo na návětrné straně vítr z pravého nebo levého boku, uvolní tomuto jinému plavidlu dráhu.

(4) Ustanovení odstavce 3 se nevztahuje na malá plavidla ve vztahu k jiným plavidlům.

(5) Malá plavidla vždy udržují při křížení směru, jímž plují plavidla, která nejsou malými, od těchto plavidel bezpečnou vzdálenost odpovídající nejméně dvojnásobku jejich délky a zachovávají bezpečnou boční vzdálenost od jiných plavidel.

(6) Při křížení směru plavby se nesmí vplouvat do mezer mezi plavidly vlečné sestavy.

Díl 2 Potkávání

§ 60 Základní pravidla potkávání

(1) Plují-li plavidla proti sobě tak, že hrozí kolize, obě plavidla změni směr plavby vpravo, aby se mohla potkat levými boky. Při potkávání uvolní plavidlo plující proti proudu plavební dráhu plavidlům plujícím po proudu; přitom bere zřetel na místní podmínky a ostatní plavební provoz.

(2) Plavidlo plující proti proudu, které ponechává plavidlům plujícím po proudu místo po svém levém boku, nedává žádné signály. Na plavidle plujícím proti proudu, které ponechává plavidlům plujícím po proudu místo po svém pravém boku, se včas na pravém boku signalizuje

- a) za dne silným blikavým bílým světlem, světle modrou vlajkou, světle modrou tabulí nebo světle modrou tabulí současně s jasným blikavým bílým světlem,
- b) v noci jasným blikavým bílým světlem nebo jasným blikavým bílým světlem a současně světle modrou tabulí bíle olemovanou pásem širokým minimálně 0,05 m.

(3) Signály uvedené v odstavci 2, viditelné zepředu i zezadu, se dávají po celou dobu potkávání. Dávat signál po dokončení potkávání je možné pouze tehdy, je-li v úmyslu potkat se s dalším plavidlem plujícím po proudu rovněž pravými boky.

(4) Je-li obava, že úmysl plavidla plujícího proti proudu, plavidlo plující po proudu nepochopilo, plavidlo plující proti proudu dá signál

- a) „jeden krátký zvuk“, má-li se potkávání uskutečnit levými boky, nebo
- b) „dva krátké zvuky“, má-li se potkávání uskutečnit pravými boky.

(5) S výjimkou odchylek uvedených v § 61 použije plavidlo plující po proudu pro potkávání stranu, kterou mu ponechalo plavidlo plující proti proudu v souladu s předchozími odstavci. Plavidlo plující po proudu opakuje optické signály uvedené v odstavci 2 a zvukové signály uvedené v odstavci 4, které mu dává plavidlo plující proti proudu.

(6) Odstavce 1 až 5 neplatí pro potkávání malých plavidel ve vztahu k ostatním plavidlům. Pro potkávání malých plavidel navzájem platí pouze odstavec 1.

§ 61 Odchyly od základních pravidel potkávání

(1) Odchylně od § 60 mohou plavidla výjimečně požadovat, aby se potkávání uskutečnilo pravými boky. Této možnosti mohou využít po zjištění, že změna stran pro potkávání nevyvolá žádné nebezpečí.

(2) Odchylně od § 60 může požádat o změnu strany pro potkávání, kterou mu v souladu s § 60 ponechalo plavidlo plující proti proudu, pokud mu tato strana nevyhovuje a nevyvolá-li taková změna žádné nebezpečí,

a) plavidlo osobní dopravy na pravidelných linkách plující po proudu, hodlá-li přistát umůstku při břehu, kde pluje plavidlo proti proudu, nebo

b) vlečná sestava plující po proudu, která za účelem provedení obratu proti proudu hodlá plout u určitého břehu.

(3) V případě uvedeném v odstavci 2 dá plavidlo plující po proudu včas signál

a) „jeden krátký zvuk“, hodlá-li se potkat levými boky, nebo

b) „dva krátké zvuky“, hodlá-li se potkat pravými boky a současně použije optickou signalizaci uvedenou v § 60 odst. 2.

(4) Plavidlo plující proti proudu vyhoví požadavku plavidla plujícího po proudu a dá signál

a) „jeden krátký zvuk“, může-li se potkávání uskutečnit levými boky, nebo

b) „dva krátké zvuky“, může-li se potkávání uskutečnit pravými boky a současně použije optickou signalizaci uvedenou v § 60 odst. 2.

(5) Vznikne-li obava, že úmysl plavidla plujícího po proudu plavidlo plující proti proudu nepochopilo, plavidlo plující po proudu musí opakovat zvukové signály uvedené v odstavci 4.

(6) Považuje-li vůdce plavidla plujícího proti proudu stranu pro potkávání požadovanou vůdcem plavidla plujícím po proudu za nevhodnou, a hrozí-li kolize, signalizuje „řadou velmi krátkých zvuků“ a oba vůdci plavidel učiní všechna opatření, aby odvrátili nebezpečí.

(7) Odstavce 1 až 6 a § 60 se nevztahují na vzájemné potkávání vysokorychlostních plavidel ani na potkávání vysokorychlostních plavidel s jinými plavidly. Vysokorychlostní plavidla si dohodnou vzájemný způsob potkávání pomocí rádiové stanice.

(8) Odstavce 1 až 6 neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům ani pro malá plavidla navzájem.

§ 62 Potkávání v úžinách

(1) Pro zabránění potkávání plavidel v úsecích nebo v místech, kde plavební dráha není pro potkávání plavidel dostatečně široká (dále jen „úžina“), se postupuje podle těchto pravidel:

a) plavidlo musí proplouvat úžinou v co možná nejkratší době,

b) před vplutím do nepřehledné úžiny plavidlo dá zvukový signál „jeden dlouhý zvuk“, je-li úžina dlouhá, zvukový signál při proplouvání úžinou opakuje,

c) na vodních cestách, kde jsou stanoveny směry „po proudu“ a „proti proudu“,
1. plavidlo nebo sestava plavidel plující proti proudu poté, co plavidlo plující po proudu vplouvá do úžiny, zůstane stát pod úžinou a vyčká, až plavidlo plující po proudu úžinou propluje,

2. vplulo-li již do úžiny plavidlo nebo sestava plavidel plující proti proudu, plavidlo nebo sestava plavidel plující po proudu, je-li to možné, zůstane stát

nad úžinou a vyčká, dokud sestava nebo plavidlo plující proti proudu úžinou nepropluje,

d) na vodních cestách, kde nejsou stanoveny směry „po proudu“ a „proti proudu“,

1. plavidlo vplouvající do úžiny, které nemá po své pravé straně žádné překážky, a plavidlo vplouvající na úzké vodní cestě do vnějšího (konkávního) oblouku, který má po své pravé straně, pokračuje v plavbě a ostatní plavidla vyčkají, až toto plavidlo úžinou propluje; to neplatí pro vzájemné potkávání malých plavidel a malých plavidel s jinými plavidly,
2. plachetnice, která je malým plavidlem, při potkání s malým plavidlem jiného druhu zachovává svůj směr plavby a ostatní plavidla počkají, než plachetnice úžinou propluje,
3. plachetnice, která je v zátvrtí, dá v proplutí úžinou přednost plachetnici, která je v návrtí; jsou-li obě v návrtí, dá přednost plachetnice, která má vítr z levého boku, plachetnici, která má vítr z pravého boku; to neplatí pro plachetnice, které jsou malými plavidly ve vztahu k jiným plavidlům.

(2) Je-li potkávání v úžině nevyhnutelné, vůdci plavidel učiní veškerá opatření k tomu, aby k potkávání došlo na vhodném místě a za takových podmínek, které představují nejmenší nebezpečí.

§ 63

Potkávání v úsecích vodní cesty vyznačených příslušnými signálními znaky

(1) Při přiblížení se k úsekům označeným zákazovým signálním znakem A.4 nebo A.4.1 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce

- a) na vodní cestě, na které jsou stanoveny směry „po proudu“ a „proti proudu“, plavidlo nebo sestava plavidel plující proti proudu zastaví, přibližuje-li se plavidlo nebo sestava plavidel plující po proudu, a vyčká jeho proplutí vyznačeným úsekem,
- b) na vodní cestě, na které nejsou stanoveny směry „po proudu“ a „proti proudu“, platí pravidla uvedená v § 62.

(2) Je-li v úseku vodní cesty řízena plavba střídavě jedním a druhým směrem za účelem vyloučit potkávání, se

- a) zákaz proplutí vyznačí obecným zákazovým signálním znakem A.1 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce,
- b) povolení k proplutí vyznačí obecným signálním znakem E.1 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce,
- c) podle místních podmínek před signální znakem zákazu proplutí umístí příkazový signální znak B.8 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce, který plní funkci předsunutého signálního znaku.

§ 64

Zvláštní přednost při potkávání nebo křížení

(1) Při potkávání nebo křížení směrů plavby ostatní plavidla dávají přednost

- a) plavidlu, které nese signalizaci plavidel s omezenou možností manévrování, nebo
- b) plavidlu, které nese signalizaci plavidel při rybolovu.

(2) Při potkávání nebo křížení směrů plavby plavidlo uvedené v odstavci 1 písm. b) dá přednost plavidlu uvedenému v odstavci 1 písm. a).

Díl 3 Předjíždění

§ 65 Základní pravidla předjíždění

(1) Předjíždění je možné až poté, co se předjíždějící přesvědčil o tom, že s předjížděním není spojeno nebezpečí.

(2) Předjížděné plavidlo podle plavební situace umožní a usnadní předjíždění a přiměřeně sníží rychlost plavby, aby předjíždění proběhlo bez nebezpečí, dostatečně rychle a nenarušilo plavbu ostatních plavidel.

(3) Ustanovení uvedené v odstavci 2 neplatí, předjíždí-li malé plavidlo jiné než malé plavidlo.

§ 66 Předjíždění

(1) Předjíždějící plavidlo míjí předjížděné plavidlo zpravidla po jeho levém boku. Není-li s předjížděním spojeno nebezpečí kolize, může být předjíždění uskutečněno i po pravé straně předjížděného plavidla. Je-li předjetí možné, aniž by předjížděné plavidlo bylo nuceno měnit svůj směr nebo rychlost plavby, nedává předjíždějící plavidlo zvukové signály.

(2) Může-li se předjíždění uskutečnit jen za podmínek, že se předjížděné plavidlo odchýlí od původního směru plavby, nebo je-li pochybnost, zda úmyslu předjíždějícího plavidla bylo porozuměno a mohlo by vzniknout nebezpečí kolize, předjíždějící plavidlo dá signál

a) „dva dlouhé zvuky, po kterých následují dva krátké zvuky“, má-li v úmyslu předjet plavidlo po jeho levém boku, nebo

b) „dva dlouhé zvuky, po kterých následuje jeden krátký zvuk“, má-li v úmyslu předjet plavidlo po jeho pravém boku.

(3) Může-li předjížděné plavidlo vyhovět požadavku předjíždějícího plavidla, uvolní mu na příslušné straně místo a použije signál

a) „jeden krátký zvuk“, má-li se předjíždění uskutečnit po jeho levém boku, nebo

b) „dva krátké zvuky“, má-li se předjíždění uskutečnit po jeho pravém boku.

(4) Nemůže-li se předjíždění uskutečnit po té straně, o kterou žádalo předjíždějící plavidlo, ale je možné po opačné straně, předjížděné plavidlo dá signál

a) „jeden krátký zvuk“, může-li být předjíždění uskutečněno po jeho levém boku, nebo

b) „dva krátké zvuky“, může-li být předjíždění uskutečněno po jeho pravém boku.

(5) Hodlá-li předjíždějící plavidlo předjíždět i za podmínek uvedených v odstavci 4, použije „dva krátké zvuky“ v případě uvedeném pod písmenem a) nebo „jeden krátký zvuk“ v případě uvedeném pod písmenem b). V takovém případě předjížděné plavidlo ponechá pro předjíždění potřebné místo na té straně, po které se má předjíždění uskutečnit.

(6) Nemůže-li se předjíždění s ohledem na možnost nebezpečí kolize uskutečnit, předjížděné plavidlo dá signál „pět krátkých zvuků“.

(7) Při vzájemném předjíždění plachetnic probíhá předjíždění zpravidla po návětrné straně předjížděného plavidla. To neplatí pro plachetnici, která je malým plavidlem, předjížděnou jinou plachetnicí.

(8) Při předjíždění jakéhokoliv plavidla plachetnicí umožní předjížděné plavidlo předjetí po své návětrné straně. To neplatí pro plachetnici, která je malým plavidlem, předjíždějící jakéhokoliv plavidlo.

(9) Odstavce 2 až 7 neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům ani pro malá plavidla navzájem.

§ 67

Předjíždění v úsecích vodní cesty vyznačených příslušnými signálními znaky

Aniž je dotčen § 63 odst. 1, není možné vzájemné předjíždění

- a) plavidel v úsecích vyznačených signálním znakem A.2 nebo A.4 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce, nebo
- b) sestav plavidel v úsecích vyznačených signálním znakem A.3 nebo A.4.1 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce; to neplatí, je-li alespoň jedna sestava tlačná a nepřesahuje rozměry 110 m x 12 m.

HLAVA III

DALŠÍ PRAVIDLA PRO PLAVBU

§ 68

Příkázaný směr plavby

(1) Začátek úseku s příkázaným směrem plavby je vyznačen příkazovými signálními znaky B.1, B.2, B.3 nebo B.4 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce. Konec úseku lze označit informativním signálním znakem E.11 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(2) V úseku s příkázaným směrem plavby plavidla plující proti proudu sníží rychlost plavby a případně zastaví, zejména přibližují-li se k příkazovému signálnímu znaku B.4 uvedenému v příloze č. 7 k této vyhlášce, aby umožnila plavidlům plujícím po proudu bezpečně proplout.

§ 69

Obraty plavidel

(1) Plavidlo může provést obrat až poté, co se jeho vůdce ujistí, že pohyb ostatních plavidel umožňuje provést obrat bez nebezpečí a že ostatní plavidla tím nebudou přinucena změnit náhle směr nebo rychlost plavby.

(2) Mohl-li by zamýšlený manévr přinutit jiná plavidla změnit náhle směr nebo rychlost plavby, plavidlo hodlající provést obrat upozorní na svůj záměr včas signálem

- a) „jeden dlouhý zvuk, za kterým následuje jeden krátký zvuk“, má-li v úmyslu provést obrat doprava, nebo
- b) „jeden dlouhý zvuk, za kterým následují dva krátké zvuky“, má-li v úmyslu provést obrat doleva.

(3) Vyžaduje-li to situace, ostatní plavidla změni rychlost a směr plavby, aby obrat mohl být proveden bez nebezpečí. Zejména plavidlům, která chtějí provést obrat proti proudu, ostatní plavidla umožní, aby mohl být tento manévr proveden bezpečně.

(4) Odstavce 1 až 3 neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům. Pro malá plavidla navzájem platí jen odstavec 1 a 3.

(5) Pro obrat plavidla nelze využít úsek vodní cesty označený zákazovým signálním znakem A.8 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce. Místo vhodné pro obrat plavidla je označeno informativním signálním znakem E.8 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce.

§ 70 Odplouvání

Pravidla pro obraty plavidel se vztahují, s výjimkou převozních lodí, také na plavidlo, které odplouvá z místa, kde bylo zakotveno nebo vyvázáno a neprovádí přitom obrát. Místo signálů uvedených v § 69 odst. 2 použije signál

- a) „jeden krátký zvuk“, má-li v úmyslu měnit směr plavby doprava, nebo
- b) „dva krátké zvuky“, má-li v úmyslu měnit směr plavby doleva.

§ 71 Křížení vodní cesty, vplouvání do přístavních bazénů a přítoků a vyplouvání z nich

(1) Plavidlo smí křížit vodní cestu, vplouvat do přístavních bazénů nebo přítoků a vyplouvat z nich pouze tehdy, je-li zřejmé, že takový manévr může provést bezpečně, aniž by jiná plavidla byla nucena náhle změnit směr nebo rychlost plavby.

(2) Plavidlo plující po proudu, které hodlá vplout do přístavního bazénu nebo přítoku proti proudu, dá přednost každému plavidlu plujícímu proti proudu, které hodlá rovněž vplout do tohoto přístavního bazénu nebo přítoku.

(3) Vodní cesty považované za přítoky lze označit signálními znaky E.9 nebo E.10 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(4) Může-li plavidlo, s výjimkou převozních lodí, některým ze zamýšlených manévřů uvedených v odstavci 1 přinutit jiná plavidla změnit směr nebo rychlost plavby, dá včas signál

- a) „tři dlouhé zvuky, za kterými následuje jeden krátký zvuk“, hodlá-li po vplutí nebo po vyplutí plout doprava,
- b) „tři dlouhé zvuky, za kterými následují dva krátké zvuky“, hodlá-li po vplutí nebo po vyplutí plout doleva, nebo
- c) „tři dlouhé zvuky“, hodlá-li křížit vodní cestu.

(5) Vyžádá-li si to plavební situace, dá plavidlo před dokončením křížení vodní cesty signál

- a) „jeden dlouhý zvuk, po kterém následuje jeden krátký zvuk“, řídí-li směr plavby vpravo, nebo
- b) „jeden dlouhý zvuk, po kterém následují dva krátké zvuky“, řídí-li směr plavby vlevo.

(6) Je-li to nutné, ostatní plavidla v případě uvedeném v odstavci 4 změní směr nebo rychlost plavby.

(7) Ustanovení odstavce 6 platí také v případě, je-li na hlavní vodní cestě u výjezdu z přístavního bazénu nebo přítoku osazen signální znak B.10 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(8) Je-li u ústí výjezdu z přístavního bazénu nebo přítoku umístěn signální znak B.9 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce, může vyplout plavidlo z přístavního bazénu nebo přítoku na hlavní vodní cestu nebo ji křížit jen tehdy, nepřinutí-li tímto manévrem plavidla plující po hlavní vodní cestě změnit směr nebo rychlost plavby.

(9) Plavidlo nevpluje do přístavního bazénu nebo přítoku, je-li na hlavní vodní cestě signální znak A.1 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce společně s pomocným signálním znakem uvedeným v oddílu II odst. 2 přílohy č. 7 k této vyhlášce. Plavidlo nevypluje z přístavního bazénu nebo z přítoku, je-li u výjezdu signální znak A.1 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce společně s pomocným signálním znakem uvedeným v oddílu II odst. 2 přílohy č. 7 k této vyhlášce.

(10) Je-li na hlavní vodní cestě signální znak E.1 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce společně s pomocným signálním znakem uvedeným v oddílu II odst. 2

přílohy č. 7 k této vyhlášce, může plavidlo vplout do přístavního bazénu nebo přítoku i v případech, že svým manévrem přinutí plavidla plující po hlavní vodní cestě změnit směr nebo rychlost plavby. Plavidlo může vyplout z přístavního bazénu nebo přítoku, je-li u výjezdu osazen signální znak E.1 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce společně s pomocným signálním znakem uvedeným v oddílu II odst. 2 přílohy č. 7 k této vyhlášce. V tom případě je na hlavní vodní cestě osazen signální znak B.10 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(11) Ustanovení odstavců 1 až 6 neplatí pro malá plavidla ve vztahu k ostatním plavidlům. Ustanovení odstavce 4 neplatí pro malá plavidla navzájem. Ustanovení odstavce 8 neplatí pro plavidla, která nejsou malými, ve vztahu k malým plavidlům.

§ 72 Přibližování

(1) Plavidla mohou plout vedle sebe, jen je-li k tomu dostatečný prostor a nevytvoří-li se tím překážka nebo nebezpečí pro plavbu.

(2) Nejde-li o předjíždění nebo potkávání, je třeba plout ve vzdálenosti více než 50 m od plavidla nebo tlačné nebo bočně svázané sestavy, nese-li více než jedno modré světlo nebo více než jeden modrý kužel podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu²⁾.

(3) Přibližovat se k boku plavidla, které pluje, vyvazovat se na ně nebo plout těsně za ním, lze jen s výslovným souhlasem jeho vůdce. To neplatí pro plavidlo plavebního úřadu při výkonu státního dozoru, plavidlo Policie České republiky nebo Celní správy České republiky při služebních úkonech.

(4) Vodní lyžař a osoba zabývající se jiným druhem vodních sportů, při němž se nepoužívá plavidla, vždy udržuje bezpečnou vzdálenost od plujících plavidel a od plovoucích strojů při práci.

(5) Plavidlo musí udržovat bezpečnou vzdálenost

- a) alespoň 1 000 m od zádě plavidla, které nese signalizaci uvedenou v § 46,
- b) alespoň 50 m od plavidla, které nese signalizaci uvedenou v § 45,
- c) za plavidlem, které nese signalizaci uvedenou v § 44.

§ 73 Vlečení kotev, lan a řetězů

Vleci kotvy, lana nebo řetězy lze jenom v úsecích vodních cest označených podle § 92 odst. 2 signálním znakem E.6 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce nebo v místě stání plavidla při manévrování, není-li toto místo označeno podle § 92 odst. 1 signálním znakem A.6 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce.

§ 74 Zabezpečení ochrany před vlnobitím a sáním

(1) Plavidlo upraví rychlost plavby tak, aby nevznikalo nadměrné vlnobití nebo sání, které by mohlo způsobit škodu na stojících nebo plujících plavidlech nebo stavbách na vodní cestě. Plavidlo sníží včas rychlost plavby tak, aby byla dostatečná k bezpečnému ovládání plavidla

- a) před vjezdem do přístavu,
- b) v blízkosti plavidel vyvázaných ke břehu nebo k přístavním můstkům a v blízkosti plavidel, která se nakládají nebo vykládají,

- c) v blízkosti plavidel, která stojí na obvyklých stanovištích,
- d) v blízkosti převozních lodí, které neplují volně, nebo
- e) v úsecích vodních cest označených signálním znakem A.9 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(2) V blízkosti plavidla, které nese signalizaci uvedenou v § 34 odst. 2 nebo v § 38, sníží plavidlo rychlost plavby v souladu s ustanovením odstavce 1 a pluje od něj co nejdále.

§ 75

Použití plavidel v sestavě plavidel a její vedení

(1) K vlečení, tlačení nebo vedení plavidel v bočně svázané sestavě se použije plavidlo s takovým výkonem strojů, aby byla zajištěna náležitá manévrovatelnost sestavy.

(2) V tlačné sestavě se použije remorkér, který je schopen i bez obratu včas zastavit sestavu při zachování náležité manévrovatelnosti.

(3) Plavidlo s vlastním pohonem nelze použít k vlečení, tlačení nebo vedení v bočně svázané sestavě, s výjimkou poskytnutí záchrany nebo pomoci plavidlu v nouzi, nemá-li takové použití uvedeno v osvědčení plavidla. Plavidlo, které vleče, tlačí nebo bočně vede sestavu plavidel, neopustí tato plavidla při jejich odstavování na vývaziště nebo kotviště dříve, než uvolní plavební dráhu a než se vůdce sestavy přesvědčí, že odstavená plavidla bezpečně stojí.

(4) Člunové kontejnery se nezařadí v čele tlačné sestavy, není-li tlačná sestava na přídí vybavena kotevní výstrojí.

(5) Osobní loď s cestujícími na palubě se nepoužije v tlačné, vlečné nebo bočně svázané sestavě. To neplatí v případě nouzové přepravy poškozené osobní lodi v bočně svázané sestavě nebo je-li pro proplutí obtížným místem krátkodobě použit pomocný remorkér.

(6) Tlačný člun lze ze sestavy plavidel odpojit jen

- a) převezme-li jej na bok plavidlo s vlastním pohonem,
- b) v krátkých úsecích při sestavování nebo rozebírání tlačné sestavy, nebo
- c) je-li již v bočně svázané sestavě s plavidlem, které zajistí jeho plavbu a má k tomu dostatečnou posádku.

§ 76

Proplouvání v blízkosti plovoucích strojů v chodu, nasedlých nebo potopených plavidel a plavidel se sníženou možností manévrování

Plavidlo nesmí proplouvat

- a) po té straně plovoucího stroje v chodu, nasedlého nebo potopeného plavidla, na kterém se signalizuje
 - 1. červeným světlem nebo červenými světly předepsanými v § 34,
 - 2. tabulí A.1 uvedenou v příloze č. 7 k této vyhlášce, nebo
 - 3. červeným balónem nebo červenou vlajkou podle § 34, nebo
- b) v blízkosti plavidla se sníženou možností manévrování po té straně plavidla, na kterém se signalizuje dvěma červenými světly nebo dvěma černými balóny podle § 43 odst. 2.

HLAVA IV PŘEVOZNÍ LODE

§ 77

(1) Převozní loď smí křížit vodní cestu poté, co se ujistí, že nebude ohrožena pohybem jiných plavidel a nedonutí jiná plavidla měnit náhle směr nebo rychlost plavby.

(2) Převozní loď, která je upoutána k vodicímu lanu a není v provozu, stojí na určeném stanovišti, nebo nebylo-li stanoviště určeno, stojí tak, aby plavební dráha zůstala volná.

(3) Blokuje-li vodící lano převozní lodi plavební dráhu, může taková loď stát na protilehlé straně plavební dráhy vůči straně, na níž je lano upevněno, a to jen po dobu nezbytně nutnou pro naložení a vylození; v této době mohou připlouvající plavidla včas požádat o uvolnění plavební dráhy zvukovým signálem „jeden dlouhý zvuk“.

(4) Převozní loď se nesmí zdržovat v plavební dráze déle, než je nezbytné.

HLAVA V PROPLOUVÁNÍ POD MOSTY, PŘES JEZY A PLAVEBNÍMI KOMORAMI

Díl 1

Proplouvání pod mosty a přes jezy

§ 78

Obecná ustanovení pro vyplouvání pod mosty a přes jezy

(1) Při vyplouvání mostním nebo jezovým polem platí pravidla uvedená v § 62, nemá-li plavební dráha dostatečnou šířku pro současné vyplouvání.

(2) Je-li vyplouvání mostním nebo jezovým polem možné a plavební profil je vyznačen

- a) signálním znakem A.10 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, je k proplutí určen jen prostor nacházející se mezi dvěma tabulemi, z nichž se znak skládá,
- b) signálním znakem D.2 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, je doporučeno plout v prostoru mezi dvěma tabulemi nebo světly, z nichž se znak skládá.

(3) Na dopravně významných vodních cestách musí být signální znaky podle odstavce 2 písm. a) v noci osvětleny, nejsou-li provedeny jako svítící.

§ 79

Proplouvání pod pevnými mosty

(1) Jsou-li některá mostní pole pevných mostů označena jedním nebo několika červenými světly nebo signálním znakem A.1a uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, je proplutí těmito mostními poli zakázáno.

(2) Jsou-li některá mostní pole pevných mostů označena nad profilem

- a) signálním znakem D.1a uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, nebo
 - b) signálním znakem D.1b uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce,
- proplouvá se přednostně těmito mostními poli.

(3) Je-li plavební dráha označena signálním znakem

- a) uvedeným v odstavci 2 písm. a), je mostním polem možné proplutí oběma směry,

- b) uvedeným v odstavci 2 písm. b), je proplutí mostním polem označeným v protisměru signálním znakem A.1a uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce zakázáno.

§ 80

Proplouvání pohyblivými mosty

(1) Vůdce plavidla se při přiblížení k pohyblivému mostu a při jeho vyplouvání v zájmu bezpečnosti a urychleného proplutí řídí pokyny obsluhy mostu. O úmyslu proplout pod pohyblivým mostem vyrozumí vůdce plavidla jeho obsluhu jedním dlouhým zvukovým signálem nebo pomocí rádiové stanice.

(2) V blízkosti pohyblivého mostu plavidlo sníží rychlost. Nemůže nebo nechce-li proplout mostem a je-li na břehu osazen signální znak B.5 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce, zůstane stát před tímto znakem.

(3) V blízkosti pohyblivých mostů je předjíždění možné jen na zvláštní pokyn obsluhy mostu.

(4) Proplouvání pohyblivými mosty je řízeno následujícími signálními znaky:

- a) jedno nebo několik červených světel – nelze proplout,
- b) jedno červené a jedno zelené světlo umístěné ve stejné výšce nebo jedno červené světlo umístěné nad zeleným světlem – nelze proplout, ale most se otevírá a plavidla se mají připravit k proplutí,
- c) jedno nebo několik zelených světel – lze vyplouvat,
- d) dvě červená světla nad sebou – otevírání mostu pro plavbu je přerušeno,
- e) žluté světlo umístěné na mostě ve spojení se signalizací uvedenou pod písmeny a) a d), nelze proplout s výjimkou nízkých plavidel, která vyplují pod spuštěným mostem, mohou vyplouvat v obou směrech, nebo
- f) dvě žlutá světla umístěná na mostě ve spojení se signalizací uvedenou pod písmeny a) a d) – nelze proplout s výjimkou nízkých plavidel, která vyplují pod spuštěným mostem; v protisměru nelze vyplouvat.

(5) Červené světlo uvedené v odstavci 4 může být nahrazeno signálním znakem A.1a uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, zelené světlo signálním znakem E.1a uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce a žlutá světla žlutými signálními znaky D.1a, D.1c, D.1d uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce.

§ 81

Proplouvání přes jezy

(1) Vyplouvat jezovým polem se nesmí, je-li označeno jedním nebo několika červenými světly nebo červeno-bílo-červenými signálními znaky A.1a uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce.

(2) Vyplouvání jezovým polem se smí, je-li vpravo i vlevo označeno signálním znakem E.1 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce.

Díl 2

Proplouvání plavebními komorami

§ 82

(1) Při připlouvání k místům určeným pro čekání plavidel v obvodu plavebních komor plavidlo sníží rychlost. Nemůže nebo nehodlá-li vplout ihned do plavební komory a je-li na břehu osazen signální znak B.5 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce, zůstane stát před tímto znakem.

(2) V čekacích polohách, v obvodu plavební komory a v plavební komoře plavidlo vybavené zařízením pro radiotelefonní spojení, které mu umožňuje spojení v síti pro přenos plavebních informací, zajistí poslech na kmitočtovém kanálu vyhrazeném pro danou plavební komoru.

(3) Proplavení plavební komorou probíhá v pořadí, v jakém plavidla připlula do míst určených pro čekání plavidel. Proplavují-li se malá plavidla společně s plavidly, která nejsou malými, vplují do plavební komory až po těchto plavidlech.

(4) Při připlouvání do obvodu plavební komory a v místech určených pro čekání plavidel nelze předjíždět. V plavebních komorách musí být kotvy plavidla úplně zdviženy. To platí i pro místa čekání u plavební komory v případě, nejsou-li kotvy použity k zakotvení plavidla. Při vplouvání do plavební komory plavidlo sníží rychlost tak, aby nedošlo k nárazu do vrat nebo ochranných zařízení nebo do jiných plavidel.

(5) V plavební komoře

- a) stojí plavidla v mezích vyznačených stání, jsou-li na zdech plavební komory vyznačeny,
- b) po dobu plnění nebo vypouštění plavební komory až do povolení k vyplutí jsou plavidla vyvázána a vázací lana upravována tak, aby plavidla nenarážela do zdí, vrat a ochranných zařízení plavební komory nebo do jiných plavidel,
- c) je nezbytné použití odrazníků, které jsou v případě snímatelných odrazníků plovoucí,
- d) je zakázáno z plavidla vypouštět nebo vylévat vodu na plato plavební komory nebo na jiná plavidla,
- e) je zakázáno používat vlastní strojní pohon plavidla od vyvázání v plavební komoře až do obdržení pokynu k vyplutí,
- f) udržují malá plavidla bezpečný odstup od ostatních plavidel.

(6) V plavební komoře a v čekacích polohách obvodu plavební komory plavidla udržují minimální boční vzdálenost 10 m od plavidel nebo sestav plavidel, které nesou jedno modré světlo nebo jeden modrý kužel podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu²⁾.

(7) Plavidlo nebo sestava plavidel, která nese

- a) signalizaci podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu²⁾, se nesmí proplavovat s plavidly osobní dopravy,
- b) více jak jedno modré světlo nebo více jak jeden modrý kužel podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu²⁾, se proplavuje samostatně.

(8) Při připlouvání k obvodu plavební komory a při vplouvání do plavební komory a vyplouvání z ní se vysokorychlostní plavidlo pohybuje takovou rychlostí, která vyloučí vznik škody na plavební komoře, na plavidlech nebo ohrožení bezpečnosti osob na plavidle.

§ 83

Vplouvání do plavebních komor a vyplouvání z nich

(1) Vplouvání do plavební komory se ve dne i v noci řídí optickými signály, osazenými na jedné nebo na obou stranách plavební komory. Tyto signály mají následující význam:

- a) dvě červená světla nad sebou – vplutí není možné, plavební komora není v provozu,
- b) jedno červené světlo nebo dvě červená světla vedle sebe – vplutí není možné, plavební komora je zavřena,

- c) jedno ze dvou červených světel vedle sebe je zhasnuto nebo jedno červené a jedno zelené světlo vedle sebe nebo jedno červené světlo nad zeleným světlem - vplutí není možné, připravuje se otevření plavební komory,
 - d) jedno zelené světlo nebo dvě zelená světla vedle sebe – vplutí je možné.
- (2) Vyplování z plavební komory je řízeno ve dne i v noci optickými signály, které mají následující význam:
- a) jedno nebo dvě červená světla – vyplutí není možné,
 - b) jedno nebo dvě zelená světla – vyplutí je možné.
- (3) Jedno nebo dvě červená světla uvedená v odstavcích 1 a 2 mohou být nahrazena signálním znakem A.1a uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce.
- (4) Jedno nebo dvě zelená světla uvedená v odstavcích 1 a 2 mohou být nahrazena signálním znakem E.1a uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce.
- (5) Není-li plavební komora osazena signálními světly, nebo nejsou-li tato světla funkční, nelze vplout do plavební komory nebo vyplout z ní bez pokynu obsluhy plavební komory.

§ 84

Přednost při proplavení plavebními komorami

- (1) Odchylně od § 82 odst. 3 má přednost proplavení plavební komorou
 - a) plavidlo signalizující podle § 36, které se přemísťuje za účelem neodkladné služební povinnosti, nebo
 - b) plavidlo, které nese na přídi červený plamenec uvedený v § 26.
- (2) Přibližuje-li se plavidlo uvedené v odstavci 1 k plavební komoře nebo stojí-li v obvodu plavební komory, umožní mu ostatní plavidla snadné proplutí a přednostní proplavení.

§ 85

Doplňující ustanovení o pravidlech provozu v obvodu plavebních komor

- (1) § 82 až 84 platí v celém obvodu plavební komory až k místům, kde končí zařízení k vyvazování plavidel pro čekání na proplavení.
- (2) V obvodu plavební komory musí být dále dodržována následující pravidla:
 - a) plavidlo čekající na vplutí zaujme místo jen v jedné šířce za sebou co nejbližše břehu, aby neuzavíralo plavební dráhu,
 - b) plavidlo po vplutí do plavební komory zaujme takové místo, aby nepřekáželo při vplouvání a využití prostoru plavební komory plavidlům, která za ním následují,
 - c) plavidlo, které následuje plavidlo před ním, ponechá mu čas a možnost, aby se v plavební komoře srovnalo a vyvázalo,
 - d) plavební komora nesmí být použita ke stání plavidla přes noc nebo na delší dobu,
 - e) člen posádky plavidla může obsluhovat provozní zařízení plavební komory, jen jedná-li se o plavební komoru se samoobslužným proplavováním,
 - f) výstup a nástup cestujících na plavidlo v plavební komoře je možný jen se souhlasem obsluhy plavební komory,
 - g) v obvodu plavební komory je zakázáno provozovat rybolov,
 - h) je zakázáno používat okovaná bidla a háčky k odstrkování plavidel.
- (3) Aniž je dotčen § 82 odst. 3, proplavují se plavidla ihned po připlutí k plavební komoře, není-li předpoklad, že do 30 minut připluje další plavidlo, které by mohlo být proplaveno současně nebo v protisměru. S výjimkou vodních cest do-

pravně významných třídy O. a I. může být stanovena doba pro proplavování malých plavidel.

(4) Přednostně před jinými plavidly, s výjimkou plavidel uvedených v § 84, se v níže uvedeném pořadí proplavují

- a) osobní loď plující podle jízdního řádu,
- b) osobní loď s cestujícími na palubě, je-li ohlášena nejméně jednu hodinu před proplavením.

(5) Odstavce 1 až 4 a § 82 až 84 se na proplavování lodními zdvihadly a výtahy použijí obdobně.

HLAVA VI PLAVBA ZA SNÍŽENÉ VIDITELNOSTI A PLAVBA S POMOCÍ RADIOLOKÁTORU

§ 86

Obecná pravidla pro plavbu za snížené viditelnosti, používání radiolokátoru

(1) Dostane-li se plavidlo za plavby do podmínek snížené viditelnosti, při které nelze rozeznat jiná plavidla, zejména při mlze, hustém dešti, sněhové vánici nebo dýmu, a nepluje-li pomocí radiolokátoru, může při dodržení ustanovení § 89 doplnout jen na nejbližší vhodné místo pro bezpečné stání.

(2) Při plavbě za snížené viditelnosti plavidlo přizpůsobí rychlost plavby stavu viditelnosti, místním podmínkám a provozu ostatních plavidel. V zájmu zajištění bezpečnosti plavby poskytuje ostatním plavidlům potřebné informace rádiovou stanicí. Malé plavidlo plující za snížené viditelnosti má nastavenou rádiovou stanici na kmitočtovém kanálu pro spojení mezi plavidly.

(3) Při zastavení z důvodu snížené viditelnosti plavidlo ponechá plavební dráhu podle možnosti volnou.

(4) Plavidlo pluje vpravo, aby se setkávání mohlo uskutečnit levými boky. Při plavbě za snížené viditelnosti se ustanovení § 60 odst. 2 až 5 a § 61 nepoužijí.

(5) Vlečná sestava zastaví na nejbližším vhodném místě, pokud dále není možné vizuální spojení mezi remorkérem a vlečenými plavidly. Po proudu smí vlečná sestava doplnout s pomocí radiolokátoru při dodržení ustanovení § 89 jen na nejbližší vhodné místo pro bezpečné stání.

§ 87

Zvukové signály za stání

(1) Plavidlo, které za snížené viditelnosti stojí v plavební dráze nebo v její blízkosti mimo přístav nebo místo vyhrazené pro stání a označené příslušnými signálními znaky, má rádiovou stanici nastavenou na příjem na kmitočtovém kanálu pro spojení mezi plavidly. Přijme-li stojící plavidlo informaci rádiovou stanicí o tom, že se přibližují jiná plavidla, nebo zachytí-li signály dávané podle § 88 odst. 3 nebo § 89 odst. 1 písm. b), sdělí ihned rádiovou stanicí svou polohu nebo po celou dobu slyšitelnosti těchto signálů dává následující zvukové signály:

- a) stojí-li při levém břehu – „jednu řadu úderů na zvon“,
- b) stojí-li při pravém břehu – „dvě řady úderů na zvon“, nebo
- c) stojí-li v neurčité poloze – „tři řady úderů na zvon“.

(2) Signály uvedené v odstavci 1 musí být opakovány v intervalech ne delších než 1 minuta.

(3) V tlačné sestavě se ustanovení odstavce 1 vztahuje pouze na tlačný remorkér. V bočně svázané sestavě se vztahuje pouze na jedno plavidlo sestavy. Ve vlečné sestavě se vztahuje na remorkér a poslední plavidlo v sestavě.

(4) Pravidla uvedená v odstavcích 1 až 3 se vztahují také na plavidlo nasedlé v plavební dráze nebo v její blízkosti, pokud svou polohou ohrožuje bezpečnost plavby ostatních plavidel.

§ 88

Plavidla plující s pomocí radiolokátoru

(1) Pluje-li plavidlo pomocí radiolokátoru, musí být v kormidelně stále přítomna osoba s průkazem způsobilosti k vedení plavidla pomocí radiolokátoru uvedeném v § 52 odst. 1 písm. b) a další osoba, která je v dostatečné míře obeznámena s tímto způsobem plavby. Je-li kormidelna technicky připravena pro vedení plavidla s pomocí radiolokátoru jednou osobou, postačí, když lze druhou osobu v případě nutnosti do kormidelny neprodleně povolát.

(2) Jsou-li na obrazovce radiolokátoru zjištěna plující plavidla nebo přibližuje-li se k úseku, kde lze plující plavidla očekávat, oznámí vůdce plavidla rádiovou stanicí druh a název plavidla, směr plavby a polohu. Vůdce plavidla plujícího s pomocí radiolokátoru, který oznámení zachytí, odpoví rádiovou stanicí a uvede druh a název plavidla, směr plavby a polohu. Vůdci plavidel si dohodnou stranu pro potkávání; malé plavidlo oznámí pouze stranu, na kterou se vyhýbá.

(3) Nemůže-li plavidlo plující pomocí radiolokátoru navázat rádiové spojení s plavidly plujícími v protisměru,

a) dává signál „jeden dlouhý zvuk“, sestava plavidel „dva dlouhé zvuky“, a opakuje ho tak často, jak to plavební situace vyžaduje, a

b) sníží rychlost plavby, a je-li to nutné, zastaví.

(4) Zachytí-li plavidlo signály uvedené v odstavci 4 písm. a) nebo se na obrazovce jeho radiolokátoru objeví plavidla, jejichž poloha nebo plavba může vyvolat nebezpečnou situaci nebo přibližuje-li se k úseku, kde lze plavidla předpokládat, ale ještě na obrazovce radiolokátoru nejsou vidět,

a) dává takové plavidlo signál „jeden dlouhý zvuk“, sestava plavidel „dva dlouhé zvuky“, a opakuje ho tak často, jak to plavební situace vyžaduje, a

b) sníží rychlost plavby, a je-li to nutné, zastaví.

(5) V sestavách plavidel se ustanovení odstavců 1 až 5 vztahují pouze na plavidla, na nichž je vůdce sestavy.

§ 89

Plavidla plující bez pomocí radiolokátoru

(1) Plavidlo nebo sestava plavidel plující za snížené viditelnosti, které nepoužívají radiolokátor, doplují do nejbližšího bezpečného místa pro stání. Při zachování zvláštní pozornosti přitom

a) takové plavidlo nebo sestava plavidel pluje, co nejbližší jedné strany plavební dráhy,

b) každé samostatně plující plavidlo dává signál „jeden dlouhý zvuk“ a plavidlo, na němž je vůdce sestavy plavidel, dává signál „dva dlouhé zvuky“ opakující se v intervalech ne delších než 1 minuta,

c) takové plavidlo nebo plavidlo plující v takové sestavě plavidel musí mít na přídi pozorovatele, který je v dohledu nebo doslechu vůdce plavidla nebo sestavy plavidel, nedorozumívají-li se pomocí komunikačního zařízení,

- d) takové plavidlo nebo sestava plavidel odpoví rádiovou stanicí jinému plavidlu volajícím rovněž rádiovou stanicí, sdělí mu druh a název svého plavidla, směr své plavby a polohu a zároveň uvede, že pluje bez pomoci radiolokátoru do nejbližšího bezpečného místa pro stání a dohodne se s ním o způsobu setkávání, a
- e) zaslechne-li takové plavidlo nebo sestava plavidel zvukový signál jiného plavidla, se kterým není možné navázat radiotelefonní spojení, a
1. pluje-li poblíž břehu, připluje k němu co nejbližší, a je-li to nutné, zastaví, dokud jiné plavidlo nepropluje, nebo
 2. nepluje-li poblíž břehu, případně přeplovává-li od jednoho břehu k druhému, uvolní plavební dráhu.
- (2) Převozní loď plující bez radiolokátoru dává místo signálu uvedeného v odstavci 1 „jeden dlouhý zvuk, za kterým následují čtyři krátké zvuky“. Tento signál se opakuje v intervalu kratším než 1 minuta.
- (3) Malé plavidlo namísto dohody o způsobu setkávání podle odstavce 1 písm. d) oznámí pouze stranu, na kterou se vyhýbá.

HLAVA VII STÁNÍ

§ 90

Obecné zásady stání

- (1) Plavidla stojí tak blízko břehu, jak jim to dovoluje jejich ponor a místní podmínky, vždy však tak, aby nepřekážela proplouvání jiných plavidel.
- (2) Plovoucí zařízení se pro účely stání umístí tak, aby plavební dráha zůstala volná pro proplouvání jiných plavidel.
- (3) Stojící plavidla kotví nebo se vyvazují s ohledem na vítr, kolísání vodní hladiny, sání a vlnobití tak, aby nemohla změnit svoji polohu a ohrozit tím jiná plavidla nebo jim překážet.
- (4) Plavidlo stojí mimo plavební dráhu, stojí-li v úseku vodní cesty označeném signálními znaky vyjadřujícími rozsah a způsob stání.

§ 91

Zákaz stání

- (1) Plavidla nesmí stát
- a) v úsecích označených signálním znakem A.5 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, a to na straně vodní cesty, na níž je tento znak umístěn,
 - b) pod mosty a pod elektrickým vedením vysokého napětí,
 - c) v úžinách podle ustanovení § 62 a před vjezdy do nich, v úsecích a před úseky, které by se stáním plavidel staly pro plavbu úzkými,
 - d) ve vjezdech do přitoků a výjezdech z nich a ve vjezdech do přístavů,
 - e) v plavebních trasách přívozů,
 - f) v trasách plavidel připlouvajících k přístavištím nebo odplouvajících od nich,
 - g) v úsecích obrátíšť označených signálním znakem E.8 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce,
 - h) u boku plavidla, které nese znak předepsaný v § 42, na vzdálenost uvedenou na tomto znaku,
 - i) v úsecích vodní plochy označených signálním znakem A.5.1 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, a to v šířce uvedené v metrech na tomto znaku měřené od něho.

(2) V úsecích uvedených v odstavci 1 písm. a) a b) mohou plavidla stát pouze v místech označených signálními znaky E.5 až E.7 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce při dodržení podmínek uvedených v § 92 až 95.

§ 92 Kotvení

(1) Plavidla nesmí kotvit v úsecích označených signálním znakem A.6 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, zákaz platí pouze pro tu stranu vodní cesty, na které je tento znak umístěn.

(2) Plavidla kotví na místech označených signálním znakem E.6 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce a jen na té straně vodní cesty, na které je tento znak umístěn.

(3) V úseku vodního toku Labe mezi Ústím nad Labem-Střekov ř. km 767,32 až Hřensko ř. km 726,60 je kotvení možné jen na určených kotvištích a teprve poté, kdy rychlost plavby byla znatelně zpomalena zpětným chodem strojního pohonu.

§ 93 Vyvazování

(1) Plavidla se nesmí vyvazovat v úsecích označených signálním znakem A.7 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce; zákaz platí pouze pro tu stranu vodní cesty, na které je tento znak umístěn.

(2) Plavidla se vyvazují na místech označených signálním znakem E.7 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce a pouze na té straně vodní cesty, na které je tento znak umístěn.

(3) Pro vyvazování nebo uvolňování nasedlých plavidel se nepoužívají předměty, které neumožňují dostatečně pevné zajištění plavidla, zejména stromy, zábradlí, sloupy, pilíře, patníky, žebříky nebo svodidla.

§ 94 Místa stání

(1) V místech stání označených signálním znakem E.5 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce plavidla stojí jen na té straně vodní cesty, na které je tento znak umístěn.

(2) V místech stání označených signálním znakem E.5.1 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce plavidla stojí pouze v šířce uvedené v metrech měřené od něho.

(3) V místech stání označených signálním znakem E.5.2 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce plavidla stojí pouze v šířce pásma vymezeného dvěma vzdálenostmi, které jsou uvedeny v metrech na tomto znaku měřené od něho.

(4) V místech stání označených signálním znakem E.5.3 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce mohou plavidla stát vedle sebe v počtu uvedeném na znaku římskými číslicemi na té straně vodní cesty, na které je znak umístěn.

§ 95 Vyhrazení stání pro některé druhy plavidel

Signálními znaky E.5.4 až E.5.15 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce je stání vyhrazeno pouze ve znaku vyznačeným druhům plavidel a jen na straně vodní cesty, na které jsou tyto znaky umístěny.

Stání v případech přeprav nebezpečných věcí

(1) Mezi plavidly, tlačnými a bočně svázanými sestavami se při stání dodržují následující minimální vzdálenosti:

- a) 10 m, nese-li jedno z nich signalizaci jedním modrým světlem nebo jedním modrým kuželem podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu²⁾,
- b) 50 m, nese-li jedno z nich signalizaci dvěma modrými světly nebo dvěma modrými kužely podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu²⁾, nebo
- c) 100 m, nese-li jedno z nich signalizaci třemi modrými světly nebo třemi modrými kužely podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu²⁾.

(2) V případech, kdy dvě plavidla, tlačné nebo dvě bočně svázané sestavy nesou jedno nebo několik světél či kuželů podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu²⁾, určí se vzdálenost mezi nimi podle největšího počtu světél nebo kuželů.

(3) Ustanovení odstavce 1 písm. a) se nevztahuje na

- a) plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy, které nesou shodnou signalizaci,
- b) plavidla, která signalizaci uvedenou v odstavci 1 písm. a) nenesou, ale která mají osvědčení plavidla vydané v souladu s mezinárodní smlouvou upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu²⁾.

Hlídka a dohled

(1) Zajistit hlídku je nezbytné

- a) na plavidle stojícím v plavební dráze,
- b) na plavidle stojícím v jiných chráněných místech než v přístavním bazénu, při vyhlášení 2. a 3. stupně povodňové aktivity,
- c) na stojící osobní lodi obsazené cestujícími, nebo
- d) na stojícím plavidle, které nese signalizaci plavidel přepravujících nebezpečné věci podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu²⁾, nebo které ještě není prosto nebezpečných plynů nebo není dočištěno po přepravě takových věcí.

(2) V tlačné a bočně svázané sestavě postačuje hlídka na plavidle, které sestavu vede.

(3) Nad všemi ostatními stojícími plavidly je nezbytné zajistit dohled osoby, která je schopna v případě potřeby rychle učinit nezbytná opatření.

(4) V případě stojícího plavidla, které má vůdce, stanoví hlídku nebo dohled vůdce plavidla. Nemá-li stojící plavidlo vůdce, stanoví hlídku nebo dohled provozovatel nebo vlastník plavidla.

(5) Záznam o zajištění hlídky nebo dohledu obsahuje poznávací znaky plavidla, místo stání plavidla, čas výkonu hlídky nebo dohledu a jméno osoby, která hlídku nebo dohled vykonává.

(6) Ustanovení odstavců 1, 4 a 5 se nevztahují na malá plavidla.

§ 98 Šířky stání plavidel

- (1) Není-li signálními znaky stanoveno jinak, je šířka stání
- a) do 12 m od břehu na vodní cestě
 - 1. Labe v úseku Přelouč ř. km 949,10 až Hřensko ř. km 726,60,
 - 2. Vltava v úseku Slapy-Třebeňka ř. km. 91,60 až Mělník ř. km 0,00,
 - b) do 10 m od břehu na vodní cestě
 - 1. Labe v úseku Kunětice ř. km 973,50 až Přelouč ř. km 951,10,
 - 2. Morava včetně Bažova kanálu v úseku Otrokovice-jez Bělov ř. km 166,77 až Hodonín ř. km 101,77 a
 - c) do 5 m od břehu na vodní cestě Vltava v úseku České Budějovice ř. km 239,50 až Kořensko ř. km 200,40.
- (2) Odstavec 1 se nevztahuje na
- a) stání plavidel v přístavních bazénech, kde jsou šířky stání stanoveny přístavním řádem, nebo
 - b) plovoucí stroje při práci na vodní cestě a na nasedlá nebo potopená plavidla, která mají povinnost signalizovat podle § 34.

§ 99 Signál „nepřibližovat se“

(1) V případě nehody nebo havárie na plavidle, které nese signalizaci podle mezinárodní smlouvy upravující přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí právního řádu²⁾, kdy může dojít k úniku přepravované látky nebezpečné pro lidský život nebo bezpečnost plavebního provozu a posádka plavidla nezvládne toto nebezpečí odvrátit, se na plavidle spustí signál „nepřibližovat se“.

(2) Ustanovení odstavce 1 se nevztahuje na tlačné čluny a jiná plavidla bez vlastního pohonu. Jsou-li však tato plavidla součástí sestavy plavidel, signál „nepřibližovat se“ se spustí na plavidle, na němž je vůdce sestavy.

(3) Signál „nepřibližovat se“ se skládá z akustického a optického signálu. Akustický signál tvoří „jeden krátký a jeden dlouhý zvuk“ opakovaný nepřetržitě po dobu 15 minut synchronně s optickými signály uvedenými v § 48 odst. 2. Po spuštění je signál po stanovenou dobu dáván automaticky. Spuštění uvedeného signálu musí být zajištěno proti náhodnému uvedení do provozu.

(4) Plavidlo, které zachytí signál „nepřibližovat se“, učiní veškerá opatření k odvrácení nebezpečí, které mu hrozí, zejména

- a) pluje-li ve směru k nebezpečnému místu, zůstane co nejdále jak je to možné, a je-li třeba, provede obrát a od ohroženého místa se vzdálí, nebo
- b) proplová-li ohroženým prostorem, pokračuje nevyšší možnou rychlostí.

(5) Na plavidle uvedeném v odstavci 4 se neprodleně

- a) zavřou okna a všechny otvory z plavidla se utěsní,
- b) nechráněná světla zhasnou,
- c) přestane kouřit,
- d) vypnou všechny pomocné agregáty, které nejsou nezbytné pro provoz plavidla, a
- e) vyloučí jakékoliv jiskření.

(6) Ustanovení odstavce 5 se vztahuje i na plavidla, která stojí v blízkosti ohroženého místa. Zachytí-li signál „nepřibližovat se“ a je-li to nezbytné, posádka takové plavidlo opustí.

(7) Při plnění opatření podle odstavců 4 až 6 je třeba přihlídnout ke směru proudu vody a směru větru.

(8) Opatření podle odstavců 4 až 7 se provedou na plavidle i v případě, je-li signál „nepřibližovat se“ spuštěn ze břehu.

ČÁST SEDMÁ REKREAČNÍ ČINNOSTI

§ 100

Plavba na plováku s plachtou nebo s využitím tažného draka

(1) Plovák s plachtou nelze provozovat na úsecích dopravně významných vodních cest

- a) Vltava v úseku Vrané nad Vltavou ř. km 71,20 až Mělník ř. km 0,00 a
- b) Labe v úseku Kunětice ř. km 973,50 až Hřensko ř. km 726,60.

(2) Plovák s tažným drakem nelze provozovat na úsecích dopravně významných vodních cest

- a) Vltava v úseku České Budějovice ř. km 239,50 až ř. km 220,50,
- b) Vltava v úseku Hněvkovice ř. km 220,40 až Ochoz ř. km 165,50,
- c) Vltava v úseku Žďákovský most ř. km 159,90 až Slapy-Třebenice ř. km 91,70,
- d) Vltava v úseku Vrané nad Vltavou ř. km 71,20 až Mělník ř. km 0,00 a
- e) Labe v úseku Kunětice ř. km 973,50 až Hřensko ř. km 726,60.

(3) Při plavbě s tažným drakem se udržuje bezpečná vzdálenost od ostatních účastníků provozu na vodní cestě. Na závětrné straně odpovídá bezpečná vzdálenost nejméně délce tažných a ovládacích šňůr.

(4) Vymezená vodní plocha k činnostem podle odstavců 1 a 2 se označí signálním znakem E.20 stanoveným v příloze č. 7 k této vyhlášce doplněným tabulkou s textem „schváleno pro windsurf“, „schváleno pro kiteboard“.

§ 101

Vodní lyžování a obdobné činnosti provozované ve vleku za plavidlem

(1) S vůdcem plavidla, které vleče lyžaře, musí být přítomna na palubě osoba, která je schopna obsluhovat vlečné zařízení a sledovat lyžaře.

(2) Plavidlo vlekoucí vodního lyžaře se smí pohybovat jen ve vymezené vodní ploše určené a vyznačené pro vodní lyžování.

(3) Vlečné lano nesmí být vlečeno za plavidlem, nedrží-li se ho vodní lyžař.

(4) Vymezená vodní plocha pro vodní lyžování nebo obdobné činnosti provozované ve vleku za plavidlem se označí vytažením žlutého balónu tak, aby byl dobře viditelný z vodní cesty.

§ 102

Způsob označení vymezené vodní plochy plavebním značením

(1) Vymezená vodní plocha se na břehu označí signálními znaky E.16 nebo E.24 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce, případně signálním znakem C.4 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce. Břehové signální znaky se doplní na hladině žlutými válcovými bójemi s nápisem „sport“.

(2) Břehové signální znaky uvedené v odstavci 1 se doplní tabulkami s uvedením maximálního počtu a druhu plavidel současně na vodní ploše provozovaných, časovými údaji o využívání vymezené vodní plochy, případně dalšími údaji blíže specifikujícími využití vymezené vodní plochy.

(3) Je-li vymezená vodní plocha označená na hladině žlutými bójemi vzdálena od břehu, z něhož je k ní přístup, vyznačí se na hladině přístupový koridor po obou stranách žlutými kuželovými bójemi. Minimálně první a poslední bóje ve směru od břehu na pravé straně koridoru má vrchol červené barvy a na levé straně zelené barvy.

§ 103

Bezpečné vzdálenosti koupajících se osob od plavidel

- (1) Bezpečná vzdálenost koupajících se osoby od plavidel je
- a) vzdálenost alespoň 50 m od plavidla, které není malým plavidlem,
 - b) vzdálenost alespoň 10 m od malého plavidla s vlastním pohonem a
 - c) vzdálenost alespoň 3 m od ostatních plavidel.
- (2) Malé plavidlo přibližující se ke koupající se osobě tuto osobu obepluje v bezpečné vzdálenosti a pokud možno tak, aby tato osoba zůstala mezi malým plavidlem a nejbližším břehem.
- (3) Ustanovení odstavce 1 písm. b) a c) neplatí v případech, kdy koupající se osoba vstupuje do vody z plavidla nebo na ně z vody vystupuje.
- (4) Vymezené prostory pro koupání se označí signálními znaky A.1 uvedenými v příloze č. 7 k této vyhlášce nebo některým ze signálních znaků A.12 až A.17 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce, doplněnými na hladině žlutými kuželovými bójemi.

§ 104

Způsob bezpečnostního označení místa ponoru potápějící se osoby

- (1) Prostor pro potápění se vyznačí na břehu signálním znakem A.1.1 uvedeným v příloze č. 7 k této vyhlášce a na hladině žlutými bójemi, které nesou tyč s tuhou červenou vlaječkou ve tvaru trojúhelníku.
- (2) Osoba zabývající se potápěním mimo prostor uvedený v odstavci 1 označí místo ponoru na hladině bójí, která nese signální znak A.1.2 uvedený v příloze č. 7 k této vyhlášce.
- (3) Všechna plavidla zachovávají minimálně vzdálenost 25 m od místa označeného podle odstavce 2.

ČÁST OSMÁ NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

§ 105

- (1) Vůdce plavidla zajistí oddělený sběr mastných odpadů vzniklých při provozu plavidla v nádobách k tomuto účelu určených a shromáždění nádních vod ve strojovně. Tyto nádoby se uloží na plavidle tak, aby z nich obsah nemohl uniknout a bylo možné jeho úniku zabránit.
- (2) Na plavidle nelze
- a) používat mobilní nádrže uložené na palubě pro sběr odpadních olejů,
 - b) spalovat odpad a
 - c) použít pro vypouštění oleje nebo tuku do nádní ve strojovně rozpouštěcí nebo emulgační čisticí prostředky kromě výrobků, které nezpůsobí obtížnější odčerpání stokové vody.
- (3) Vůdce plavidla zajišťuje oddělený sběr odpadů na plavidle, jako je domovní odpad, kaly a jiný zvláštní odpad, a jejich dodání do zařízení pro příjem odpadu.

Pokud je to možné, domovní odpad se ukládá odděleně podle následujících kategorií: papír, plasty, sklo, další recyklovatelné materiály a jiné odpady.

ČÁST DEVÁTÁ PŮJČOVNY MALÝCH PLAVIDEL

§ 106

Obsahové náležitosti provozního řádu půjčovny malých plavidel, seznamu plavidel půjčovny a příručky uživatele

(1) Provozní řád půjčovny malých plavidel obsahuje s ohledem na druh půjčovaných plavidel a vymezený úsek vodní cesty alespoň

- a) název a umístění půjčovny,
- b) vymezený úsek vodní cesty, ve kterém lze půjčená plavidla provozovat,
- c) jméno a spojení na provozovatele půjčovny,
- d) provozní dobu,
- e) opatření před zastavením plavby,
- f) půjčovní podmínky,
- g) poskytnutou výbavu plavidla pro provoz plavidla, zejména vázací lana, kotvy, pádla či vesla, plachty, záchranné prostředky a věcné prostředky požární ochrany, zásoba pohonných hmot nebo zásoba zkapalněného plynu a její uložení na plavidle,
- h) základní pravidla plavebního provozu, vztahující se k vedení malých plavidel půjčovny v rozsahu určeném druhem půjčovaných plavidel a plavebním úřadem vymezeného úseku vodní cesty,
- i) telefonická spojení na plavební úřad, Policii České republiky, zdravotnickou záchrannou službu a Hasičský záchranný sbor České republiky a
- j) postup provozovatele před a při dosažení limitních vodních stavů pro zastavení plavby, zejména ve vztahu k plavidlům půjčovny vedeným na vodní cestě osobou bez průkazu způsobilosti.

(2) Příručka uživatele s ohledem na druh půjčovaného plavidla a vymezený úsek vodní cesty obsahuje alespoň

- a) základní údaje o plavidle a jeho obsluze,
- b) pokyny pro ovládání plavidla,
- c) základní pravidla provozu na vodní cestě a význam plavebního značení v rozsahu potřebném pro vedení malého plavidla,
- d) instrukce k proplavování plavební komorou nebo lodním zdvihadlem, nebo proplouvání jezovou propustí,
- e) zásady pro vyvazování nebo kotvení plavidla,
- f) postup při doplňování pohonných hmot a vody, ukládání a odstraňování odpadů,
- g) instrukce pro používání a obsluhu zařízení na plavidle,
- h) zákaz zasahovat do důležitých zařízení plavidla zejména pohonného a kormidelního zařízení, elektrického rozvodu nebo rozvodu plynu pro vaření a vytápění,
- i) seznam vybavení plavidla,
- j) důležité kontakty na půjčovnu, Policii České republiky, plavební úřad, Hasičský záchranný sbor České republiky, zdravotní službu nebo obsluhu plavebních komor a
- k) přílohy k příručce uživatele, kterými jsou plavební mapy vymezeného úseku vodní cesty, návody na obsluhu zařízení a vybavení plavidla zejména vařiče, pečicí či mikrovlnné trouby, radiového přijímače nebo topení.

(3) Pro plavidla bez vlastního strojního pohonu provozovaná v půjčovně může příručka uživatele obsahovat pouze údaje uvedené v odstavci 2 písm. a), b), c) a j).

(4) Seznam plavidel půjčovny musí obsahovat o každém plavidle, která lze v půjčovně půjčovat, minimálně následující údaje

- a) poznávací znaky plavidla,
- b) typ nebo druh plavidla,
- c) základní parametry plavidla (délka, šířka, ponor, maximální obsaditelnost osobami nebo maximální zatížení),
- d) v případě plavidla se strojním pohonem výkon motoru a způsob jeho ovládání a
- e) v případě plachetnice plocha plachet.

§ 107

Zrušovací ustanovení

Vyhláška č. 344/1991 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky, se zrušuje.

§ 108

Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. května 2015.

Ministr:

Ing. Ěok v. r.

- 1) Vyhláška č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů.
- 2) Evropská dohoda o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách (Dohoda ADN), vyhlášená ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 102/2011 Sb. m. s.

Příloha č. 1
Nejvyšší povolené hodnoty délky a šířky plavidla a sestav plavidel
pro jednotlivé úseky vodní cesty

(1) Pro účely této přílohy se pojmem jednotka rozumí vlečené plavidlo, nebo plavidla svázaná vedle sebe, vlečená tlačná nebo bočně svázaná sestava. Rozměry jednotky odpovídají maximálním povoleným rozměrům plavidel, tlačných, nebo bočně svázaných sestav v daném úseku vodní cesty a nesmí být překročeny.

(2) Pro jednotlivě plující plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy na Vltavě a Labi platí

a) ve směru po proudu i proti proudu

1. v úseku České Budějovice-Jiráskův jez ř. km 239,50 až Kořensko ř. km 200,40 smějí plout plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy, jejichž rozměry nepřesahují celkovou délku 45 m a celkovou šířku 5,60 m,
2. v úseku Slapy-Třebenice ř. km 91,40 až Praha-Jiráskův most ř. km 54,30 včetně Berounky po přístav Praha-Radotín ř. km 1,25 pro plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy, maximální celková délka 110 m a celková šířka 11,50 m,
3. v úseku Praha-Jiráskův most ř. km 54,30 až Mělník ř. km 0,00 pro plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy, maximální celková délka 110 m a celková šířka 10,60 m,
4. v úseku Praha-Holešovice ř. km 49,50 až Mělník ř. km 0,00, při vodním průtoku 200 m³/s a nižším v profilu vodočtu Praha, pro tlačné sestavy, maximální celková délka 120 m a celková šířka 10,60 m,
5. v úseku Praha-Holešovice ř. km 49,50 až Mělník ř. km 0,00, při vodním průtoku 200 m³/s a nižším v profilu vodočtu Praha, pro tlačné sestavy maximální celková délka 137 m a celková šířka 10,60 m, pokud jsou na přídi vybavené aktivním dokormidlovacím zařízením,
6. v úseku Kunětice ř. km 973,50 až Přelouč ř. km 951,20 pro plavidla a tlačné sestavy, maximální celková délka 45 m a celková šířka 6 m,
7. v úseku Přelouč ř. km 949,10 až Mělník ř. km 837,38 pro plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy, maximální celková délka 84 m a celková šířka 11,50 m,
8. v úseku Mělník ř. km 837,38 až Prosmyky ř. km 788,15 pro plavidla, maximální celková délka 110 m a celková šířka 11,50 m, pro tlačné a bočně svázané sestavy, maximální celková délka 137 m a celková šířka 11,50 m, 8.1 ve zdržích, vyjma plavebních kanálů vedoucích k plavebním komorám, pro tlačné a bočně svázané sestavy maximální šířka 23 m,
9. v úseku Prosmyky ř. km 788,15 až Lhotka ř. km 784,68 pro plavidla, maximální celková délka 110 m a celková šířka 11,50 m, pro tlačné a bočně svázané sestavy, maximální celková délka 137 m a celková šířka 11,50 m, 9.1 ve směru po proudu, při vodním stavu 275 cm a vyšším na vodočtu v Ústí nad Labem pro tlačné a bočně svázané sestavy, maximální celková délka 110 m a celková šířka 11,50 m, pokud nejsou vybavena aktivním dokormidlovacím zařízením,
10. v úseku Lhotka ř. km 784,68 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,67 pro plavidla, maximální celková délka 110 m a celková šířka 11,50 m, pro tlačné a bočně svázané sestavy maximální celková délka 170 m a celková šířku 11,50 m, nebo celková délka 137 m a celková šířka 23 m,
11. v úseku Mělník ř. km 837,38 až Hřensko ř. km 726,60 pro plavidla s bočnokolesovým pohonem, maximální celková šířka 14 m,

- b) ve směru po proudu
1. v úseku Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,49 až Hřensko ř. km 726,60
 - 1.1 pro plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy, maximální celková délka 110 m a celková šířka 11,50 m; plavidla, tlačné a bočně svázané sestavy delší 84 m nesmí vléci,
 2. v úseku Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,67 až Děčín ř. km 739,62 plují tlačné sestavy delší než 110 m, jejichž celková délka nepřesahuje 137 m
 - 2.1 při vodním stavu 175 cm až 400 cm na vodočtu v Ústí nad Labem bez omezení, pokud jsou vybaveny na přídi aktivním dokormidlovacím zařízením,
 - 2.2 při vodním stavu 180 cm až 400 cm na vodočtu v Ústí nad Labem, pokud nejsou vybaveny na přídi aktivním dokormidlovacím zařízením; pokud plují s ponorem menším než 110 cm, musí v celém úseku použít pomocný remorkér,
 3. v úseku Děčín (terminál) ř. km 739,62 až Hřensko ř. km 726,60 plují tlačné sestavy delší než 110 m, jejíž celková délka nepřesahuje 137 m
 - 3.1 při vodním stavu 160 cm až 500 cm na vodočtu v Ústí nad Labem bez omezení, pokud jsou vybavena na přídi aktivním dokormidlovacím zařízením,
 - 3.2 při vodním stavu 165 cm až 500 cm na vodočtu v Ústí nad Labem, pokud nejsou vybaveny na přídi aktivním dokormidlovacím zařízením; pokud plují s ponorem menším než 110 cm, musí v celém úseku použít pomocný remorkér,
- c) ve směru proti proudu
1. v úseku Hřensko ř. km 726,60 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,67
 - 1.1 pro plavidla a bočně svázané sestavy, maximální délka 110 m a šířka 11,50 m; bočně svázané sestavy nesmějí vléci,
 - 1.2 pro tlačné sestavy maximální délka 137 m a maximální šířka 11,50 m; pro tlačnou sestavu v čele vlečné sestavy maximální délka 110 m a smí vléci pouze jednu jednotku,
 2. v úseku Hřensko ř. km 726,60 až Děčín ř. km 740,74 a v úseku Děčín-Staré Město ř. km 741,80 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,67, při vodním stavu 275 cm a vyšším na vodočtu v Ústí nad Labem, pro bočně svázané sestavy, maximální délka 110 m a maximální šířka 23 m.
- (3) Pro vlečné sestavy na Vltavě a Labi platí
- a) ve směru po proudu i proti proudu
1. v úseku České Budějovice-Jiráskův jez ř. km 239,50 až Kořensko ř. km. 200,40 smí být v sestavě nejvýše jedna jednotka,
 2. v úseku Slapy-Třebenice ř. km 91,40 až Mělník ř. km 0,00 smí být v sestavě nejvýše jedna jednotka,
 3. v úseku Kunětická ř. km 973,70 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,67 smí být sestavě nejvýše jedna jednotka.
- b) ve směru po proudu
1. v úseku Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,67 až Hřensko ř. km 726,60 smí být v sestavě nejvýše jedna jednotka,
- c) ve směru proti proudu
1. v úseku Hřensko ř. km 726,60 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,67 smí být délka celé sestavy do 500 m a šířka 11,50 m.
- (4) V úseku řeky Moravy včetně Baťova kanálu Otrokovice-jez Bělov až Hodonín ř. km 101,77 nesmí celková délka plavidla, tlačné, bočně svázané a vlečné sestavy překročit ve směru po i proti proudu délku 20 m a šířku 5 m.

Příloha č. 2
Nejvyšší povolené hodnoty ponoru plavidla
pro jednotlivé úseky vodní cesty

- (1) Na Vltavě nesmí být překročeny tyto maximální hodnoty ponoru
- a) v úseku České Budějovice ř. km 239,50 až Kořensko ř. km 200,40, v období od 1. dubna do 31. října – 1,3 m,
 - b) v úseku Hluboká nad Vltavou ř. km 229,04 až ř. km 220,50, od hladiny 368,90 m n. m. a nižší ve zdrži Hněvkovice se plavební dráha nevytyčuje – ponory nejsou garantovány,
 - c) v úseku Kořensko ř. km 200,40 až Orlík ř. km 144,65
 - 1. v úseku Kořensko ř. km 200,40 až Podolsko ř. km 182,66 při hladině 347,65 m n. m. a vyšší ve zdrži Orlík – 1,3 m,
 - 2. v úseku Podolsko ř. km 182,66 až Orlík ř. km 144,65 při hladině 347,60 m n. m. a vyšší ve zdrži Orlík – 2,2 m,
 - 3. v úseku Kořensko ř. km 200,40 až Červená nad Vltavou ř. km 179,10, od hladiny 329,60 m n. m. po hladinu 347,60 m n. m. ve zdrži Orlík, v období od 1. května do 30. září se plavební dráha nevytyčuje, plavební komora Kořensko je mimo provoz – ponory nejsou garantovány,
 - 4. v úseku Červená nad Vltavou až Orlík ř. km 144,65 při hladině od 329,60 m n. m. po hladinu 347,60 m n. m. ve zdrži Orlík, v období od 1. května do 30. září – 2,2 m,
 - d) v úseku Orlík ř. km 144,65 až Kamýk nad Vltavou ř. km 134,73 od hladiny 282,10 m n. m. po hladinu 284,60 m n. m. ve zdrži Kamýk nad Vltavou, v období od 1. května do 30. září – 2,2 m,
 - e) v úseku Kamýk nad Vltavou ř. km 134,73 až Slapy ř. km 91,70
 - 1. v úseku Kamýk nad Vltavou ř. km 134,73 až Vestec ř. km 128,93 od hladiny 269,10 m n. m. po hladinu 269,60 m n. m. ve zdrži Slapy – 1,7 m,
 - 2. v úseku Vestec ř. km 128,93 až Slapy ř. km 91,70 od hladiny 269,10 m n. m. po hladinu 269,60 m n. m. ve zdrži Slapy – 2,2 m,
 - 3. v úseku Kamýk nad Vltavou ř. km 134,73 až Slapy ř. km 91,70 od hladiny 269,60 m n. m. po hladinu 270,60 m n. m. ve zdrži Slapy – 2,2 m,
 - f) v úseku Slapy-Třebeňovice ř. km 91,40 až Praha-Modřany ř. km 64,00 – 1,20 m,
 - g) v úseku Praha-Modřany ř. km 64,00 až Mělník ř. km 0,00 – 1,80 m.
- (2) Na Berounce nesmějí ponory plavidel přesahovat hodnotu v úseku Praha-přístav Radotín ř. km 1,25 až soutok s Vltavou ř. km 0,00 – 1,80 m.
- (3) Na kanalizovaném Labi nesmí být překročeny maximální ponory plavidel
- a) v úseku Kunětice ř. km 973,50 až Přelouč ř. km 951,20 – 1,05 m,
 - b) v úseku Přelouč ř. km 949,10 až Mělník ř. km 837,38 – 2,10 m,
 - c) v úseku Mělník ř. km 837,38 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,85 – 2,00 m,
 - d) v úseku Mělník ř. km. 837,38 až Lovosice ř. km 789,14 při vodním průtoku 150 m³/s a vyšším v profilu vodočtu Mělník – 2,10 m,
 - e) v úseku Lovosice ř. km 789,14 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,85 při vodním stavu 280 cm až 300 cm na vodočtu v Ústí nad Labem (průtok 350 m³/s až 400 m³/s v profilu vodočtu Ústí nad Labem) – 2,10 m,
 - f) v úseku Lovosice ř. km 789,14 až Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,85 při vodním stavu nad 300 cm na vodočtu v Ústí nad Labem (průtok nad 400 m³/s v profilu vodočtu Ústí nad Labem) – 2,20 m.
- (4) Na regulovaném Labi musí být při stanovení maximálního ponoru plavidel dodržena následující ustanovení
- a) v úseku Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,32 až Hřensko ř. km 726,60 pro pla-

- vidla s vrtulovým pohonem, která plují proti proudu samostatně nebo která vlečou jiná plavidla, plovoucí tělesa nebo plovoucí zařízení a pro všechna plavidla, která plují proti proudu v tlačných a bočně svázaných sestavách, jejichž pohyb zajišťují plavidla s vrtulovým pohonem, se nejvýše povolené ponory vypočítají
1. pro úsek od ř. km 767,32 po ř. km 739,65 odpočtem 75 cm od zajištěného vodního stavu do 200 cm na vodočtu v Ústí nad Labem a odpočtem 70 cm od zajištěného vodního stavu nad 200 cm na vodočtu v Ústí nad Labem,
 2. pro úsek od ř. km 739,65 po ř. km 726,60 odpočtem 60 cm od zajištěného vodního stavu na vodočtu v Ústí nad Labem,
- a) v úseku Ústí nad Labem-Střekov ř. km 767,32 až Hřensko ř. km 726,60 pro jiná plavidla, než uvedená pod písmenem a), která plují proti proudu a pro všechna plavidla plující po proudu se nejvýše povolené ponory vypočítají
1. pro úsek od ř. km 767,32 po ř. km 739,65 odpočtem 60 cm od zajištěného vodního stavu do 200 cm na vodočtu v Ústí nad Labem a odpočtem 55 cm od zajištěného vodního stavu nad 200 cm na vodočtu v Ústí nad Labem,
 2. pro úsek od ř. km 739,65 po ř. km 726,60 odpočtem 45 cm od zajištěného vodního stavu na vodočtu v Ústí nad Labem,
- c) při vodním stavu 275 cm a vyšším na vodočtu v Ústí nad Labem, správce vodního toku již negarantuje zajištěný vodní stav pro plavidla s úměrně vyšším ponorem; ponory plavidel při vodních stavech nad 275 cm na vodočtu v Ústí nad Labem se vypočítají podle písmena a) nebo b) v závislosti na směru plavby nebo druhu pohonu; při výpočtu možného ponoru je nutné informovat se o tendenci (setrvalosti) uváděného vodního stavu na dispečinku Povodí Labe, s p., v Hradci Králové,
- d) maximální přípustný ponor plavidel je 2,80 m, vlečená plavidla s vrtulovým pohonem, která plují proti proudu, pokud vlastní pohon použijí pouze pro zajištění ovladatelnosti plavidla, mohou mít ponor vypočítaný podle písmena b); vlečná plavidla musí mít proto dostatečný výkon strojů; omezení použití vlastního pohonu se nevztahuje na vlečená plavidla s vrtulovým pohonem, která plují proti proudu, jejichž ponor se vypočítá podle písmena a),
- e) vlečená plavidla s vrtulovým pohonem, která plují proti proudu, pokud vlastní pohon použijí pouze pro zajištění ovladatelnosti plavidla, mohou mít ponor vypočítaný podle písmena b); vlečná plavidla musí mít proto dostatečný výkon strojů; omezení použití vlastního pohonu se nevztahuje na vlečená plavidla s vrtulovým pohonem, která plují proti proudu, jejichž ponor se vypočítá podle písmena a),
- f) zajištěným vodním stavem se rozumí takový dosažený vodní stav na vodočtu v Ústí nad Labem, který s přesností minus 5 cm, nanejvýš ve dvou po sobě následujících hodinách, garantuje správce vodního toku Povodí Labe, s. p., po celou dobu od jeho vyhlášení, to je od 9:00 hodin do 24:00 hodin každého dne; v čase od 00:01 hodin do 9:00 hodin se udržuje vydaná předpověď z předchozího dne a ponory plavidel se vypočítají odpočtem od této předpovědi,
- g) pokud správce vodního toku Povodí Labe vyhlásí, že bude udržovat vodní stav na vodočtu v Ústí nad Labem v určitém časovém úseku vyšší než je zajištěný vodní stav, vypočítají se pro tento stav nejvýše povolené ponory plavidel podle písmena a) nebo b) v závislosti na směru plavby nebo druhu pohonu a postupu průtokové vlny ve vodním toku. Správce vodního toku garantuje pouze dodržení vodního stavu na vodočtu v Ústí nad Labem.
- (5) V úseku řeky Moravy včetně Baťova kanálu Otrokovice-jez Bělov ř. km 166,77 až Hodonín ř. km 101,77 nesmí ponor plavidel přesahovat hodnotu – 1,20 m.

Příloha č. 3
Nejvyšší povolené hodnoty výšky pevného bodu plavidla
a sestavy plavidel pro jednotlivé úseky vodní cesty

(1) S ohledem na podjezdné výšky stávajících mostů a lávek na labsko-vltavské vodní cestě jsou nejvyšší výšky pevného bodu plavidel nad hladinou vody, při nejvyšším vodním stavu povoleném pro plavbu stanoveny takto

- a) na Vltavě v úseku Slapy-Třebovice ř. km 91,70 až Mělník ř. km 0,00 – 4,50 m, pro plavební komory Hořín platí tato hodnota pouze do vodního stavu 280 cm na vodočtu v Mělníku,
- b) na Labi v úseku Kunětické ř. km 973,70 až Přelouč ř. km 951,20 – 4,00 m, hranice podjezdné výšky je vyznačena na pilíři průjezdního profilu mostu bílou čarou
- c) na Labi v úseku Přelouč ř. km 949,10 až Lysá nad Labem ř. km 878,05–5,25 m,
- d) na Labi v úseku Lysá nad Labem ř. km 878,05 až Mělník ř. km 837,38 – 4,70 m až 5,25 m dle aktuální podjezdné výšky zobrazené proměnným plavebním značením na mostech v Obříství ř. km 845,296, v Neratovicích ř. km 849,829 a v Čelákovících ř. km 873,628,
- e) na Labi v úseku Mělník ř. km 837,38 až Hřensko ř. km 726,60 – 6,50 m,
- f) na řece Morava
 1. v úseku Otrokovice-jez Bělov ř. km 166,77 až Rohatec ř. km 107,93 – 2,4 m,
 2. v úseku Rohatec ř. km 107,93 až Hodonín ř. km 101,77 – 4,0 m.

(2) Podjezdné výšky uvedené v odstavci 1 jsou stanoveny s ohledem na nejvyšší umístěnou část konstrukce plavidla, kterou nelze běžnými prostředky na plavidle sklopit, spustit anebo demontovat.

Příloha č. 4
Písmenný kód státu domovského přístavu
nebo místa registrace plavidel

RAKOUSKO	A	MALTA	MLT
BĚLORUSKO	BY	HOLANDSKO	N
BELGIE	B	NORSKO	NO
BOSNA A HERCEGOVINA	BIH	POLSKO	PL
BULHARSKO	BG	PORTUGALSKO	P
CHORVATSKO	HR	MOLDAVSKÁ REPUBLIKA	MD
ČESKÁ REPUBLIKA	CZ	RUMUNSKO	R
FINSKO	FI	RUSKÁ FEDERACE	RUS
FRANCIE	F	SRBSKO	SRB
NĚMECKO	D	SLOVENSKO	SK
MAĎARSKO	HU	SLOVINSKO	SLO
ITÁLIE	I	ŠVÉDSKO	SE
LITVA	LT	ŠVÝCARSKO	CH
LUXEMBURSKO	L	UKRAJINA	UA

Příloha č. 5 Optická signalizace plavidel

1. Obecná ustanovení

1.1 Zobrazení této přílohy se vztahují na signalizaci uvedenou v části třetí těchto Pravidel.

1.2 Pro účely části třetí těchto pravidel, jakož i této přílohy se rozumí

- a) bílým světlem, červeným světlem, zeleným světlem, žlutým světlem a modrým světlem světla, použita v návěstních svítilnách plavidel,
- b) silným světlem, jasným světlem a obyčejným světlem světla, jejichž hodnoty fotometrické intenzity, za běžných klimatických podmínek zajišťují dostatečnou viditelnost uvedenou v tabulce

barva světla	druh světla					
	obyčejné		jasné		silné	
	intenzita v cd	viditelnost v km	intenzita v cd	viditelnost v km	intenzita v cd	viditelnost v km
bílá	2–4	2,3–3,0	9–25	3,9–5,3	35–100	5,9–7,7
červená nebo zelená	0,9–5	1,7–3,2	3,6–20	2,8–5,0		
žlutá	0,8–2,4	1,6–2,5	3,6–15	2,9–4,6		
modrá	1	1,8	–	–		

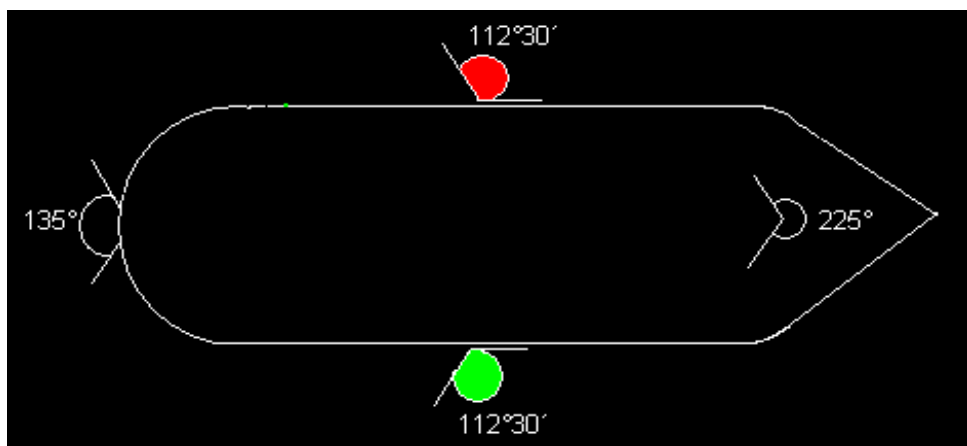
c) blikavým světlem přerušované světlo s počtem 40 až 60 záblesků za minutu,

d) zábleskovým světlem přerušované světlo s počtem 100 až 120 záblesků za minutu,

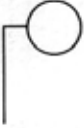
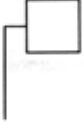
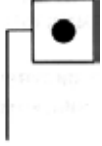
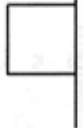
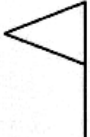
1.3 Uvedená zobrazení mají pouze orientační charakter. Závazná je textová část těchto Pravidel.

Doplňková signalizace, kterou lze předepsat, je na obrázcích znázorněna samostatně (pouze doplňková signalizace) nebo pro výstižnost doplňková signalizace společně se základní signalizací nebo s jednou z možných variant základní signalizace.

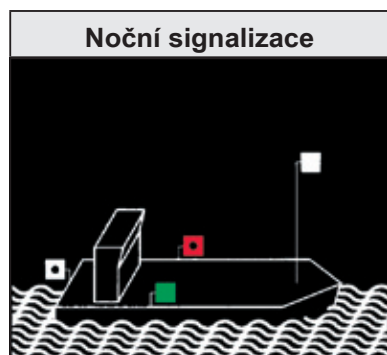
Vysvětlivky pod zobrazeními se týkají pouze doplňkové signalizace.



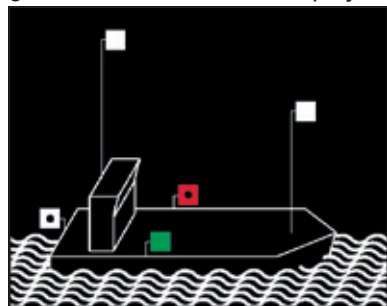
1.4 Vysvětlivky k zobrazením

a)		Stálé světlo viditelné ze všech stran (světlo svítící nepřerušovaně v obzorovém výseku 360°)	
b)		Stálé světlo, viditelné pouze ve vymezeném obzorovém výseku. Světlo, které pozorovatel nevidí, je označeno bodem uprostřed.	
c)		Blikavé světlo Zábleskové světlo	
d)		Světlo rozsvěcované v situacích, stanovených těmito pravidly	
e)		Tabule nebo vlajka (§ 13)	
f)		Plamenec (§ 13)	
g)		Balón (§ 14)	
h)		Válec (§ 14)	
i)		Kužel (§ 14)	
j)		Dvojitý kužel (§ 14)	
k)		Radarový odražeč	

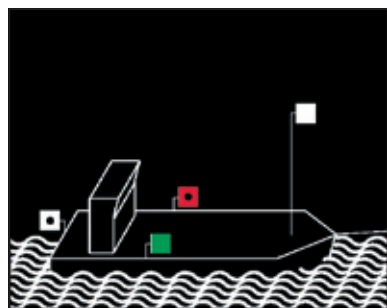
2. Signalizace za plavby



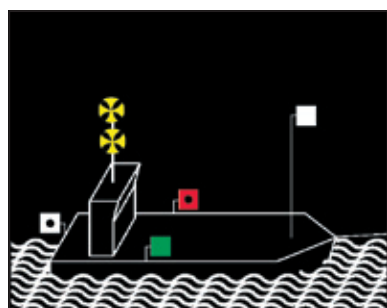
§ 17 odst. 1: Samostatně plující plavidlo s vlastním pohonem



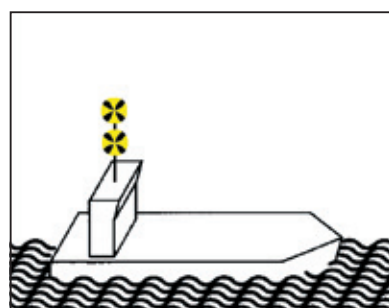
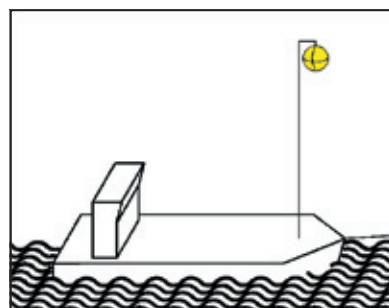
§ 17 odst. 2: Samostatně plující plavidlo s vlastním pohonem s druhým vrcholovým světlem. Toto světlo je povinné pro plavidla delší než 110 m.



§ 17 odst. 3: Plavidlo s vlastním pohonem, které krátkodobě pluje za pomocným remorkérem.

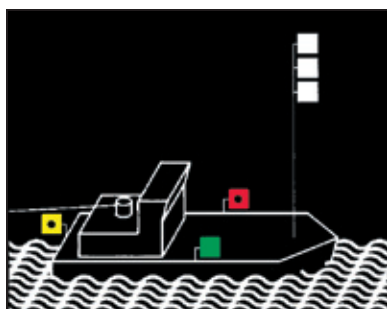
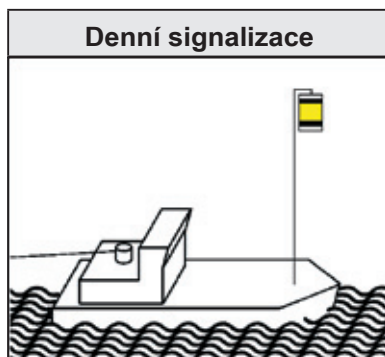


§ 17 odst. 4: Vysokorychlostní plavidlo

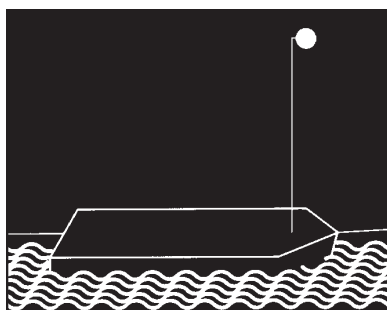
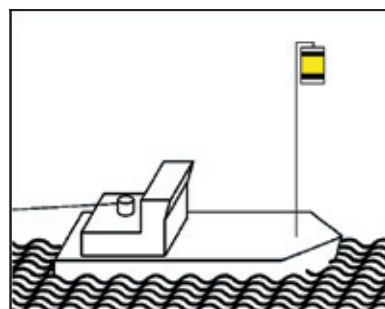




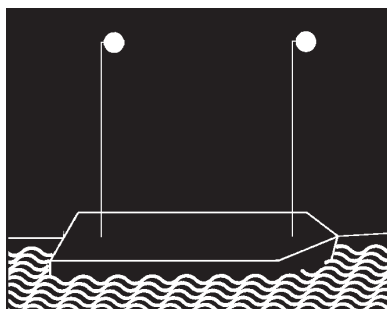
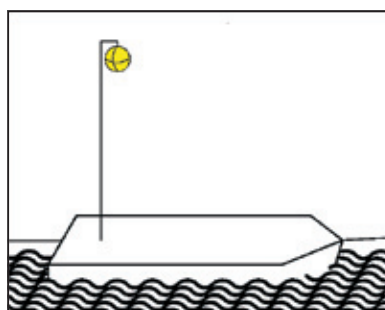
§ 18 odst. 1: Remorkér v čele vlečné sestavy nebo pomocný remorkér



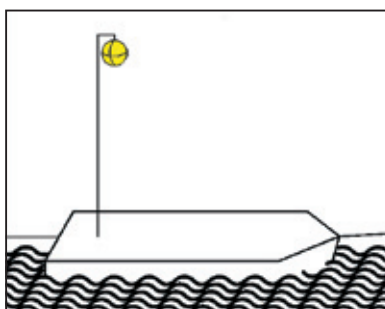
§ 18 odst. 2: Každý z remorkérů v čele sestavy vlečené více remorkéry vedle sebe

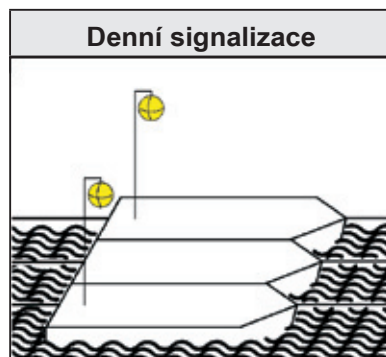
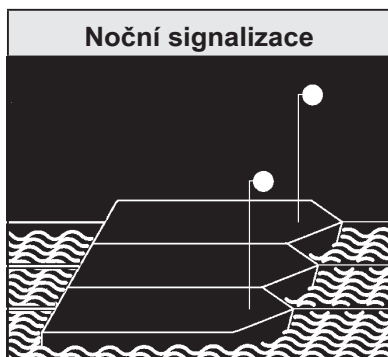


§ 18 odst. 3: Vlečené plavidlo

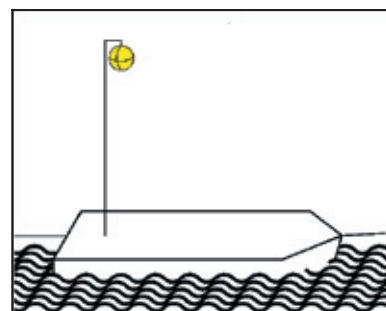
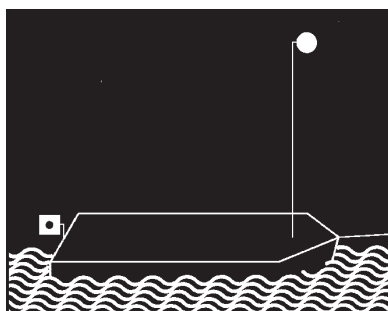


§ 18 odst. 4 písm. a): Vlečené plavidlo delší než 110 m

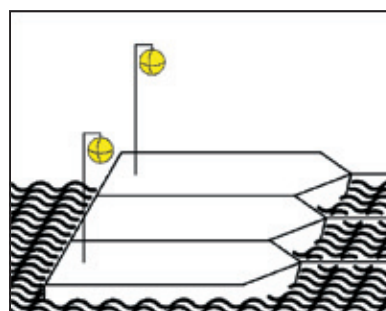
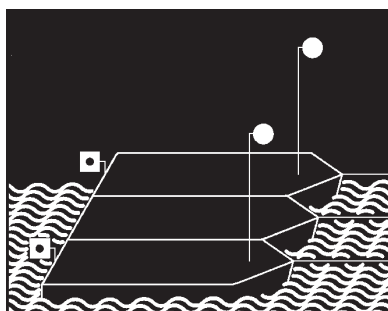




§ 18 odst. 4 písm. b): Vlečená bočně svázaná plavidla složená z více než dvou

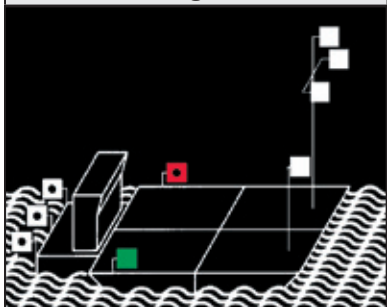


§ 18 odst. 5: Vlečené plavidlo na konci sestavy



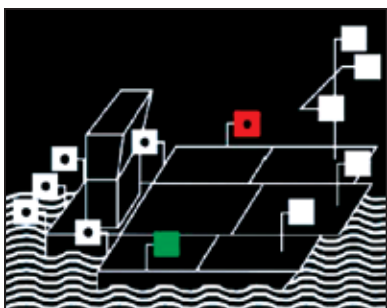
§ 18 odst. 5: Vlečená bočně svázaná plavidla na konci sestavy

Noční signalizace

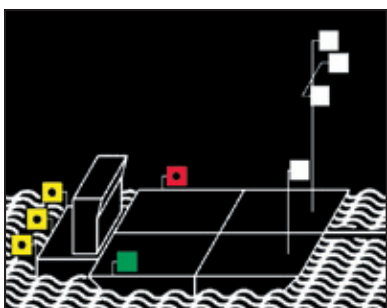


§ 19 odst.1: Tlačná sestava

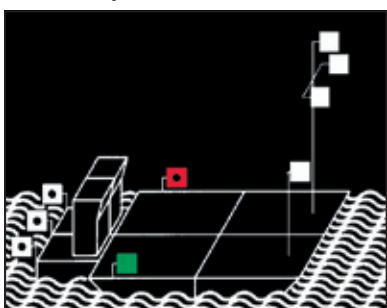
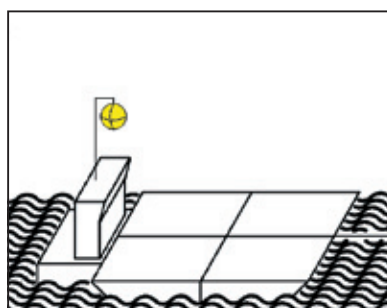
Denní signalizace



§ 19 odst. 1: Tlačná sestava složená z více než dvou plavidel, jejichž zádě přesahují tlačný remorkér celou šířkou

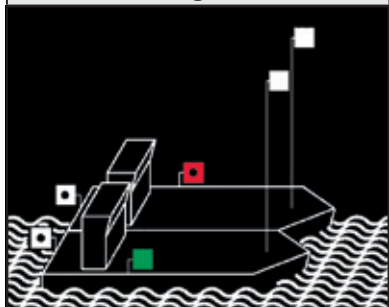


§ 19 odst. 2 a 3: Tlačná sestava plující za jedním nebo několika pomocnými remorkéry

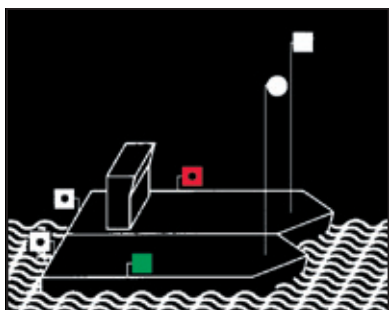


§ 19 odst. 4: Tlačná sestava se dvěma remorkéry

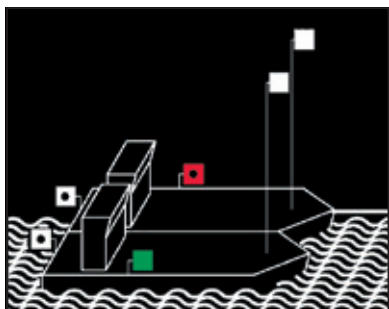
Noční signalizace



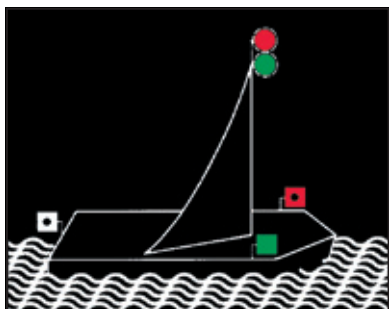
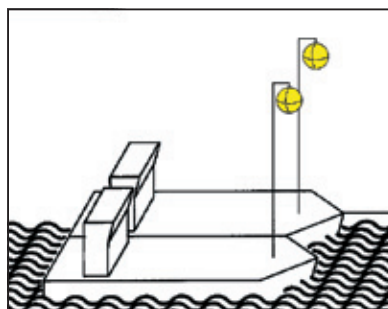
§ 20 odst. 1: Bočně svázaná sestava: Dvě plavidla s vlastním pohonem



§ 20 odst. 1: Bočně svázaná sestava: Jedno plavidlo s vlastním pohonem a jedno plavidlo bez vlastního pohonu

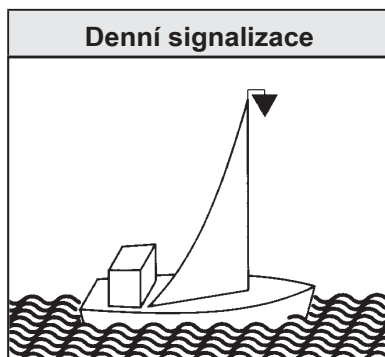
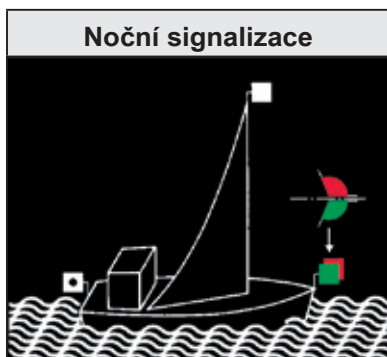


§ 20 odst. 2: Bočně svázaná sestava plující za jedním nebo několika pomocnými remorkéry

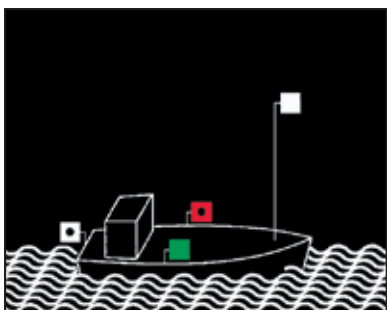


§ 21: Plachetnice

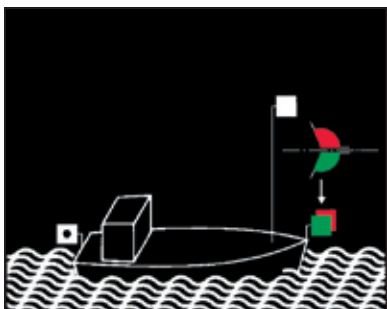
Denní signalizace



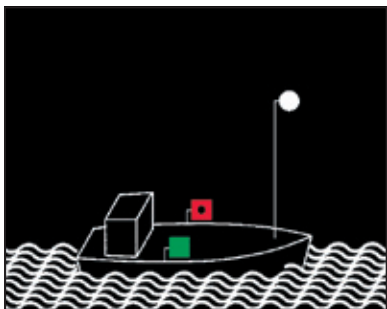
§ 21 odst. 3: Plachetnice plující pomocí plachet a strojního pohonu současně



§ 22 odst. 1: Samostatně plující malé plavidlo s vlastním pohonem

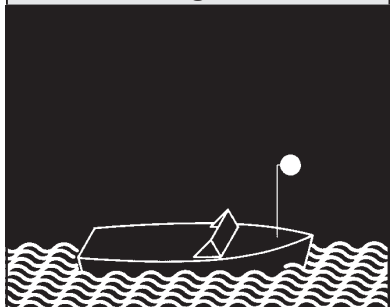


§ 22 odst. 1: Samostatně plující malé plavidlo s vlastním pohonem s bočními světly vedle sebe nebo v jednom svítidle na přídi nebo poblíž ní

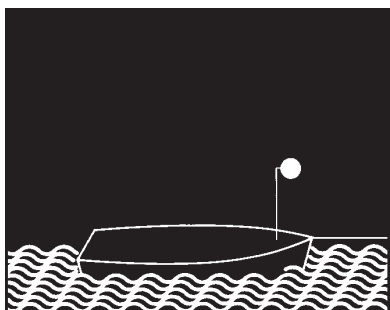


§ 22 odst. 1: Samostatně plující malé plavidlo s vlastním pohonem: Vrcholové světlo nahrazeno jasným bílým světlem viditelným ze všech stran

Noční signalizace



§ 22 odst. 2: Samostatně plující malé plavidlo s vlastním pohonem, jehož délka nepřesahuje 7 m



§ 22 odst. 4: Malé plavidlo vlečené nebo vedené v bočně svázané sestavě



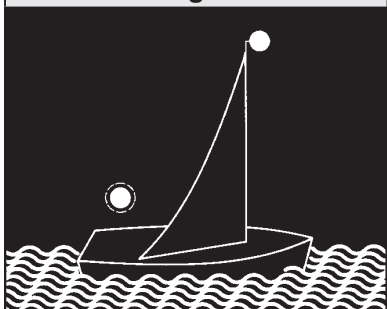
§ 22 odst. 5: Plachetnice, která je malým plavidlem



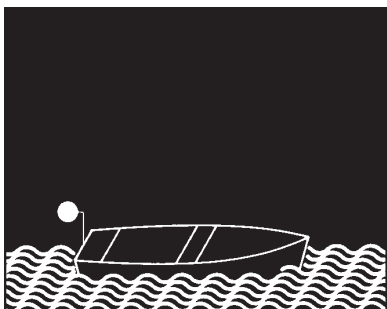
§ 22 odst. 5: Plachetnice, která je malým plavidlem, boční světla a zádové světlo, soustředěná v jedné svítilně na vrcholu nebo v horní části stěžně

Denní signalizace

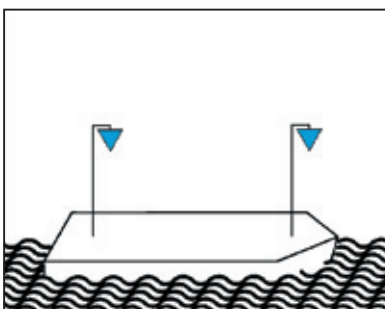
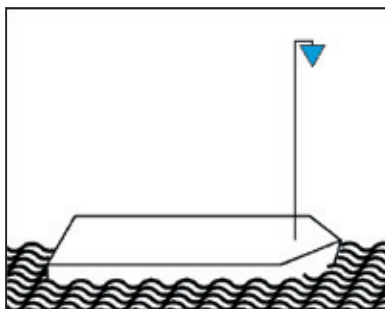
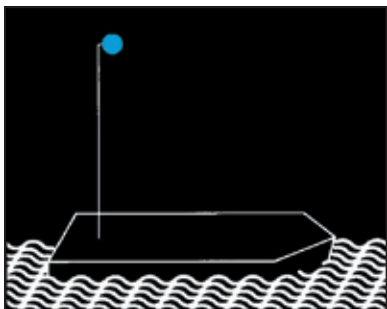
Noční signalizace



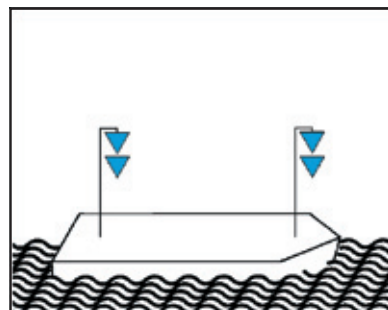
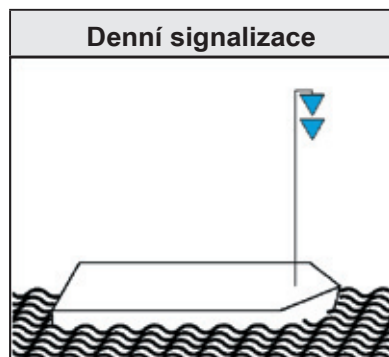
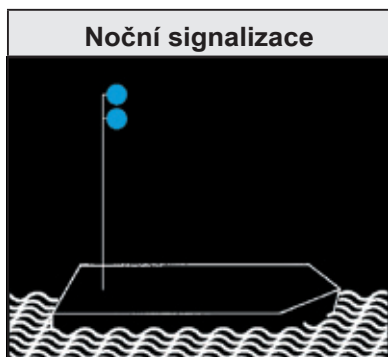
§ 22 odst. 5: Plachetnice, která je malým plavidlem, nepřesahuje-li její délka 7 m, nese bílé světlo viditelné ze všech stran. Při přiblížení jiných plavidel signalizuje i druhým obyčejným bílým světlem



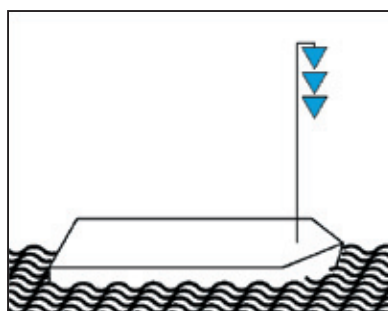
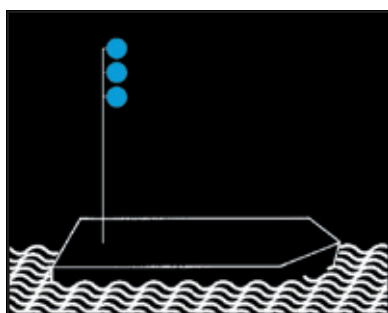
§ 22 odst. 6: Samostatně plující malé plavidlo, které nemá vlastní pohon ani plachty



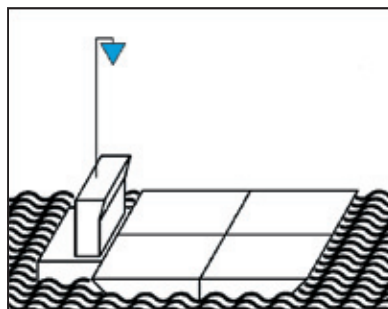
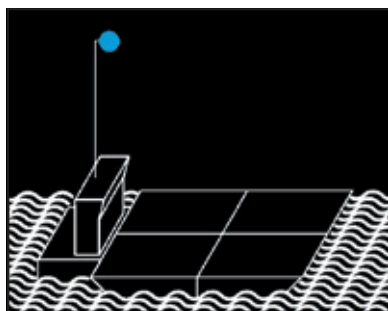
§ 23 odst. 1 a 2: Plavidlo, přepravující nebezpečné věci



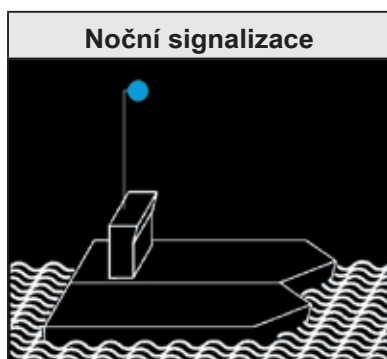
§ 23 odst. 1 a 2: Plavidlo, přepravující nebezpečné věci



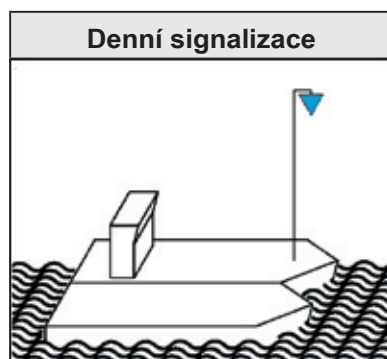
§ 23 odst. 1 a 2: Plavidlo, přepravující nebezpečné věci



§ 23 odst. 3: Tlačná sestava přepravující nebezpečné věci

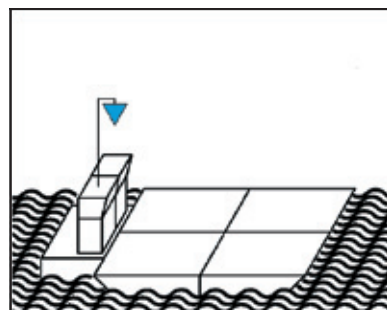
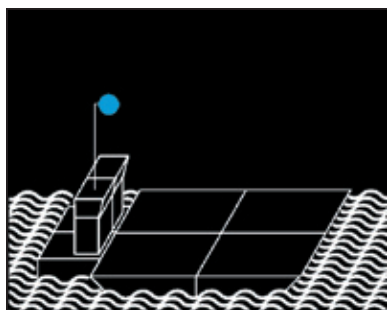


Noční signalizace

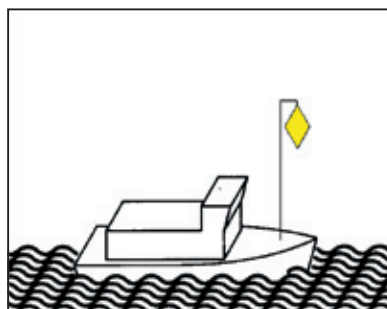


Denní signalizace

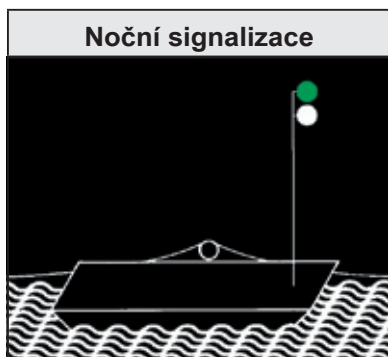
§ 23 odst. 3: Bočně svázaná sestava přepravující nebezpečné věci



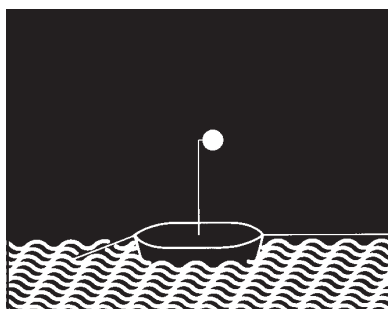
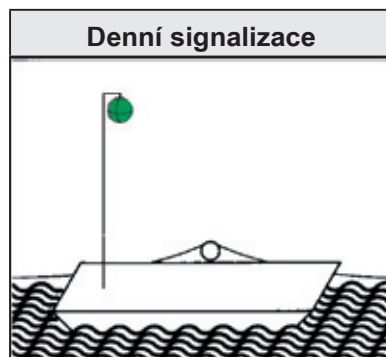
§ 23 odst. 4: Tlačná sestava, jejíž pohyb zajišťují dva remorkéry vedle sebe



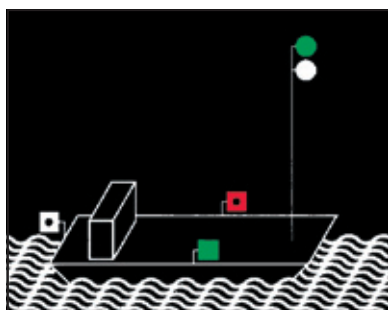
§ 24: Plavidlo, na kterém je povoleno přepravovat více než 12 cestujících a nepřesahuje délku 20 m



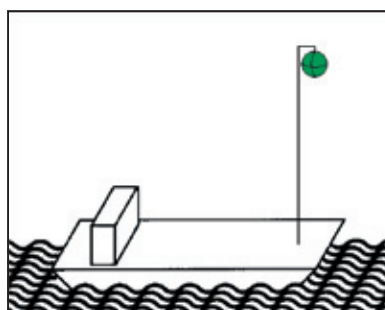
§ 25 odst. 1: Převozní loď, která nepluje volně



§ 25 odst. 2: Loďka nebo plovák nesoucí vodící lano převozní loďě



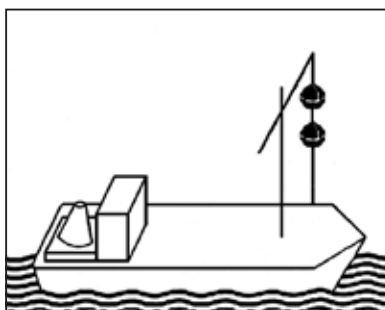
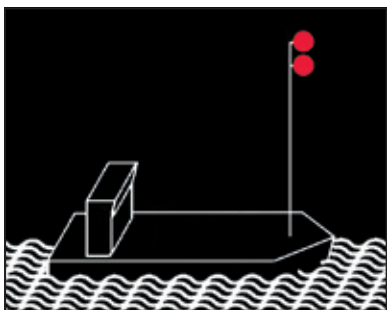
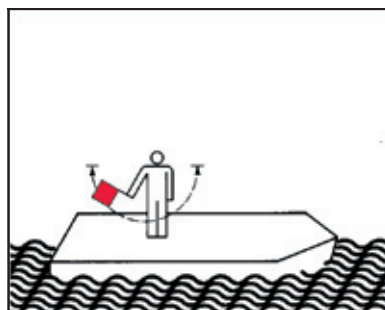
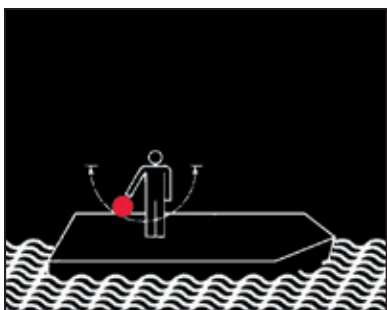
§ 25 odst. 3: Volně plující převozní loď



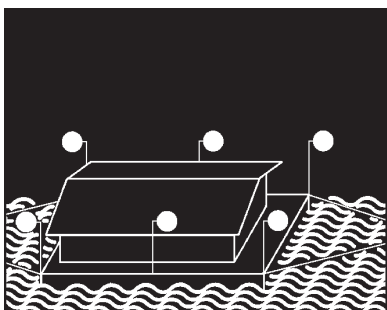
Noční signalizace

Denní signalizace

§ 26: Plavidlo, které má oprávnění přednostního proplutí



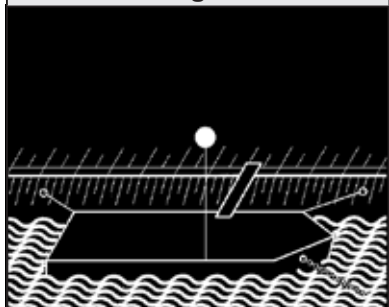
§ 27 odst. 1: Plavidlo, které ztratilo manévrovací schopnost



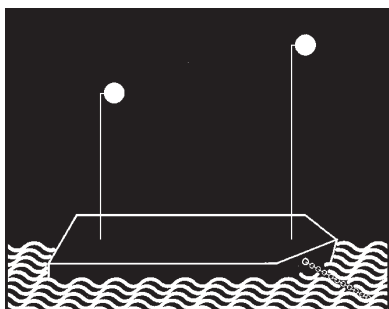
§ 28: Plovoucí těleso nebo plovoucí zařízení za plavby

3. Signalizace za stání

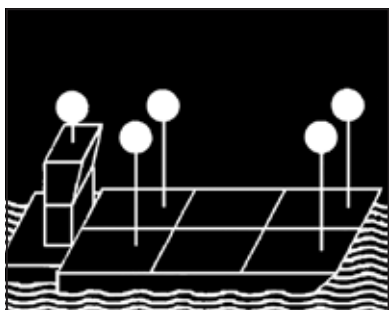
Noční signalizace



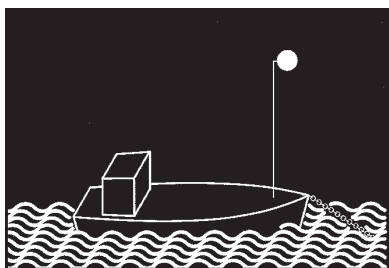
§ 29 odst. 1: Plavidlo stojící při břehu



§ 29 odst. 1: Plavidlo stojící bez přímého nebo nepřímého přístupu na břeh

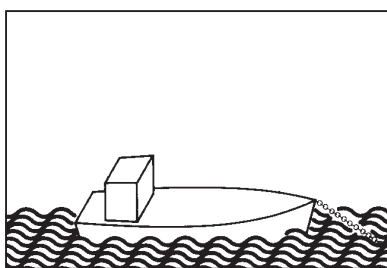
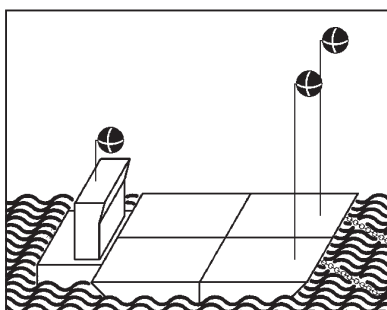
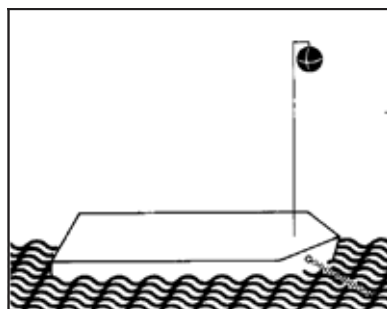


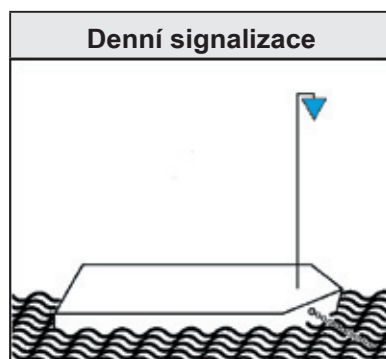
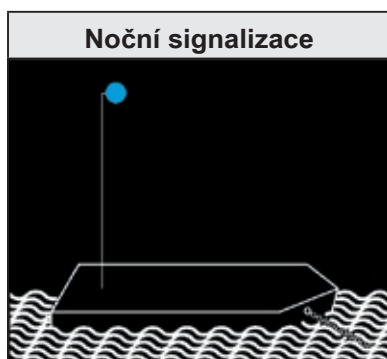
§ 29 odst. 2: Tlačná sestava stojící bez přímého nebo nepřímého přístupu na břeh



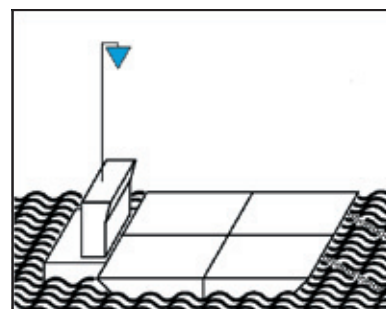
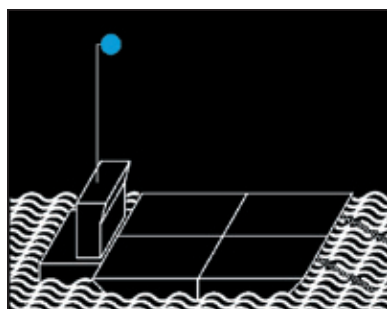
Čl. § 29 odst. 3: Malé plavidlo za stání

Denní signalizace

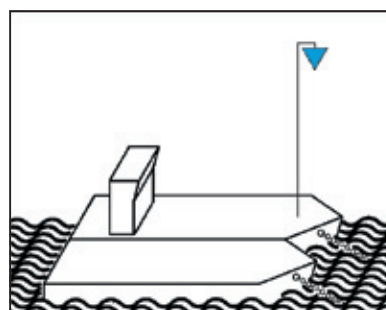
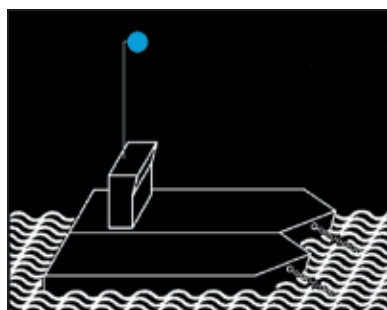




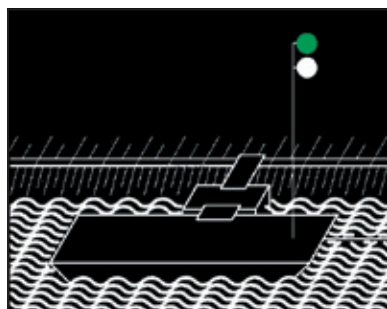
§ 30: Plavidlo přepravující nebezpečné věci, za stání



§ 30: Tlačná sestava přepravující nebezpečné věci, za stání

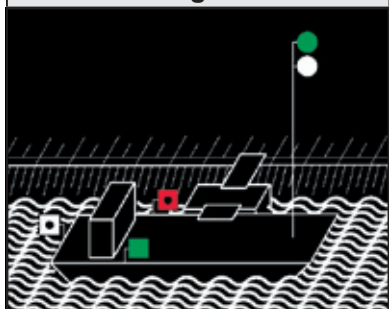


§ 30: Bočně svázaná sestava přepravující nebezpečné věci, za stání



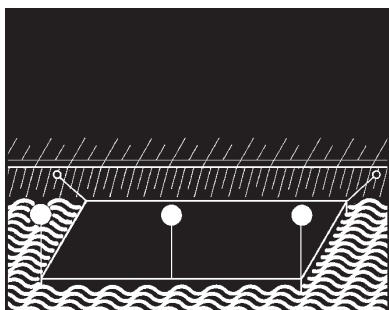
§ 31 odst. 1: Převozní loď neplující volně, stojící na svém stanovišti

Noční signalizace

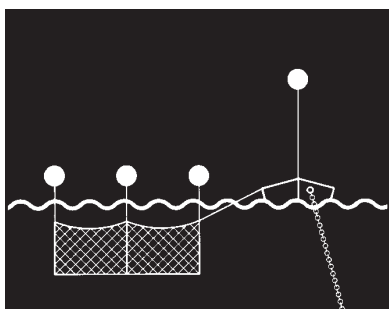


§ 31 odst. 2: Volně plující převozní loď stojící na svém stanovišti, pokud je v provozu

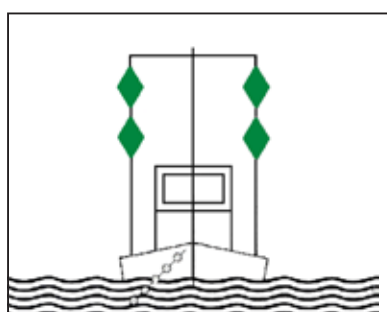
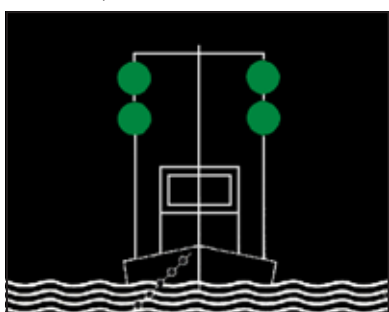
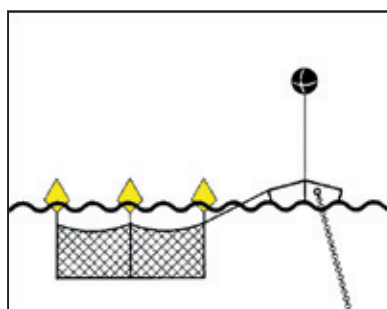
Denní signalizace



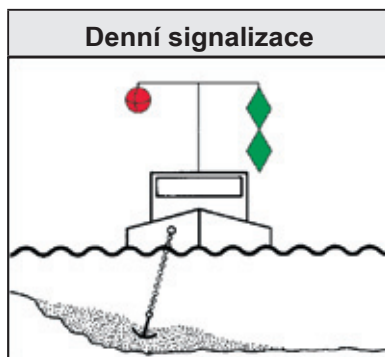
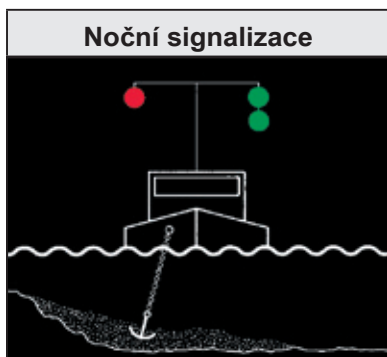
§ 32: Plovoucí těleso nebo plovoucí zařízení za stání



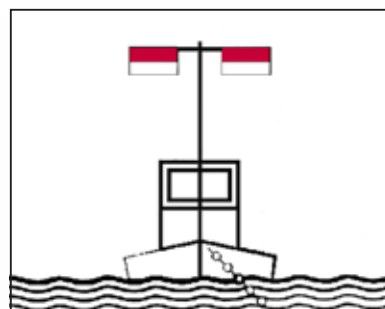
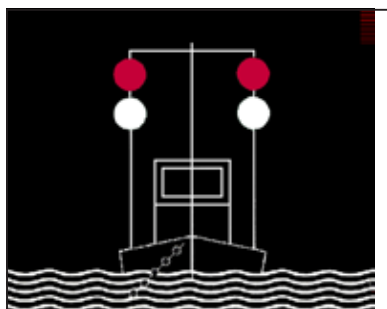
§ 33: Plavidlo při rybolovu pomocí rybářských sítí nebo jiného rybolovného zařízení, za stání



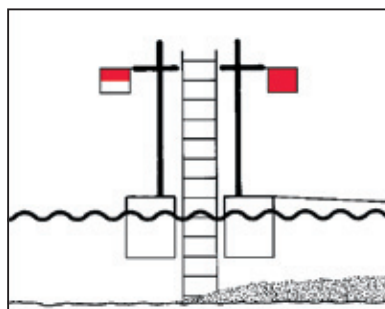
§ 34 odst. 1 písm. a): Plovoucí stroj nebo plavidlo vykonávající práci na vodní cestě nebo provádějící sondážní či měřicí operace na místě: Proplutí je možné po obou stranách



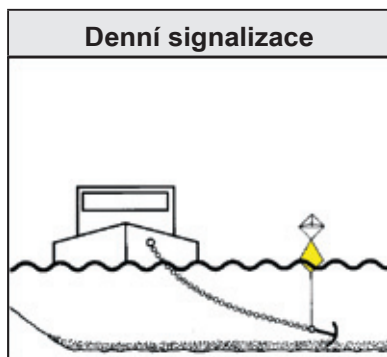
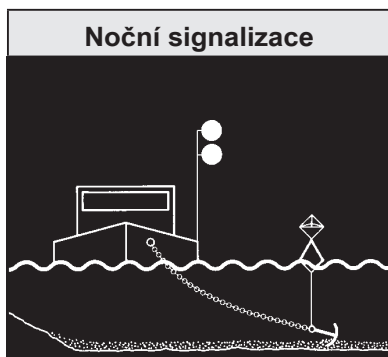
§ 34 odst. 1 písm. a) a b): Plovoucí stroj nebo plavidlo vykonávající práci na vodní cestě nebo provádějící sondážní či měřicí operace na místě: Proplutí je možné po jedné straně



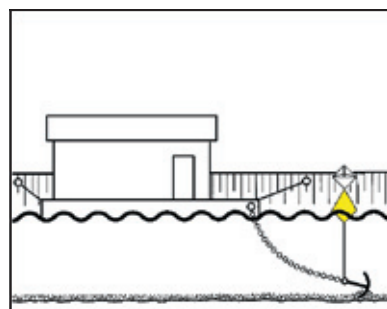
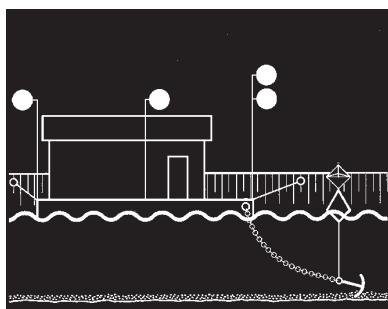
§ 34 odst. 2 písm. a) a odst. 3 a 4: Plovoucí stroj nebo plavidlo vykonávající práci na vodní cestě nebo provádějící sondážní či měřicí operace na místě nebo nasedlé anebo potopené plavidlo, vyžadující ochranu před vlnobitím: Proplutí je možné po obou stranách



§ 34 odst. 2 písm. b) a odst. 3 a 4: Plovoucí stroj nebo plavidlo vykonávající práci na vodní cestě nebo provádějící sondážní či měřicí operace na místě nebo nasedlé anebo potopené plavidlo, vyžadující ochranu před vlnobitím: Proplutí je možné po jedné straně



§ 35: Plavidlo, jehož kotvy mohou vytvářet nebezpečí pro plavbu

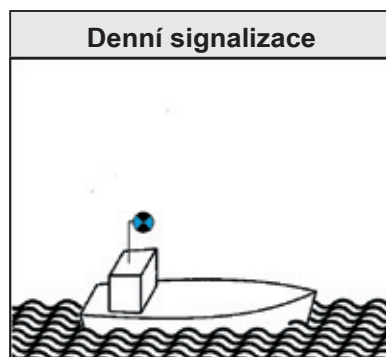


§ 35:Plovoucí těleso nebo plovoucí zařízení, jehož kotvy mohou vytvářet nebezpečí pro plavbu

4. Zvláštní signalizace

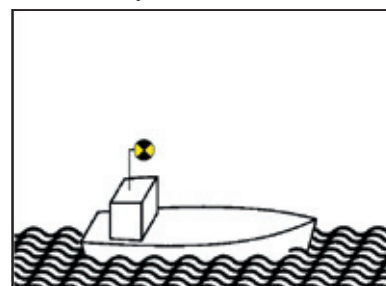
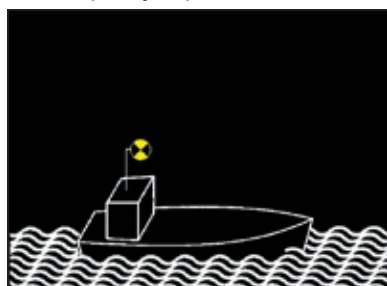


Noční signalizace

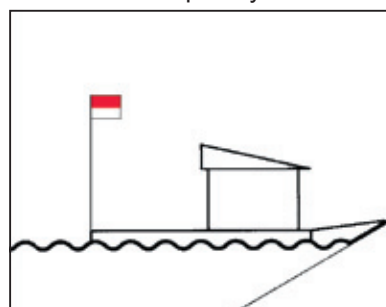
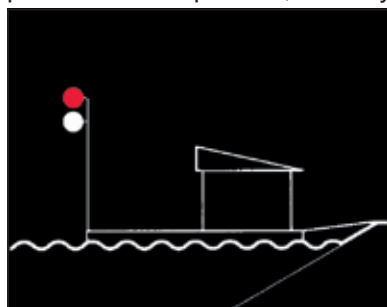


Denní signalizace

§ 36: Doplnková signalizace plavidla plavebního úřadu, Policie ČR, obecní policie, Celní správy a plavidlo složek integrovaného záchranného systému



§ 37: Zvláštní signalizace plavidla, které poskytuje technickou pomoc jiným plavidlům nebo plavidla, které vykonává práci na vodní cestě za plavby



§ 38: Doplnková signalizace pro ochranu před vlnobitím



§ 39: Signály v nouzi



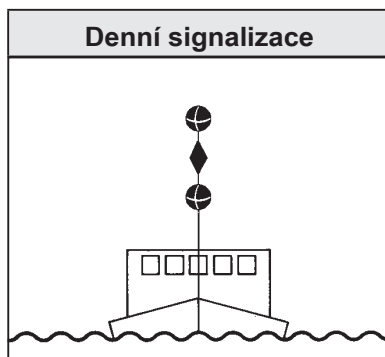
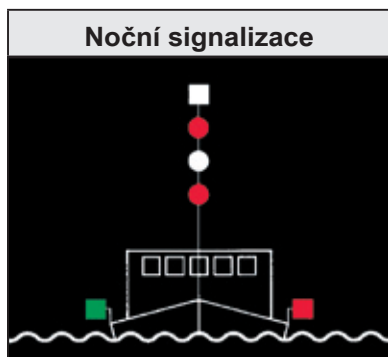
§ 40: Zákaz vstupu na plavidlo



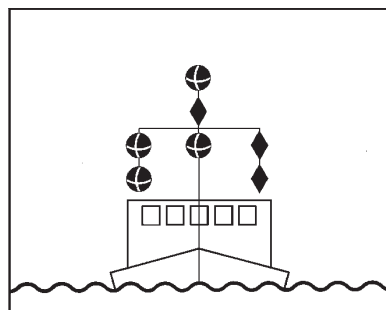
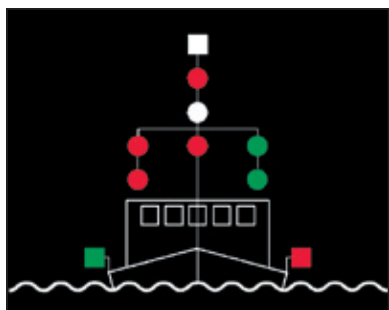
§ 41: Zákaz kouření a používání otevřeného ohně



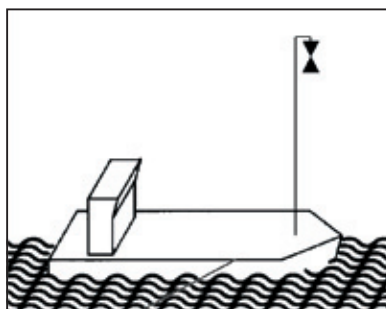
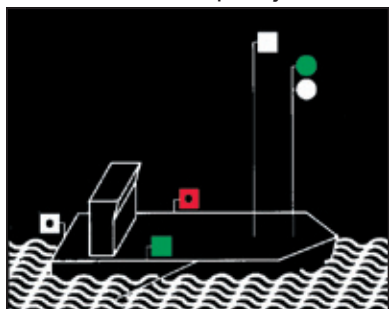
§ 42: Zákaz bočního stání



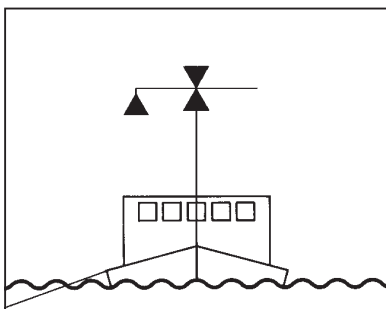
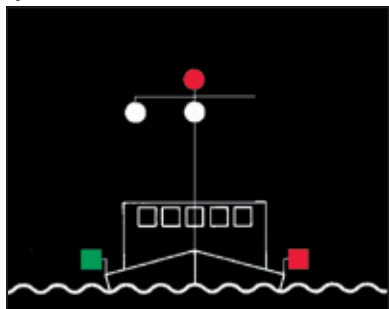
§ 43 odst. 1: Doplnková signalizace plavidla, které má omezenou možnost manévrování



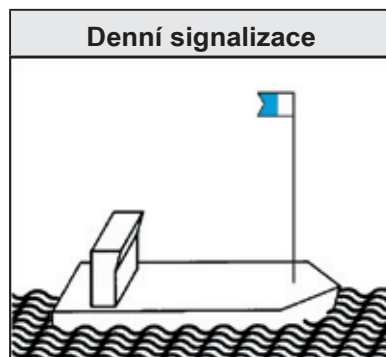
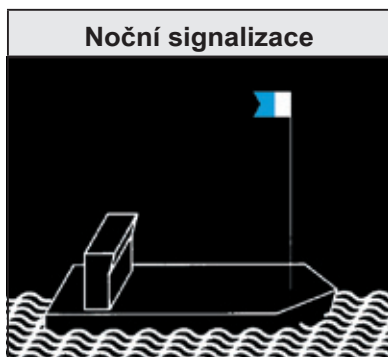
§ 43 odst. 2: Doplnková signalizace plavidla, které má omezenou možnost manévrování: Proplutí je možné po jedné straně



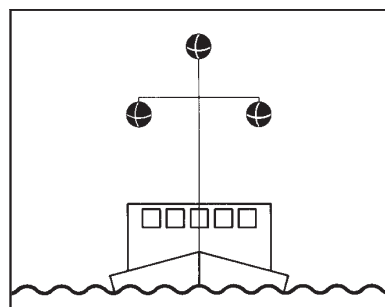
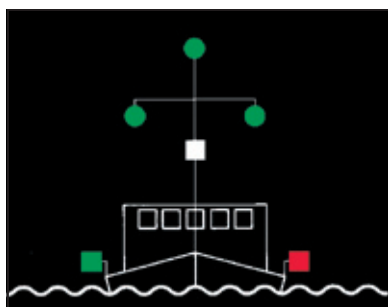
§ 44 odst. 1: Doplnková signalizace plavidla, které vleče rybářské sítě nebo jiné rybolovné zařízení



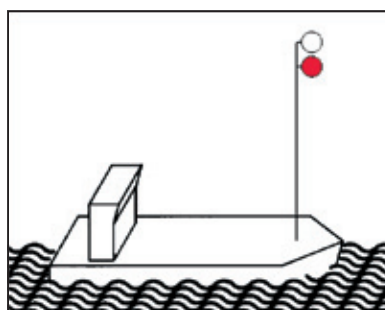
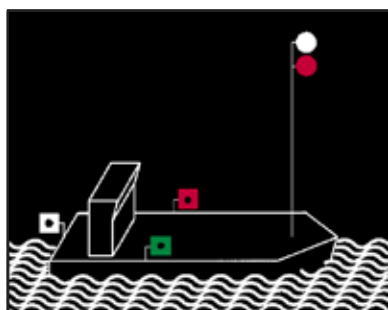
§ 44 odst. 2: Doplnková signalizace plavidla při rybolovu, s výjimkou plavidel vlekoucí rybářské sítě nebo jiná rybolovná zařízení, zasahuje-li rybolovné zařízení do vzdálenosti větší než 150m od boku plavidla



§ 45: Doplnková signalizace plavidla zajišťujícího činnost pod vodní hladinou



§ 46: Doplnková signalizace plavidla použitého při zneškodňování výbušnin



§ 47: Doplnková signalizace plavidla lodivodské služby

Příloha č. 6
Zvuková signalizace

ČÁST 1
AKUSTICKÁ INTENZITA SIGNÁLŮ

Zvukové signály dávané mechanickým zařízením, používaným na plavidlech vnitrozemské plavby, mají tuto charakteristiku:

A. Kmitočet

- a) základní kmitočet zvukových signálů plavidel s vlastním pohonem, vyjma malých plavidel uvedených pod písmenem b), je 200 Hz s tolerancí $\pm 20\%$,
b) základní kmitočet zvukových signálů plavidel bez vlastního pohonu a malých plavidel je vyšší než 350 Hz,

B. Hladina akustického tlaku

Hladina akustického tlaku se měří ve vzdálenosti 1 m od středu otvoru lodní sirény ve volném prostoru:

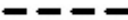
- a) hladina akustického tlaku u plavidel s vlastním pohonem, vyjma malých plavidel uvedených pod písmenem b), se pohybuje v rozmezí 120 dB – 140 dB (A),
b) hladina akustického tlaku u plavidel bez vlastního pohonu a u malých plavidel, se pohybuje v rozmezí 100 dB – 125 dB (A).

ČÁST 2
KONTROLA ÚROVNĚ AKUSTICKÉHO TLAKU

Kontrolu úrovně akustického tlaku provádí plavební úřad pomocí sonometru (zvukoměru), který odpovídá normě Mezinárodní elektronické komise (dále jen „IEC“), IEC 179 nebo pomocí obvyčejného standardizovaného zvukoměru, který vyhovuje požadavkům IEC 123.

ČÁST 3
ZVUKOVÉ SIGNÁLY

A. Obecné signály

	1 dlouhý zvuk	„Pozor“
	1 krátký zvuk	„Pluji doprava“
	2 krátké zvuky	„Pluji doleva“
	3 krátké zvuky	„Stroj má zpětný chod“
	4 krátké zvuky	„Nejsem schopen manévrování“
	opakovaný 1 krátký zvuk a 1 dlouhý zvuk	„Nepřibližovat se“
	řada velmi krátkých zvuků	„Hrozí nebezpečí kolize“
	opakovaná řada dlouhých zvuků	„Signál nouze“ (§ 50 odst. 1)
	řady úderů na zvon	

B. Signály pro potkávání

První případ

—	1 krátký zvuk daný plavidlem plujícím proti proudu	„Potkávání levými boky“	§ 60 odst. 4
—	1 krátký zvuk daný plavidlem plujícím po proudu.	„Souhlasím s potkáním po levém boku“	§ 60 odst. 5
— —	2 krátké zvuky dané plavidlem plujícím po proudu	„Nesouhlasím, žádám potkání po pravém boku“	§ 61 odst. 3
— —	2krátké zvuky dané plavidlem plujícím proti proudu	„Souhlasím s potkáním po pravém boku“	§ 61 odst. 4

Druhý případ

— —	2 krátké zvuky dané plavidlem plujícím proti proudu	„Potkávání pravými boky“	§ 60 odst. 4
— —	2 krátké zvuky dané plavidlem plujícím po proudu	„Souhlasím s potkáváním po pravém boku“	§ 60 odst. 5
—	1 krátký zvuk daný plavidlem plujícím po proudu	„Nesouhlasím, žádám potkávání po levém boku“	§ 61 odst. 3
—	1 krátký zvuk daný plavidlem plujícím proti proudu	„Souhlasím s potkáváním po levém boku“	§ 61 odst. 4

C. Signály pro předjíždění

První případ

— — — —	2 dlouhé zvuky, po kterých následují 2 krátké zvuky dané předjíždějícím plavidlem	„Chci předjet po vašem levém boku“	§ 66 odst. 2
—	1 krátký zvuk daný předjížděným plavidlem	„Souhlasím s předjížděním po mém levém boku“	§ 66 odst. 3
— —	2 krátké zvuky dané předjížděným plavidlem	„Nesouhlasím, předjíždějte po mém pravém boku“	§ 66 odst. 4
—	1 krátký zvuk daný předjíždějícím plavidlem	„Souhlasím s předjížděním po vašem pravém boku“	§ 66 odst. 4

Druhý případ

— — —	2 dlouhé zvuky, za kterými následuje 1 krátký zvuk daný předjíždějícím plavidlem	„Chci předjet po vašem pravém boku“	§ 66 odst. 2
— —	2 krátké zvuky dané předjížděným plavidlem	„Souhlasím s předjížděním po mém pravém boku“	§ 66 odst. 3
—	1 krátký zvuk daný předjížděným plavidlem	„Nesouhlasím, předjedte po mém levém boku“	§ 66 odst. 4
— —	2 krátké zvuky dané předjíždějícím plavidlem	„Souhlasím, předjíždím po vašem levém boku“	§ 66 odst. 4

Nemožnost předjíždění

— — — — —	5 krátkých zvuků daných předjížděným plavidlem	„Předjíždění není možné“	§ 66 odst. 6
-----------	--	--------------------------	--------------

D. Signály obratu

— —	1 dlouhý zvuk, po kterém následuje 1 krátký zvuk	„Mám v úmyslu provést obrat doprava“	§ 69 odst. 2
— — —	1 dlouhý zvuk, po kterém následují 2 krátké zvuky	„Mám v úmyslu provést obrat doleva“	§ 69 odst. 2

E. Přístavy a přítoky: vplouvání a vyplouvání s křížením vodní cesty

E. 1 Signály pro vplouvání do přístavních bazénů a přítoků a vyplouvání z nich

— — — — —	3 dlouhé zvuky, po kterých následuje 1 krátký zvuk	„Mám v úmyslu plout doprava“	§ 71 odst. 4
— — — — —	3 dlouhé zvuky, po kterých následují 2 krátké zvuky	„Mám v úmyslu plout doleva“	§ 71 odst. 4

E. 2 Signály pro křížení vodní cesty

— — — — —	3 dlouhé zvuky	„Mám v úmyslu přelout“	§ 71 odst. 4
-----------	----------------	------------------------	--------------

v případě potřeby následují:

— —	1 dlouhý zvuk, po kterém následuje 1 krátký zvuk	„Pluji vpravo“	§ 71 odst. 5
— — —	1 dlouhý zvuk, po kterém následují 2 krátké zvuky	„Pluji vlevo“	§ 71 odst. 5

F. Signály při snížené viditelnosti

a) plavidla plující s pomocí radiolokátoru

—	ii) samostatně plující plavidla	1 dlouhý zvuk	§ 88 odst. 3 a 4
— —	iii) sestavy plavidel	2 dlouhé zvuky	§ 88 odst. 3 a 4

b) plavidla plující bez pomoci radiolokátoru

—	i) samostatně plující plavidla	1 dlouhý zvuk opakující se v intervalech ne delších než 1 minuta	§ 89 odst. 1 písm. b)
— —	ii) sestavy plavidel	2 dlouhé zvuky opakující se v intervalech ne delších než 1 minuta	§ 89 odst. 1 písm. b)

c) plavidla za stání

	1 řada úderů na zvon opakovaná v intervalu ne delším než 1 minuta	„Stojím na levé straně plavební dráhy“	§ 87 odst. 1 písm. a)
	2 řady úderů na zvon opakované v intervalu ne delším než 1 minuta	„Stojím na pravé stra- ně plavební dráhy“	§ 87 odst. 1 písm. b)
	3 řady úderů na zvon opakované v intervalu ne delším než 1 minuta	„Stojím v neurčité poloze“	§ 87 odst. 1 písm. c)

Příloha č. 7

Signální znaky pro řízení plavby na vodní cestě

1. Základní signální znaky uvedené v oddílu I mohou být doplněny nebo zpřesněny doplňujícími signálními znaky uvedenými v oddílu II.
2. Tabule mohou být opatřeny vně na obvodu úzkým bílým pruhem.

ODDÍL I

ZÁKLADNÍ SIGNÁLNÍ ZNAKY

A. Zákazové signální znaky

A.1

Zákaz proplutí (obecný signální znak)

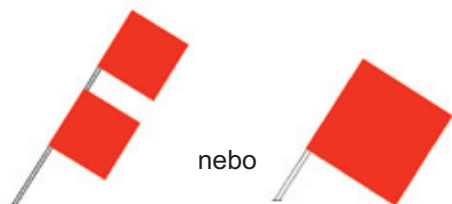
- A.1a tabule



- buď červená světla A.1b, A.1c a A.1d



nebo červené vlajky A.1e a A.1f



- dvě tabule nebo dvě světla nebo dvě vlajky umístěné nad sebou, značí zákaz proplutí na delší dobu



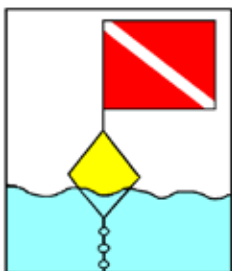
A.1.1

Zákaz vplutí do prostoru vyhrazeného pro potápěče



A.1.2

Zákaz plavby ve vzdálenosti menší než 25 m od bóje



A.3

Zákaz vzájemného předjíždění sestav



A.4.1

Zákaz vzájemného potkávání a předjíždění sestav



A.5.1 Zákaz stání plavidel v šířce vyznačené na signálním znaku – v metrech počítáno od znaku



A.2

Zákaz předjíždění



A.4

Zákaz potkávání a předjíždění



A.5

Zákaz stání
(kotvení nebo vyvazování u břehu)



A.6

Zákaz kotvení, vlečení kotev, lan a řetězů



A.7

Zákaz vyvazování ke břehu

**A.8**

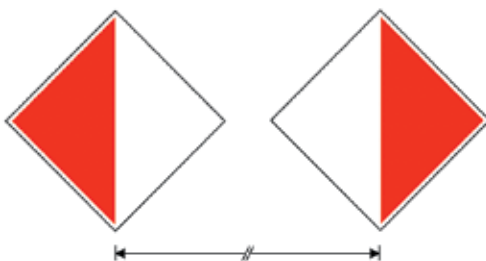
Zákaz provádět obrat

**A.9**

A.9a – Zákaz vytvářet vlnobití nebo sání



nebo A.9b

**A.10**Zákaz plavby mimo vyznačený prostor
(v mostním nebo jezovém poli)**A.11**

Proplutí je zakázáno, ale je třeba připravit se k plavbě

A.11a



nebo A.11b



nebo

A.11c – jedno ze dvou červených světél vedle sebe je zhasnuté



A.12

Zákaz plavby plavidel s vlastním pohonem

**A.13**

Zákaz plavby malých plavidel

**A.14**

Zákaz vodního lyžování

**A.15**

Zákaz plavby plachetnic

**A.16**

Zákaz plavby plavidel, která nemají vlastní strojní pohon a nejsou plachetnicemi

**A.17**

Zákaz plavby plováků s plachtou (windsurfů)

**A.18**

Konec úseku, ve kterém je povolena plavba malých plavidel vysokou rychlostí

**A.19**

Zákaz spouštění plavidel na vodu nebo vytahování plavidel z vody



A.20

Zákaz plavby vodních skútrů



B. Příkazové signální znaky

B.1

Příkaz plout ve směru šipky



B.2.

B.2a - Příkaz plout ke straně plavební dráhy, která je po levém boku



B.2b - Příkaz plout ke straně plavební dráhy, která je po pravém boku



B.3.

B.3a - Příkaz přidržovat se strany plavební dráhy, která je po levém boku



B.3b - Příkaz přidržovat se strany plavební dráhy, která je po pravém boku



B.4.

B.4a - Příkaz přepłout na stranu
plavební dráhy, která je po levém boku

**B.4**

B.4b - Příkaz přepłout na stranu
plavební dráhy, která je po pravém boku

**B.5**

Příkaz zůstat stát v případech
stanovených těmito Pravidly

**B.6**

Příkaz nepřekračovat stanovenou
rychlost (v km/h)

**B.7**

Příkaz
dát zvukový signál

**B.8**

Příkaz
zachovávat zvláštní pozornost

**B.9**

B.9a - Povinnost přesvědčit se před
vplutím na hlavní vodní cestu, zda tento
manévr nepřinutí plavidla na hlavní vodní
cestě změnit směr nebo rychlost plavby

**B.9b**

B.10

Plavidla plující po hlavní vodní cestě musí, pokud je to nutné, přizpůsobit svůj směr nebo rychlost plavby, aby umožnila výjezd plavidlům opouštějícím přístav nebo přítok



B.11

B.11a – Příkaz uvést do provozu rádiovou stanicí



B.11b – Příkaz uvést do provozu rádiovou stanicí na vyznačeném kmitočtovém kanálu



C. Omezující signální znaky

C.1

Hloubka je omezena (pokud je uvedeno číslo, stanoví hloubku v metrech)

C.1a



C.1.b



C.2

Podjezdná výška je omezena (pokud je uvedeno číslo, stanoví podjezdnou výšku od vodní hladiny v metrech)

C.2a



C.2b



C.3

Šířka plavebního profilu nebo šířka plavební dráhy je omezena (pokud je uvedeno číslo, stanoví šířku plavebního profilu nebo plavební dráhy v metrech)

C.3a



C.3b



C.4

Omezení v plavbě, s nimiž je nutno se seznámit: „INFORMUJTE SE“



C.5

Plavební dráha je vzdálena od pravého (levého) břehu (číslo na signálním znaku stanoví vzdálenost v metrech od znaku, kterou musí plavidla dodržovat).



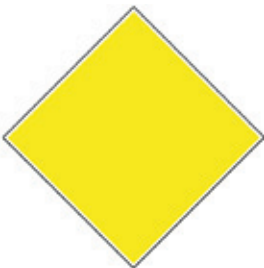
D. Doporučující signální znaky

D.1

Doporučené proplouvání

a) v obou směrech

D.1a

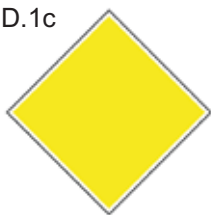


nebo D.1b

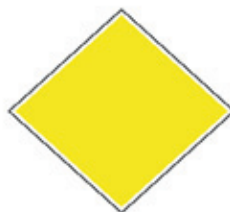
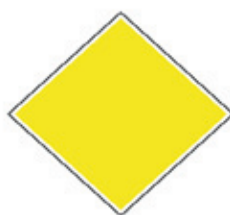
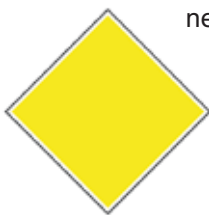


b) jenom v jednom směru
(proplouvání v protisměru je zakázáno)

D.1c



nebo D.1d



nebo

D.1e



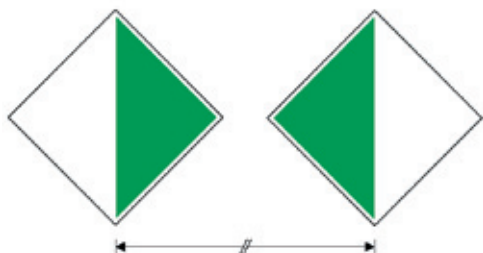
nebo D.1f



D.2

Doporučení držet se v určeném prostoru (v mostních nebo jezových polích)

D.2a



nebo

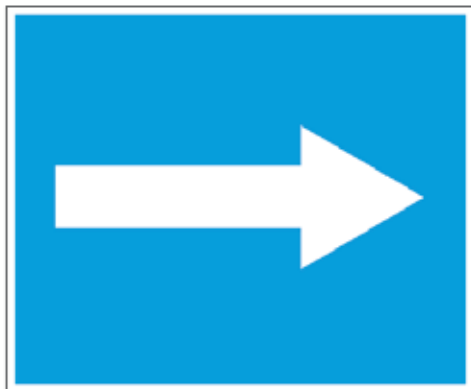
D.2b



D.3

Doporučuje se plout
– ve směru šipky

D.3a



– od stálého světla k blikavému světlu

D.3b



E. Upozorňující (informativní) signální znaky

E.1

Povolení proplutí (obecný signální znak)

E.1a



nebo

E.1b, E.1c



E.2

Elektrické vedení přes vodní cestu

**E.3**

Jez

**E.4**

a) Převozní lodě, které neplují volně

E.4a



b) Převozní lodě plující volně

E.4b

**E.5**

Povolené stání

(kotvení nebo vyvázání u břehu)

**E.5.1**Stání povoleno v šířce uvedené na
znaku v metrech (měřeno od znaku)**E.5.2**Povolené stání v šířce pásma, vymezené dvěma
vzdálenostmi vyznačenými na signálním znaku v metrech
(měřeno od znaku)

E.5.3

Maximální počet plavidel,
která smějí stát těsně
vedle sebe

**E.5.4**

Místo vyhrazené pro stání plavidel
určených k plavbě tlačením,
která nemusí nést označení
předepsané v § 23

**E.5.5**

Místo vyhrazené pro stání plavidel
určených k plavbě tlačením, která musí
na základě § 23 nést modré světlo
nebo modrý kužel

**E.5.6**

Místo vyhrazené pro stání plavidel
určených k plavbě tlačením, která musí
na základě § 23 nést dvě modrá světla
nebo dva modré kužele

**E.5.7**

Místo vyhrazené pro stání plavidel
určených k plavbě tlačením, která musí
na základě § 23 nést tři modrá světla
nebo tři modré kužele

**E.5.8**

Místo vyhrazené pro stání plavidel,
mimo plavidel určených k plavbě
tlačením, která nemusí nést označení
předepsané v § 23



E.5.9

Místo vyhrazené pro stání plavidel, mimo plavidel určených k plavbě tlačením, která musí na základě § 23 nést modré světlo nebo modrý kužel

**E.5.10**

Místo vyhrazené pro stání plavidel, mimo plavidel určených k plavbě tlačením, která musí na základě § 23 nést dvě modrá světla nebo dva modré kužele

**E.5.11**

Místo vyhrazené pro stání plavidel, mimo plavidel určených k plavbě tlačením, která musí na základě § 23 nést tři modrá světla nebo tři modré kužele

**E.5.12**

Místo vyhrazené pro stání všech plavidel, která nemusí nést označení předepsané v § 23

**E.5.13**

Místo vyhrazené pro stání všech plavidel, která musí na základě § 23 nést modré světlo nebo modrý kužel

**E.5.14**

Místo vyhrazené pro stání všech plavidel, která musí na základě § 23 nést dvě modrá světla nebo dva modré kužele



E.5.15

Místo vyhrazené pro stání všech plavidel, která musí na základě § 23 nést tři modrá světla nebo tři modré kužele

**E.6**

Povolené kotvení, vlečení kotev, lan nebo řetězů

**E.7**

Povolené vyvazování u břehu

**E.7.1**

Místo vyhrazené pro stání plavidel za účelem naložení nebo vyložení vozidla (informace o povolené době stání může být uvedena na doplňující tabulce pod znakem)

**E.8**

Místo doporučené pro obrát



E.9

Plavidlo pluje po hlavní vodní cestě,
kterou kříží vedlejší vodní cesta

E.9a



Plavidlo pluje po hlavní vodní cestě,
do které ústí vedlejší vodní cesta

E.9b

**E.10**

Plavidlo pluje po vedlejší vodní cestě,
která kříží hlavní vodní cestu

E.10a



Plavidlo pluje po vedlejší vodní cestě
na hlavní vodní cestu

E.10b

**E.11**

Konec zákazu nebo příkazu platného pro
plavbu v jednom směru nebo konec omezení

E.11a



nebo E.11b

**E.12**

Výstražní znaky – jedno nebo dvě bílá světla

stálé světlo (světla): Překážky ve směru plavby
– zůstat stát, pokud je to předepsáno

E.12a



nebo E.12b



blikavé světlo (světla):

– můžete pokračovat v plavbě

E.12.c



nebo E.12d



E.13

Místo odběru pitné vody

**E.14**

Telefon

**E.15**

Plavba plavidel s vlastním pohonem
povolena

**E.16**

Plavba malých plavidel povolena

**E.17**

Vodní lyžování povoleno

**E.18**

Plavba plachetnic povolena

**E.19**

Plavba plavidel, které nejsou
plachetnicemi ani nemají vlastní pohon,
povolena

**E.20**

Plavba na plovácích s plachtou
(windsurfech) povolena



E.21

Plavba malých plavidel,
plujících vysokou rychlostí, povolena

**E.22**

Doporučené místo ke spouštění plavidel
na vodu a vytahování plavidel z vody

**E.23**

Možnost získání informací
radiotelefonním spojením
na vyznačeném kmitočtovém kanálu

**E. 24**

Plavba vodních skútrů povolena



ODDÍL II. DOPLŇUJÍCÍ SIGNÁLNÍ ZNAKY

Základní signální znaky (oddíl I) mohou být doplněny těmito doplňujícími signálními znaky:

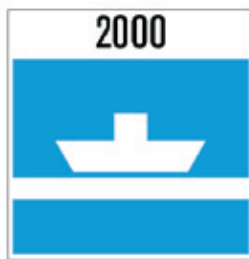
1. Tabulky určující vzdálenost, ve které nabývá platnosti příkaz nebo zvláštní význam základního znaku. Tabulky se umísťují nad základní signální znak.

Příklady:

Příkaz zůstat stát po 2 000 m

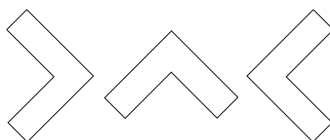


Převozní loď, která nepluje volně, ve vzdálenosti 2 000 m



2. Doplňující světelný signál.

Bílá svítící šipka, používá se ve spojení s některými světly:



Příklady:

a) se zeleným světlem: vplutí do přístavního bazénu, který je ve směru šipky, povoleno



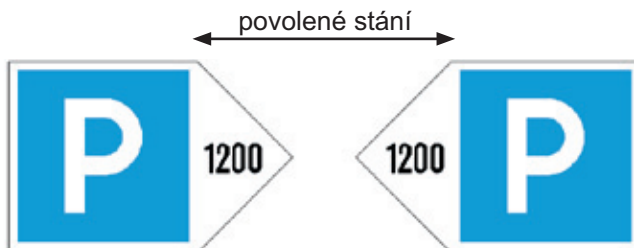
b) s červeným světlem: vplutí do přístavního bazénu, který je ve směru šipky, zakázáno



3. Šipky vyznačující úsek, na který se vztahuje význam základního signálního znaku.

Šipky se umísťují vedle nebo pod základním signálním znakem a nemusí být bezpodmínečně bílé barvy.

Příklady:



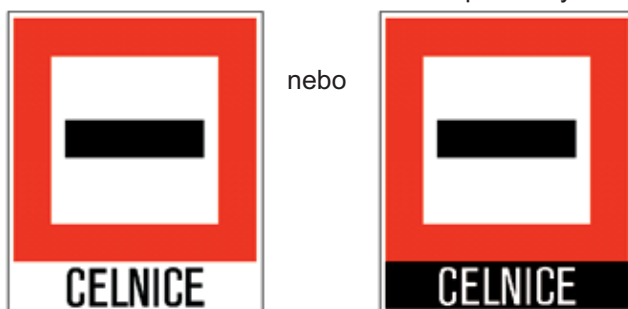


4. Tabulky s nápisy, které vysvětlují nebo upřesňují význam základního signálního znaku.

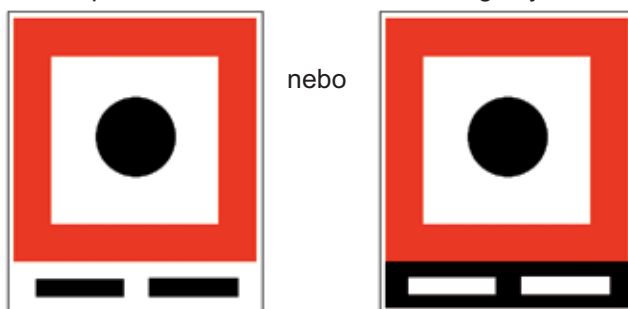
Tabulky se umísťují pod základní signální znak.

Příklady:

Příkaz zůstat stát za účelem celní prohlídky



příkaz dát dva dlouhé zvukové signály



Příloha č. 8 k vyhlášce Značení plavební dráhy

I. OBECNÁ USTANOVENÍ

1. Plavební značení

Vodní cesta, plavební dráha, nebezpečná místa a plavební překážky na nesledované vodní cestě nejsou vždy vyznačeny. Na sledovaných vodních cestách se vyznačují takto:

Pokud se použije plovoucích signálních znaků, jsou umístěny přibližně 5 m od míst, které vyznačují.

Koncentrační hrázky a mělčiny se vyznačují buď břehovými anebo plovoucími signálními znaky. Tyto znaky se umísťují na hrany koncentračních hrází nebo na okraj mělčiny anebo před ně.

Je nutné dodržovat dostatečnou vzdálenost od signálních znaků, aby se předešlo nasednutí na mělčinu nebo kolizi s překážkou.

2. Vymezení pojmů

Světlo: speciální světlo používané k plavební signalizaci na vodních cestách.

Stálé světlo: světlo svítící nepřerušovaně, jehož intenzita a barva je stálá.

Rytmické světlo: světlo s charakteristickým a periodicky se opakujícím pořadím světla a zatemnění, jehož intenzita a barva je stálá.

3. Rytmus světla

Rytmus světla	Příklady
Jednotlivě přerušované	
Skupinově přerušované	
Stejnoměrně přerušované (izofázové)	
Jednotlivě probleskové	
Skupinově probleskové	
Složené probleskové	
Nepřetržitě rychle nebo velmi rychle probleskové	
Skupinově rychle nebo velmi rychle probleskové	

II. PLOVOUCÍ SIGNÁLNÍ ZNAKY PRO OZNAČENÍ OKRAJŮ PLAVEBNÍ DRÁHY

1. Pravá strana plavební dráhy

obr. 1



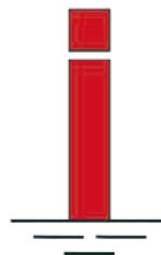
1.A
Bóje
se světlem



1.B
Bóje
bez světla



1.C
Plovák s vrcholovým
znakem



1.D
Plovatka

Barva:

červená

Tvar:

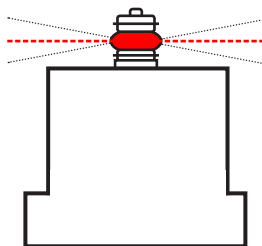
válcová bóje nebo bóje s vrcholovým znakem
nebo plovatka

Vrcholový znak (pokud je použit):

červený válec

Světlo (pokud je použito):

červené jednotlivě probleskové zpravidla
s radarovým odražečem



2. Levá strana plavební dráhy

obr. 2



2.A
Bóje
se světlem



2.B
Bóje
bez světla



2.C
Plovák s vrcholovým
znakem



2.D
Plovatka

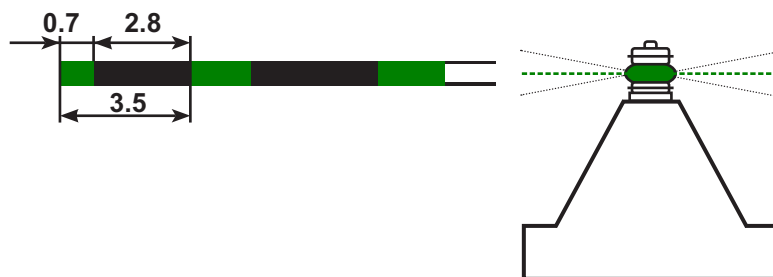
Barva:

zelená

Tvar:

kuželová bóje nebo bóje s vrcholovým znakem
nebo plovatka

Vrcholový znak (pokud je použit): zelený kužel vrcholem vzhůru
 Světlo (pokud je použito): zelené jednotlivě probleskové
 zpravidla s radarovým odražečem



3. Rozdělení plavební dráhy

obr. 3



3.A
 Bóje
 se světlem



3.B
 Bóje
 bez světla



3.C
 Plovák s vrcholovým
 znakem



3.D
 Plovatka

Barva:

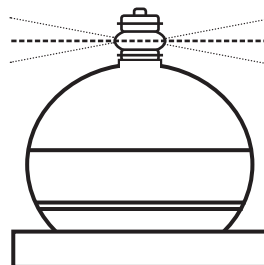
Tvar:

vodorovné červené a zelené pruhy
 kulová bóje nebo bóje s vrcholovým znakem
 nebo plovatka

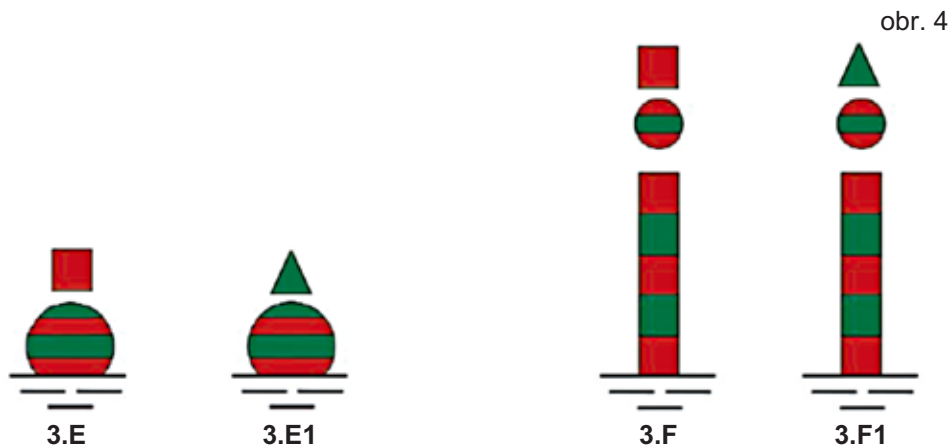
Vrcholový znak (pokud je použit):

Světlo (pokud je použito):

koule s vodorovnými červenými a zelenými pruhy
 bílé nepřetržitě rychle probleskové nebo bílé
 stejnoměrně přerušované – izofázové (může
 být bílé skupinově probleskové se třemi pro-
 blesky ve skupině)
 zpravidla s radarovým odražečem



V případě potřeby červený vrcholový znak ve tvaru válce nebo zelený vrcholový znak ve tvaru kužele umístěný nad znakem rozdělení plavební dráhy určuje, kterou stranou se přednostně pluje (hlavní plavební dráha). Podle situace se na tomto znaku umístí červené nebo zelené jednotlivě probleskové světlo



4. Bílé písmeno „P“ na bójích uvedených v bodě 1 a 2 označuje, že plavební dráha vede podél míst stání. Pokud je bóje s písmenem „P“ opatřena světlem, liší se rytmus blikání tohoto světla od rytmu ostatních světel ohraničujících okraje plavební dráhy.

obr. 4a



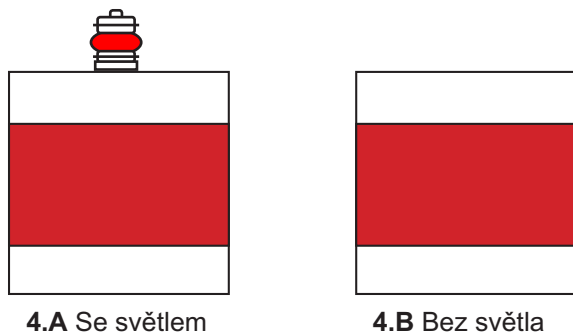
III. BŘEHOVÉ SIGNÁLNÍ ZNAKY PRO OZNAČENÍ POLOHY PLAVEBNÍ DRÁHY

A. Signální znaky na břehu vyznačující polohu plavební dráhy vzhledem ke břehům

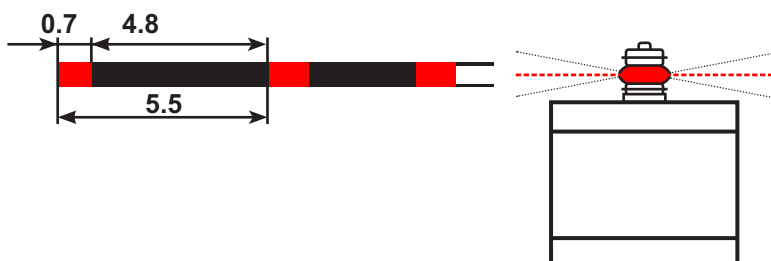
Tyto znaky vyznačují polohu plavební dráhy vzhledem ke břehům a společně s plovoucími signálními znaky na vodní cestě označují plavební dráhu v místech, kde se přibližuje ke břehu; mají rovněž význam orientačních znaků.

1. Plavební dráha při pravém břehu

obr. 5

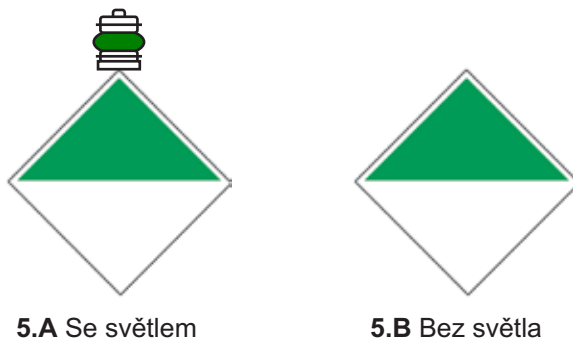


Barva: červená / bílá
Tvar: sloupek s vrcholovým znakem
Vrcholový znak: červená tabule ve tvaru čtverce s bílými pruhy na krajích vodorovných stran, situovaná na základnu
Světlo (pokud je použito): červené jednotlivé probleskové

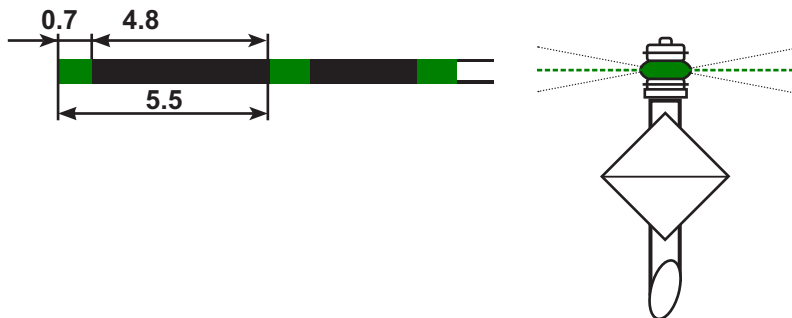


2. Plavební dráha při levém břehu

obr. 6

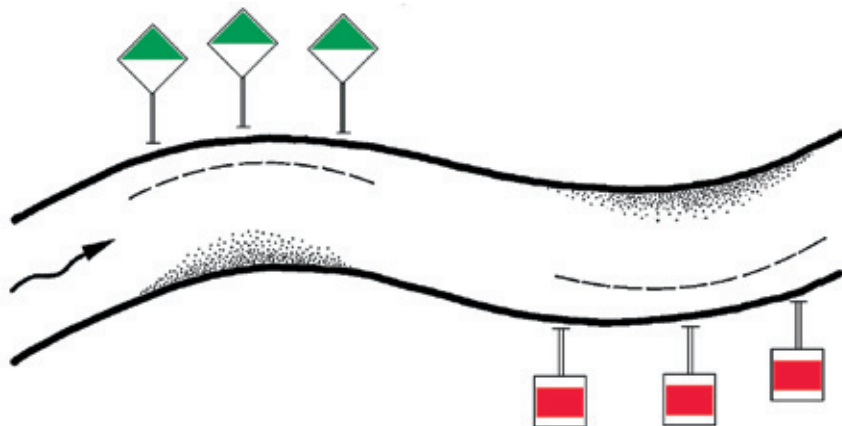


Barva: zelená / bílá
Tvar: sloupek s vrcholovým znakem
Vrcholový znak: tabule ve tvaru čtverce po úhlopříčce barevně rozdělená, jejíž horní polovina je zelená a dolní bílá, situovaná úhlopříčně
Světlo (pokud je použito): zelené jednotlivě probleskové



3. Použití znaků

obr. 7

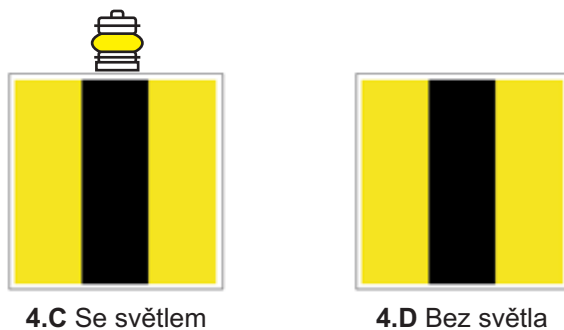


B. Přechodové signální znaky

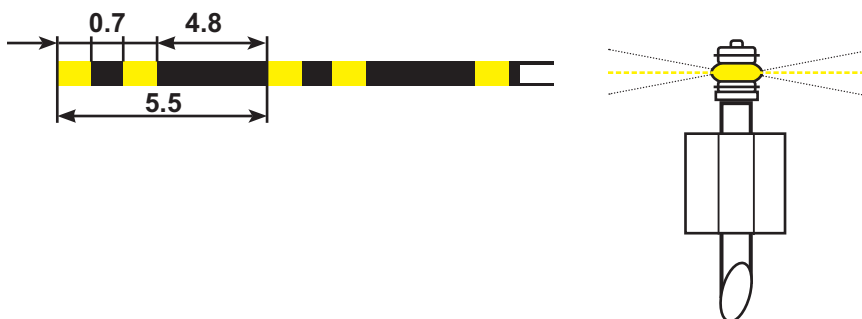
Tyto znaky označují místo, odkud plavební dráha přechází od jednoho břehu ke druhému a označují také osu tohoto přechodu.

1. Právý břeh

obr. 8



Barva:	žlutá / černá
Tvar:	sloupek s vrcholovým znakem
Vrcholový znak:	žlutá tabule ve tvaru čtverce situovaná na základnu s černým svislým pruhem uprostřed
Světlo (pokud je použito):	žluté skupinově probleskové nebo žluté skupinově přerušované se sudou charakteristikou, kromě probleskového rytmu se skupinami složenými ze dvou problesků



2. Levý břeh

obr. 9

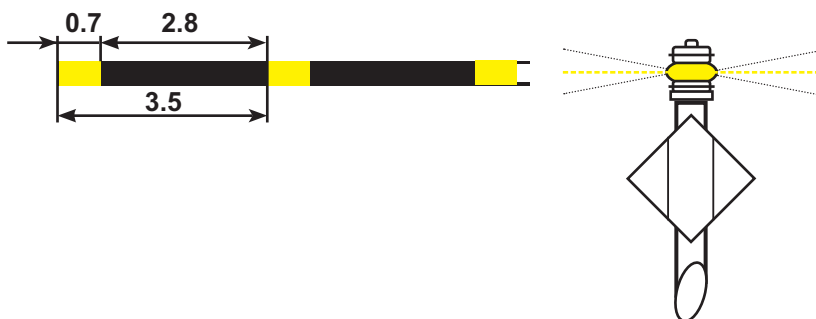


5.C Se světlem



5.D Bez světla

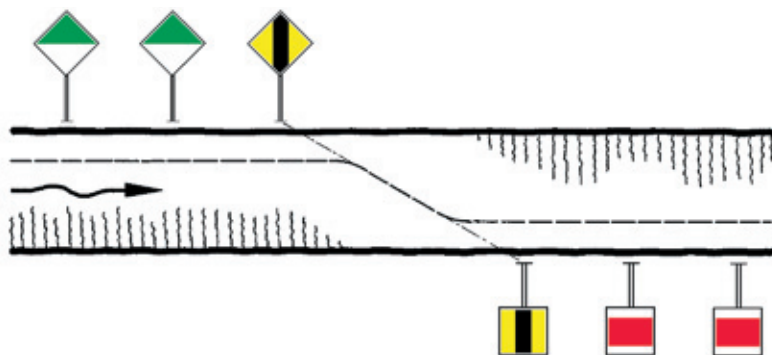
Barva:	žlutá / černá
Tvar:	sloupek s vrcholovým znakem
Vrcholový znak:	žlutá tabule ve tvaru čtverce situovaného úhlopříčně s černým svislým pruhem po úhlopříčce
Světlo (pokud je použito):	žluté probleskové nebo žluté přerušované s lichou charakteristikou, kromě probleskového rytmu se skupinami složenými ze tří problesků



3. Použití signálních znaků

3.1 Vyznačení prostého přechodu

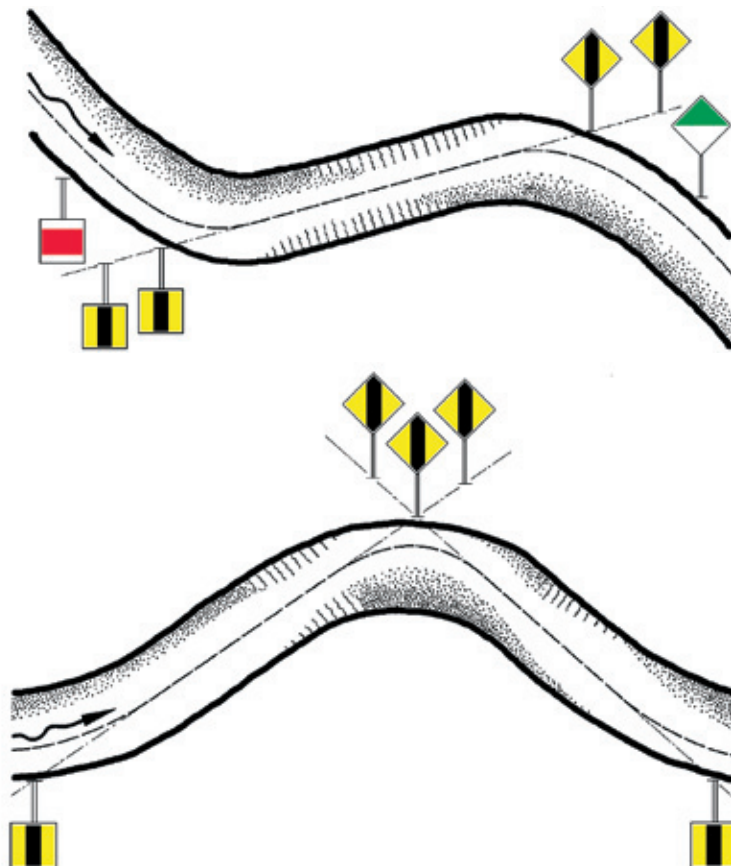
obr. 10



3.2 Vyznačení osy dlouhého přechodu

Dva stejné signální znaky osazené na jednom břehu za sebou, přičemž první je níž než druhý, slouží k přesnému vytyčení osy dlouhého přechodu plavební dráhy.

obr. 11



Světla (pokud jsou použita): žlutá, rytmus předního a zadního světla je obecně stejný, zadní světlo však může být stálé.

IV. SIGNÁLNÍ ZNAKY OZNAČUJÍCÍ NEBEZPEČNÁ MÍSTA A PLAVEBNÍ PŘEKÁŽKY

A. Břehové signální znaky

1. Pravý břeh

Barva: červená
Tvar: sloupek s vrcholovým znakem
Vrcholový znak: červený kužel vrcholem dolů
Světlo (pokud je použito): červené jednotlivě probleskové

obr. 12



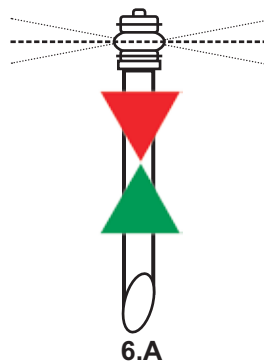
2. Levý břeh

Barva: zelená
Tvar: sloupek s vrcholovým znakem
Vrcholový znak: zelený kužel vrcholem vzhůru
Světlo (pokud je použito): zelené jednotlivě probleskové

obr. 13



3. Rozdělení plavební dráhy



obr. 14



Barva: červená / zelená
Tvar: sloupek s vrcholovým znakem
Vrcholový znak: červený kužel vrcholem dolů nad zeleným kuželem vrcholem nahoru
Světlo (pokud je použito): bílé nepřetržitě rychle probleskové nebo bílé stejnoměrně přerušované – izofázové (může být bílé skupinově probleskové se třemi problesky ve skupině)

Místo kuželů lze použít trojúhelníkové bílé tabule s červenými nebo zelenými pruhy na okrajích.

4. Vedlejší ramena a ústí vodních cest a vjezdy do přístavních bazénů
V místech přiblížení k vedlejším ramenům a ústím vodních cest nebo vjezdům do přístavních bazénů mohou být po obou stranách vodní cesty osazeny až ke konci dělicí hráze břehové signální znaky uvedené v bodě 1 a 2, obrázek 12 a 13. Plavidla vplouvající do přístavních bazénů se považují za plavidla plující proti proudu.

B. Plovoucí signální znaky

1. Pravý břeh

obr. 15



Barva:	vodorovné červené a bílé pruhy
Tvar:	plovatka nebo tyč na bóji
Vrcholový znak:	červený válec
Světlo (pokud je použito):	červené jednotlivě probleskové
Poznámka:	zpravidla s radarovým odražečem

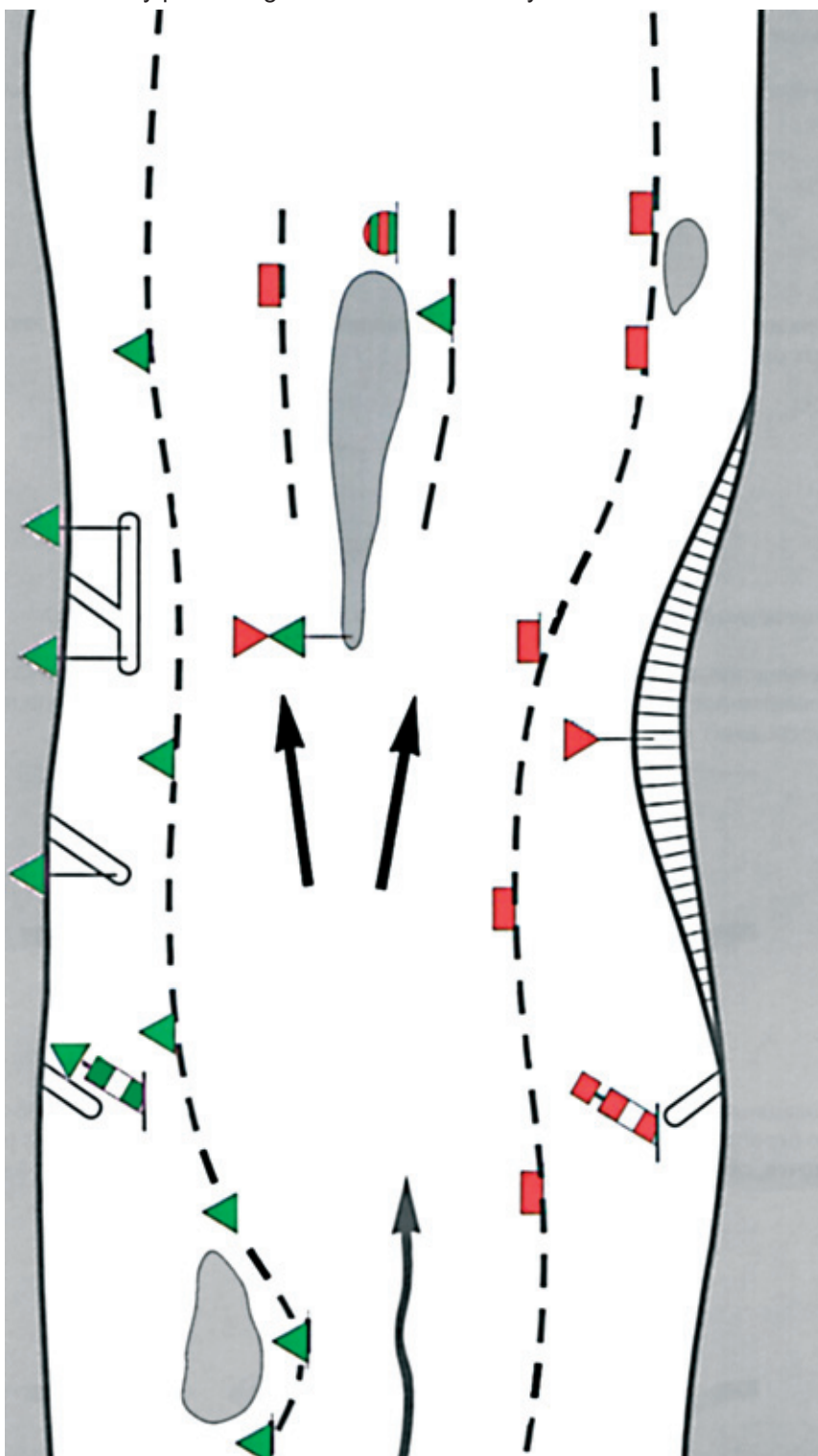
2. Levý břeh

obr. 16



Barva:	vodorovné zelené a bílé pruhy
Tvar:	plovatka nebo tyč na bóji
Vrcholový znak:	zelený kužel vrcholem vzhůru
Světlo (pokud je použito):	zelené jednotlivě probleskové
Poznámka:	zpravidla s radarovým odražečem

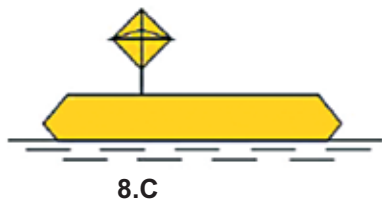
3. Příklady použití signálních znaků uvedených v oddílech II a IV této přílohy
obr. 17



V. DOPLŇKOVÁ SIGNALIZACE PRO PLAVBU POMOCÍ RADIOLOKÁTORU

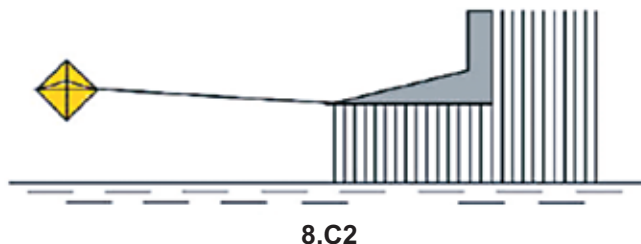
A. Signální znaky pro označení mostních pilířů

1. Žluté bóje s radarovým odražečem (umístěné po i proti proudu od mostních pilířů)



obr. 18

2. Tyč s radarovým odražečem (umístěná po i proti proudu od mostních pilířů)

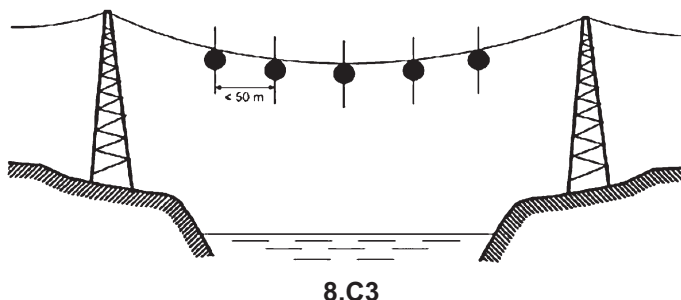


obr. 19

B. Označování vzdušných elektrických vedení (je-li to nutné)

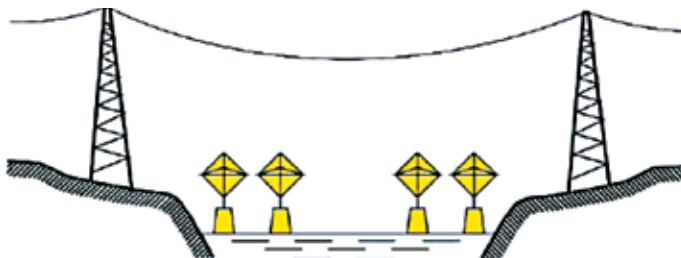
1. Radarové odražeče umístěné na elektrickém vedení (radiolokační zobrazení je vytvořeno řadou bodů, které vyznačují vzdušnou čáru elektrického vedení)

obr. 20



2. Radarové odražeče umístěné na žlutých bójích ve dvojicích u každého břehu (radiolokační zobrazení je vytvořeno dvěma body u každého břehu, které vyznačují vzdušnou čáru elektrického vedení)

obr. 21



VI. DOPLŇKOVÁ SIGNALIZACE NA JEZERECH A JINÝCH ROZLEHLÝCH VODNÍCH CESTÁCH

A. Signální znaky vyznačující nebezpečná místa, plavební překážky a překážky zvláštního charakteru

1. Kardinální signální znaky

1.1 Stanovení kvadrantů a signálních znaků

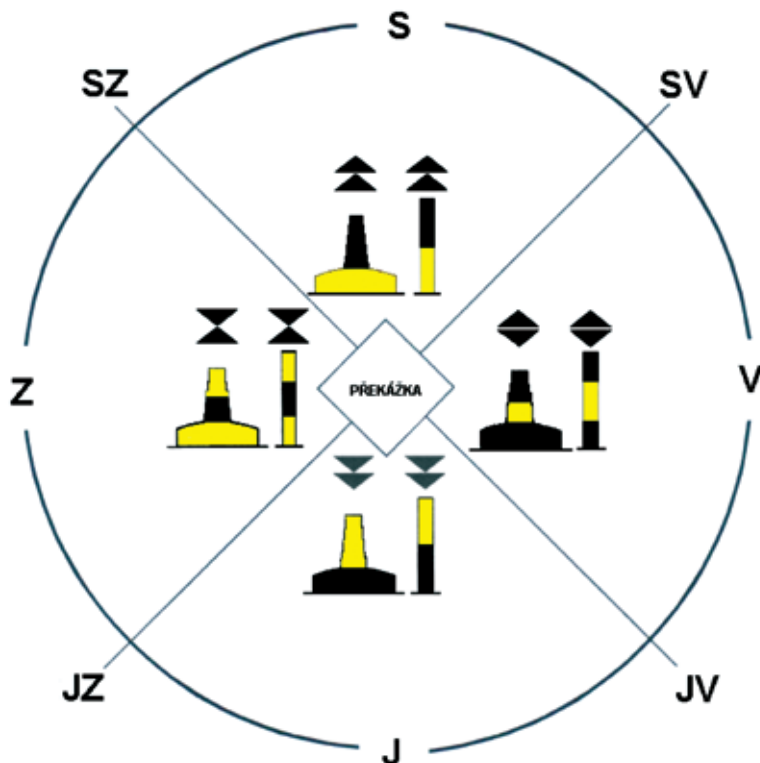
Čtyři kvadranty (Sever, Východ, Jih a Západ) jsou ohraničeny náměry SZ-SV, SV-JV, JV-JZ, JZ-SZ, které jsou zaměřeny z místa, které označují.

Kardinální signální znak vyjadřuje název kvadrantu, v němž se nachází.

Současně určuje způsob bezpečného obeplutí kardinálního signálního znaku ve vymezeném kvadrantu.

1.2 Popis kardinálních signálních znaků

obr. 22



Kardinální signální znak sever

Barva: horní část černá, dolní část žlutá

Tvar: plovatka nebo tyč na plováku s vrcholovým znakem

Vrcholový znak: dva černé kužely nad sebou, vrcholy vzhůru

Světlo (pokud je použito): bílé, nepřetržitě rychle nebo velmi rychle probleskové

Kardinální signální znak východ

Barva: černá s jedním širokým vodorovným žlutým pruhem

Tvar: plovatka nebo tyč na plováku s vrcholovým znakem

Vrcholový znak: dva černé kužely nad sebou, základnami k sobě

Světlo (pokud je použito): bílé, skupinově rychle nebo velmi rychle probleskové (skupiny po třech)

Kardinální signální znak jih

Barva:	horní část žlutá, dolní část černá
Tvar:	plovatka nebo tyč na plováku s vrcholovým znakem
Vrcholový znak:	dva černé kužely nad sebou, vrcholy dolu
Světlo (pokud je použito):	bílé, skupinově rychle nebo velmi rychle probleskové (skupiny po šesti, sledované probleskem v trvání min. 2 s)

Kardinální signální znak západ

Barva:	žlutá s jedním širokým vodorovným černým pruhem
Tvar:	plovatka nebo tyč na plováku s vrcholovým znakem
Vrcholový znak:	dva černé kužely nad sebou, vrcholy k sobě
Světlo (pokud je použito):	bílé, skupinově rychle nebo velmi rychle probleskové (skupiny po devíti)

2. Signální znaky označující jednotlivá nebezpečná místa.

Signální znak označující jednotlivé nebezpečné místo se osazuje buď přímo na překážku, kterou lze bezpečně obeplout nebo je ukotven nad tímto nebezpečným místem:

	obr. 23	Barva:	černá s jedním nebo několika širokými vodorovnými červenými pruhy
		Tvar:	libovolný (obvykle plovatka nebo tyč na plováku) s vrcholovým znakem
		Vrcholový znak:	dvě černé koule nad sebou
		Světlo (pokud je použito):	bílé, skupinově probleskové (skupiny ze dvou problesků)
8.D		8.D1	

B. Signální znaky vyznačující osu plavební dráhy, střed plavební dráhy a místa přistávání

Signální znaky pro vyznačení bezpečných vod

	obr. 24	Barva:	svislé červené a bílé pruhy
		Tvar:	kulová bóje, plovatka nebo tyč na plováku s vrcholovým znakem
		Vrcholový znak (pokud je použit):	jedna červená koule
		Světlo (pokud je použito):	bílé, stejnoměrně přerušované (izofázové) s delším probleskem po každých 10 sekundách nebo signál „A“ Morseovy abecedy
8.E		8.D2	

C. Signalizace povětrnostní situace na jezerech

Upozornění na nutnost zachovávat zvláštní opatrnost

Dává se pomocí žlutého probleskového světla se 40 problesky za minutu. Tento signál znamená možnost výskytu nebezpečných jevů, bez uvedení doby jejich vzniku.

Upozornění na nebezpečí

Dává se pomocí žlutého probleskového světla s 90 problesky za minutu. Tento signál znamená výskyt bezprostředního nebezpečí.

VII. SIGNÁLNÍ ZNAKY PRO VYZNAČENÍ ZAKÁZANÝCH NEBO VYHRAZENÝCH VODNÍCH PLOCH

1. Speciální znaky

Barva: žlutá

Tvar: libovolný, ale odlišný od tvaru signálních znaků, kterými se vyznačuje vodní cesta

Vrcholový znak

(pokud je použit): žlutý ve tvaru „X“

Světlo (pokud je použito): žluté

Rytmus: libovolný s výjimkou rytmů, uvedených v odd. VI této přílohy

2. Význam zákazu nebo omezení může být podle místních podmínek vyznačen v písemných dokumentech, například v mapách nebo vyjádřen prostřednictvím informace v místě.

Informace v místě může být vyznačena přímo na žlutých bójích. Může se vyjádřit též figurálními znaky upevněnými na bójích, které pak nahrazují předepsaný vrcholový znak. Například bóje, označující okraje vodních ploch uzavřených pro plavbu, mohou nést tyč s tuhou červenou vlaječkou ve tvaru trojúhelníku.

Informace mohou být dávány zákazovými nebo informativními tabulovými signálními znaky osazenými na břehu, předepsanými v příloze 7, oddíl I.A a I.E. Tyto signální znaky se podle potřeby doplní šipkou uvedenou v příloze 7, odd. II, bod 3, která ukazuje směr úseku, ke kterému se signální znak vztahuje.

3. Jestliže vodní plochy při břehu jsou uzavřeny nebo vyhrazeny pro jeden nebo několik druhů plavidel nebo činností a prochází jimi plavební dráha, v níž se na některý z těchto druhů plavidel nebo činností uvedený zákaz nebo omezení nevztahuje (vyjma vjezdu do přístavu, kde platí ustanovení oddílu II této přílohy), strany této plavební dráhy mohou být rovněž vyznačeny žlutými bójemi. V případě potřeby může být horní část bóje vpravo nabarvena červeně a vlevo zeleně, z pohledu vůdce plavidla vyplouvajícího z této plavební dráhy.

Signální znaky E.15 - E.20, uvedené v příloze 7, osazené na břehu, vyjadřují druh povoleného plavidla nebo činnosti (například tabule „vodní lyžování povoleno“ se umístí k označení uzavřené plavební dráhy pro vodní lyžování v prostoru, kde je zakázána ostatní plavba mimo vodní lyžování). Tabule mohou být doplněny šipkou uvedenou v příloze 7, odd. II bod 3.

Jestliže prostorem, v kterém se provozuje více druhů činností, prochází plavební dráha na níž je povolen pouze jeden druh činnosti, strany této plavební dráhy mohou být vyznačeny stejným způsobem jako v předcházejícím případě. Signální znaky na břehu vyjadřují druh povolené činnosti.

VIII. BÓJE ZVLÁŠTNÍHO POUŽITÍ

Bóje používané k jiným účelům než v této příloze uvedeným, mají být především bílé. Mohou na nich být vyznačeny piktogramy.

IX. VJEZDY DO PŘÍSTAVNÍCH BAZÉNŮ

1. Signalizace vjezdu

ve dne

- po levém boku plavidla při vjezdu
zařízení červené barvy, zpravidla plovatka nebo sloupek s vrcholovým znakem ve tvaru válce červené barvy, nebo červený obdélník vyznačený na přístavní zdi,
- po pravém boku plavidla při vjezdu
zařízení zelené barvy, zpravidla plovatka nebo sloupek s vrcholovým znakem ve tvaru kuželu zelené barvy, nebo zelený trojúhelník vrcholem vzhůru vyznačený na přístavní zdi

v noci

- denní signální znaky je možno nasvítit.
V případě použití světel
- po levém boku plavidla při vjezdu
červené, zpravidla jednotlivě probleskové světlo,
- po pravém boku plavidla při vjezdu
zelené, zpravidla jednotlivě probleskové světlo.

2. Signální znaky uvedené v bodě 1 mohou být použity rovněž pro označení vjezdu do splavných přítoků, zálivů a doků.

Vpravo na str. 117 je příklad použití signálních znaků uvedených v oddílu VI, VII a IX této přílohy na rozlehlé vodní cestě.

3. Opatření obecné povahy vydaná Státní plavební správou

Pokud si situace na vodní cestě vyžadovala na dobu nezbytně nutnou omezit, zastavit nebo jinak upravit v určitém úseku vodní cesty plavební provoz, anebo vymezit vodní plochu zejména pro plutí plavidel, při němž dochází k objíždění řady uměle vytvořených překážek, ke skokům nad vodní hladinou, k provádění jiných akrobatických činností, k rychlostní plavbě nebo k provozování vodního lyžování, byla ve smyslu zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, vydávána opatření obecné povahy. V roce 2016 bylo vydáno celkem 92 opatření obecné povahy, která jsou zveřejněna na webové adrese <http://plavebniurad.cz/oop>. Jejich platnost skončila převážně v témže roce. Pouze osm vydaných opatření obecné povahy zůstává v platnosti nad rámec roku 2016, jejichž věcný obsah je uveden v tabulce.

Vydaná opatření obecné povahy			
Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
3/2016	kterým se vymezuje část vodní cesty pro provozování vodního lyžování na vodní nádrži Hracholusky	15.3.2016	15.3.2021
20/2016	kterým se vymezuje část vodní cesty pro vodní lyžování na vodní nádrži Slapy	6.5.2016	6.5.2018
36/2016	kterým se vymezuje část vodní cesty pro vodní lyžování na vodní nádrži Orlík	17.6.2016	17.6.2018
61/2016	kterým se vymezuje část vodní cesty pro provozování malých plavidel, při němž dochází ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností na vodní nádrži Orlík	26.7.2016	26.7.2018
62/2016	kterým se vymezuje část vodní cesty pro provozování malých plavidel o výkonu motoru do 12 kW, při němž dochází k objíždění řady uměle vytvořených překážek a k rychlostní jízdě v přístavním bazénu veřejného přístavu Děčín-Rozbělesy	30.7.2016	30.7.2021
64/2016	kterým se vymezuje část vodní cesty pro plutí malých plavidel při provozování flyboardingu na vodní nádrži Vrané nad Vltavou	15.8.2016	15.8.2021
73/2016	kterým se zastavuje plavební provoz na vodní cestě řeka Morava včetně průplavu Otrokovice – Rohatec v úseku ř. km. 37,527 až 39,915	1.10.2016	15.4.2017
88/2016	kterým se zastavuje plavební provoz velkou plavební komorou Ústí nad Labem-Střekov	7.12.2016	30.6.2017

4. Přehled údajů o vnitrozemské plavbě

4.1. Plavební poměry na vodních cestách

Vltava

K zastavení plavby z důvodu výskytu ledových jevů a z důvodu vysokých vodních stavů v roce 2016 nedošlo.

Schválené plánované zastavení plavby na malé plavební komoře Vrané nad Vltavou proběhlo v termínu od 18. dubna 2016 do 12. září 2016 a dále přes velkou plavební komoru Vrané nad Vltavou v termínu od 12. září 2016 do 14. listopadu 2016. Přes plavební komoru Praha-Modřany byla zastavena plavba v termínu od 3. října 2016 do 4. listopadu 2016, kdy na základě žádosti správce vodní cesty byla odstávka prodloužena do 11. listopadu 2016. Přes velkou plavební komoru Praha-Štvanice byla zastavena plavba v termínu od 1. dubna 2016 do 12. května 2016, přes velkou plavební komoru Praha-Podbaba v termínu od 14. března 2016 do 3. dubna 2016 a přes malou plavební komoru Praha-Podbaba byla zastavena plavba v termínu od 22. února 2016 do 13. března 2016. Přes plavební komoru Miřejovice byla zastavena plavba v termínu od 3. října 2016 do 17. října 2016. V termínu od 3. října 2016 do 4. listopadu 2016 byla zastavena plavba přes malou a velkou plavební komoru Hořín a zároveň na plavebním kanále Vraňany – Hořín.

Střední Labe

K zastavení plavby z důvodu výskytu ledových jevů a vysokých vodních stavů v roce 2016 nedošlo.

Schválená plánovaná zastavení plavby na plavebních komorách proběhla ve většině případů v plánovaném termínu, tj. od 19. září 2016 do 29. září 2016. Výjimkou v těchto plánovaných zastaveních plavby byly plavební komory Veleťov v termínu od 19. září 2016 do 3. října 2016, Lysá nad Labem, Brandýs nad Labem a Kostelec nad Labem v termínu od 19. září 2016 do 17. října 2016. Během plánovaného zastavení plavby byly na většině plavebních zařízení provedeny všechny plánované práce.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

K zastavení plavby z důvodu zámrazy či vysokých vodních stavů v roce 2016 nedošlo.

Schválené plánované zastavení plavby přes malou plavební komoru Dolní Beřkovice bylo v termínu od 1. května 2016 do 30. června 2016.

Velká plavební komora Lovosice byla mimo provoz od 8. srpna 2016 do 14. září 2016. Velká plavební komora Ústí nad Labem-Střekov byla v měsících leden a únor 2016 v omezeném provozu. Od 1. března 2016 až do konce roku 2016 byla tato komora mimo provoz. Odstávkou velké plavební komory Ústí nad Labem-Střekov nedošlo k významnému omezení plavebního provozu.

Malá plavební komora Štětí byla mimo provoz od 1. července 2016 do 31. srpna 2016. Malá plavební komora České Kopisty byla mimo provoz od 1. září 2016 do 30. září 2016. Malá plavební komora Lovosice byla mimo provoz od 15. září 2016 do 30. října 2016.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Plavební podmínky v regulovaném úseku Labe v roce 2016 celkově nebyly příznivé. Vodní stavy v tomto roce kromě měsíců únor a březen pouze sporadicky

přesáhly hodnotu 220 cm – viz tabulkový přehled Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe.

Zámraza se nevyskytla.

Limitní vodní stav pro zastavení plavebního provozu v úseku Ústí nad Labem–Střekov až Hřensko (tj. 540 cm v profilu řídicího vodočtu Ústí nad Labem) nebyl dosažen.

V profilu železničního mostu Děčín-Loubí pokračovalo do 30. března 2016 omezení plavebního provozu z roku 2015 spočívající v zákazu proplutí levobřežním plavebním polem.

Od 11. října 2016 do 14. října 2016 byl omezen plavební provoz v úseku mezi říčními km 735,90 a 732,50 (zákaz potkávání a předjíždění plavidel ve vyznačeném úseku vodní cesty) z důvodu prací na stavbě „Úprava experimentálních výhonů 2016“.

Morava včetně Baťova kanálu

Vodní stavy nedosáhly takových hodnot, pro něž by bylo nutné plavbu zastavit či omezit. Zastavení plavby na vodní cestě proběhla v průběhu roku 2016 v následujících úsecích. V úseku plavební komora Babice až plavební komora Huštěnovice byla z plavebního kanálu zcela vypuštěna voda od 1. října 2015, výška hladiny byla obnovena na obvyklou mez ke konci dubna roku 2016. Další částí této vodní cesty, kde došlo k zastavení plavebního provozu, byl úsek mezi plavebními komorami Nedakonice a Kunovský les, kde byla vypuštěna zdrž jezu Kunovice a to od konce měsíce září 2016 do konce prosince 2016.

Vodní cesty účelové

Plavební poměry na vodních cestách účelových byly v roce 2016 stabilizované a nebyla registrována žádná omezení plavebního provozu na těchto vodních cestách.

4.2. Stavby a úpravy na vodních cestách

Vltava

V roce 2016 pokračovala realizace projektu „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Týn nad Vltavou – České Budějovice“, a to především stavbou plavební komory na jezu Hněvkovice. Dále byly prováděny prohrábky na přilehlé vodní cestě. Koncem roku byla dokončena stavba dolní rejdy plavební komory na přehradě Hněvkovice. Zároveň byla zahájena stavba čekacího stání na dolní a horní rejdy plavební komory Kořensko, včetně řídicího systému.

Na velké a malé plavební komoře Vrané nad Vltavou došlo k prohlídce plavebních komor a realizaci potřebných oprav. Na plavební komoře Praha-Modřany proběhla oprava povrchových ochranných vrstev na středních a dolních vrátech, oprava stávků a žaluží. Na velké plavební komoře Praha-Štvanice byla provedena montáž nových středních vrat. Na velké a malé plavební komoře Praha-Podbaba proběhla úprava horních vrat za účelem převádění velkých vod z důvodů protipovodňových opatření. Na plavební komoře Miřejovice se uskutečnila oprava hydrauliky horních vrat. U plavební komory Miřejovice byla provedena oprava spárování zdí. Na plavebním kanále Vraňany-Hořín došlo k vypuštění kanálu a odtěžení sedimentů z obratišť. Dále byla provedena prohlídka XIV. pole Karlova mostu – nad Čertovkou – s cílem zjištění stavu ochranné konstrukce pod klenbou i vlastního podhledu klenby. Rovněž byla provedena stavba dočasné jímky ze štětovnic u pi-

líře č. 3 Libeňského mostu s cílem umožnit průzkum konstrukce zmíněného pilíře i pro následné rekonstrukční práce.

Přístavní činnost veřejného přístavu Praha-Smíchov a Praha-Holešovice probíhala standardním způsobem bez zásadních koncepčních změn. Přístavy jsou v bezpečném a provozuschopném stavu.

Střední Labe

Na plavební komoře Veletov proběhla oprava žebříků v plavební komoře, těsnění vrat a oprava stavítek. U plavební komory Kolín proběhla oprava segmentů. Na plavební komoře Lysá nad Labem a Kostelec nad Labem se realizovala protikorozi ochrana vrat plavební komory, u plavební komory Brandýs nad Labem proběhla rekonstrukce srazových stoliček a těsnění vrat plavební komory.

Na ostatních plavebních komorách se v rámci plánované odstávky uskutečnila cyklická plánovaná údržba.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Na malé plavební komoře Dolní Beřkovice došlo k opravě napojení dolních svodidel a betonů.

Prohrábka plavební dráhy byla provedena v horní rejdě zdymadla Ústí nad Labem-Střekov.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Nános se objevil po červnových bouřkách pod vyústěním Loubského potoka u překladní zdi veřejného přístavu Děčín-Loubí, tento nános správce vodní cesty odstranil. V ústředním přístavu ve veřejném přístavu Ústí nad Labem-Krásné Březno pokračovaly břehové úpravy (navýšení a zpevnění břehu) v zadní části bazénu, po jejich dokončení by tam měla vzniknout přístavní poloha pro malá plavidla a současně dojde k navýšení kapacity kontejnerového překladiště.

Vlivem převažujících nízkých vodních stavů v tomto roce opět docházelo k postupnému ukládání splavenin a tím vzniku nových nánosů na dně vodní cesty. Koncem roku se podařilo alespoň realizovat prohrábky v profilu železničního mostu Děčín Loubí a levého okraje plavební dráhy pod ním, obratiště Děčín-Terminál, přístaviště osobní dopravy Děčín pod zámek a vyústění Jílovského potoka.

Morava včetně Baťova kanálu

V úseku plavební komora Babice až plavební komora Huštěnovice byla v dubnu 2016 dokončena sanace nátrží břehů a opravy břehového opevnění. Opevnění břehů bylo provedeno rovinaninou z lomového kamene, k odstranění nátrží byl použit materiál vytěžený ze dna kanálu.

Na vodním díle – Jez „Kunovský les“ byla provedena sanace silně poškozené betonové opěrné stěny levého závazání svahu koryta řeky Moravy k levobřežnímu pilíři jezu. V rámci opravy byly použity mikropiloty, zemní lanové kotvy a šťetovnice Larsen. Pro umožnění provedení opravy byla vypuštěna zdrž jezu Kunovice.

V horní rejdě plavební komory Staré Město bylo zrekonstruováno stávající přístaviště. V rámci stavby, která proběhla v podzimních měsících, byla nahrazena stávající nevyhovující plovoucí zařízení pevnou hranou dřevěné konstrukce o celkové délce 41 m.

Kolaudací přístavu Petrov v červenci 2016, byla dokončena stavba tohoto veřejného přístavu určeného pro krátkodobé, střednědobé i trvalé stání především rekreačních plavidel.

Vodní cesty účelové

Na nádrži vodního díla Brno byla dokončena stavba – přesun zastávky osobní lodní dopravy „Kozí Horka“. V rámci stavby byla vybudována nová přístupová lávka, upravena místní komunikace a přesunuto plovoucí zařízení tohoto přístaviště.

Na vodním díle Olešná započaly na podzim práce na odstraňování sedimentů ze dna přehrady.

4.3. Vodní doprava ve statistice

Vodní stavy

Vodočet			Vltava- -Praha ^{*)}	Labe- -Kostelec n. L. ^{**)}	Labe- -Ústí n. L. ^{***)}
Vodní stavy dosud pozorované	nejvyšší	H [cm]	768	561	1185
		dne	14. 8. 2002	12. 1. 2015	16. 8. 2002
	nejnižší	H [cm]	33	367	66
		dne	3., 8. 2. 1991	5. 7. 2015	26. 6. 1934
Vodní stavy v roce 2016	nejvyšší	H [cm]	260	474	340
		dne	4. 3. 2016	24. 2. 2016	24. 2. 2016
	nejnižší	H [cm]	42	380	120
		dne	24. 8. 2016	18. 7. 2016	29. a 31. 8., 2. 9. 2016
Měsíční průměry vodních stavů v roce 2016 [cm]	leden	1	66,3	408,6	180,4
	únor	2	134,1	430,6	268,5
	březen	3	180,9	429,3	274,2
	duben	4	77,3	418,5	198,7
	květen	5	58,6	408,3	159,8
	červen	6	110,0	409,0	186,0
	červenec	7	115,3	397,5	184,5
	srpen	8	84,5	391,5	159,2
	září	9	62,4	388,0	143,0
	říjen	10	97,7	401,6	181,0
	listopad	11	107,1	395,6	185,2
	prosinec	12	70,8	398,1	176,5
Roční průměry vodních stavů [cm]	2016		96,6	406,4	191,3
	2015		79,2	409,8	185,9
	2014		94,4		196,0
	2013		85,2		280,9
	2012		65,9		225,4

*) hodnoty u vodočtu Vltava-Praha jsou v m³/s

**) vodočet Kostelec L. od 1. října 2014 nahradil vodočet Brandýs n. L.

***) hodnoty u vodočtu Labe-Ústí n. L. jsou při vodních stavech vyšších než 275 cm, hodnotou jeho předpovědi z předchozího dne

Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe

Vodní stav [cm]	V měsíci roku 2016 [dny]												Celkem v roce [dny]		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2016	2015	2014
60–100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
101–110	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
111–120	-	-	-	-	-	-	-	2	1	-	-	-	3	0	0
121–130	-	-	-	-	-	-	1	2	2	-	-	-	5	0	0
131–140	-	-	-	-	2	1	4	6	15	2	-	-	30	0	0
141–150	-	-	-	-	12	4	1	5	7	1	-	-	30	0	0
151–160	3	-	-	-	4	4	1	5	1	1	-	5	24	0	0
161–170	6	-	-	-	9	2	4	2	3	2		7	35	0	0
171–180	9	-	-	8	2	2	6	1	-	5	15	7	55	0	0
181–190	4	-	-	2	1	6	-	4	1	14	10	10	52	0	0
191–200	5	-	-	5	1	1	3	1	-	6	2	2	26	0	0
201–210	-	-	-	10	-	3	3	1	-	-	3	-	20	0	0
211–220	4	-	3	5	-	4	5	2	-	-	-	-	23	0	0
221–230	-	1	3	-	-	1	2	-	-	-	-	-	7	0	0
231–240	-	-	2	-	-	2	1	-	-	-	-	-	5	0	0
241–250	-	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	0	0
251–260	-	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	0	0
261–270	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	0	0
271–280	-	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	0	0
281–290	-	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	0	0
291–300	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	0	0
301–310	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0	0
311–540	-	2	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	0	0
nad 540	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
Dny v měsíci- roce	31	29	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	366	365	365

Přerušení plavebního provozu

Plavební komora (úsek vodní cesty)		Počet dnů přerušení plavby v měsíci roku 2016												Celkem v roce		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2016	2015	2014
Vltava	Kořensko													0	122	0
	Orlík													0	72	0
	Kamýk n. V.													0	0	0
	Slapy													0	0	0
	Štěchovice													0	0	5
	Vrané n. V.													0	2	5
	Praha-Modřany											29	11	40	0	0
	Praha-Smíchov													0	7	0
	Praha-Štvanice													0	0	33
	Praha-Podbaba													0	0	33
	Roztoky											29	4	33	0	33
	Dolánky													0	0	33
	Mířejovice													0	0	33
	Hořín											29	4	33	12	33
Labe	Týnec n. L.										8			8	9	8
	Veletov										12	3		15	9	8
	Kolín										8			8	9	8
	Klavary										8			8	9	57
	Velký Osek										8			8	55	88
	Poděbrady										8			8	9	13
	Nymburk										8			8	9	8
	Kostomlátky										8			8	9	8
	Hradištko										8			8	9	8
	Lysá n. L.										12	17		29	28	8
	Čelákovice										8			8	9	50
	Brandýs n. L.										12	17		29	120	51
	Kostelec n. L.										12	17		29	9	8
	Lobkovice										8			8	9	8
	Obříství										8			8	9	8
	Dolní Beřkovice													0	0	0
	Štětí													0	0	0
	Roudnice n. L.													0	0	0
	České Kopisty													0	0	0
	Lovosice													0	0	0
	Ústí n. L.-Střekov													0	0	0
	Ústí n. L.-Hřensko													0	0	0
	Oblast Hřensko													0	0	0

**Vnitrostátní přeprava věcí po vodních cestách v České republice
podle jednotlivých komodit věcí*) (v tis. tun)**

	2005	2010	2013	2014	2015
Celkem*)	685	371	236	538	684
Produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví; ryby a jiné produkty	21	0	0	0	1
Černé a hnědé uhlí (lignit); ropa a zemní plyn	0	0	0	6	2
Rudy kovů a produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin; rašelina; uran a thorium	642	370	184	471	602
Potravinářské výrobky, nápoje a tabák	0	0	0	0	0
Textilie a textilní výrobky; usně a výrobky z usně	0	0	0	0	0
Dřevo a dřevěné a korkové výrobky (kromě nábytku); proutěné a slaměné výrobky; bu- ničina, papír a výrobky z papíru; tiskářské výrobky a nahraná média	0	0	0	0	0
Koks a rafinované ropné produkty	0	0	0	0	0
Chemické látky, přípravky, výrobky a umělá vlákna; pryžové a plastové výrobky; jaderné palivo	14	0	0	0	0
Jiné nekovové anorganické produkty	2	0	0	0	0
Obecné kovy; kovové konstrukce a kovodělné výrobky, kromě strojů a zařízení	0	0	0	0	0
Stroje a zařízení jinde neuvedené; kance- lářské stroje a počítače; elektrické stroje a zařízení jinde neuvedené; rádiová, televizní, spojová zařízení a přístroje; lékařské, přesné a optické přístroje; hodinky a hodiny	0	0	0	0	0
Dopravní prostředky a zařízení	1	0	0	0	0
Nábytek; jiné průmyslové výrobky jinde neu- vedené	0	0	0	0	0
Druhotné suroviny; komunální a jiné odpady	0	0	52	61	79
Zásilky, balíky	0	0	0	0	0
Zařízení a materiál používaný při přepravě věcí	0	0	0	0	0
Věci přepravované v rámci stěhování domác- ností a kanceláří; zavazadla přepravovaná odděleně od cestujících; motorová vozidla přepravovaná za účelem opravy; jiné neob- chodovatelné věci jinde neuvedené	0	0	0	0	0
Skupinové věci: kombinace druhů věcí, které se přepravují společně	0	0	0	0	0
Neidentifikovatelné věci: věci, které z jakého- koliv důvodu nelze identifikovat, a proto ne- mohou být zařazeny do skupin 01–16	0	0	0	0	0
Jiné věci jinde neuvedené	4	0	0	0	0

*) Pouze plavidla registrovaná v ČR.

Zdroj: resortní statistika MD

**Vývoz věcí po vodních cestách z České republiky
podle jednotlivých komodit věcí*) (v tis. tun)**

	2005	2010	2013	2014	2015
Celkem*)	546	276	234	173	118
Produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví; ryby a jiné produkty rybolovu	323	163	73	60	42
Černé a hnědé uhlí (lignit); ropa a zemní plyn	7	0	0	1	0
Rudy kovů a produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin; rašelina; uran a thorium	6	2	2	3	0
Potravinářské výrobky, nápoje a tabák	80	8	1	0	0
Textilie a textilní výrobky; usně a výrobky z usně	0	0	0	0	0
Dřevo a dřevěné a korkové výrobky (kromě nábytku); proutěné a slaměné výrobky; buničina, papír a výrobky z papíru; tiskařské výrobky a nahraná média	1	0	0	0	0
Koks a rafinované ropné produkty	0	0	0	0	0
Chemické látky, přípravky, výrobky a umělá vlákna; pryžové a plastové výrobky; jaderné palivo	88	64	98	45	48
Jiné nekovové anorganické produkty	2	1	1	0	0
Obecné kovy; kovové konstrukce a kovodělné výrobky, kromě strojů a zařízení	17	18	39	47	18
Stroje a zařízení jinde neuvedené; kancelářské stroje a počítače; elektrické stroje a zařízení jinde neuvedené; rádiová, televizní, spojová zařízení a přístroje; lékařské, přesné a optické přístroje; hodinky a hodiny	0	12	11	14	9
Dopravní prostředky a zařízení	23	5	0	0	0
Nábytek; jiné průmyslové výrobky jinde neuvedené	0	0	0	0	0
Druhotné suroviny; komunální a jiné odpady	0	2	7	1	0
Zásilky, balíky	0	0	0	0	0
Zařízení a materiál používaný při přepravě věcí	0	0	0	0	0
Věci přepravované v rámci stěhování domácností a kanceláří; zavazadla přepravovaná odděleně od cestujících; motorová vozidla přepravovaná za účelem opravy; jiné neobchodovatelné věci jinde neuvedené	0	0	0	0	0
Skupinové věci: kombinace druhů věcí, které se přepravují společně	0	0	0	0	0
Neidentifikovatelné věci: věci, které z jakéhokoliv důvodu nelze identifikovat, a proto nemohou být zařazeny do skupin 01–16	0	0	1	0	0
Jiné věci jinde neuvedené	0	2	2	2	1

*) Pouze plavidla registrovaná v ČR.

Zdroj: resortní statistika MD

**Dovoz věcí po vodních cestách do České republiky
podle jednotlivých komodit věcí*) (v tis. tun)**

	2005	2010	2013	2014	2015
Celkem*)	364	167	137	91	44
Produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví; ryby a jiné produkty	4	10	21	48	21
Černé a hnědé uhlí (lignit); ropa a zemní plyn	0	0	0	0	0
Rudy kovů a produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin; rašelina; uran a thorium	69	21	40	16	7
Potravinářské výrobky, nápoje a tabák	233	66	19	9	1
Textilie a textilní výrobky; usně a výrobky z usně	0	0	0	0	0
Dřevo a dřevěné a korkové výrobky (kromě nábytku); proutěné a slaměné výrobky; buničina, papír a výrobky z papíru; tiskařské výrobky a nahraná média	9	26	34	7	9
Koks a rafinované ropné produkty	0	0	0	0	0
Chemické látky, přípravky, výrobky a umělá vlákna; pryžové a plastové výrobky; jaderné palivo	46	33	21	9	6
Jiné nekovové anorganické produkty	0	0	0	0	0
Obecné kovy; kovové konstrukce a kovodělné výrobky, kromě strojů a zařízení	0	4	0	0	0
Stroje a zařízení jinde neuvedené; kancelářské stroje a počítače; elektrické stroje a zařízení jinde neuvedené; rádiová, televizní, spojová zařízení a přístroje; lékařské, přesné a optické přístroje; hodinky a hodiny	0	3	1	1	0
Dopravní prostředky a zařízení	2	0	0	0	0
Nábytek; jiné průmyslové výrobky jinde neuvedené	0	0	0	0	0
Druhotné suroviny; komunální a jiné odpady	0	4	0	0	1
Zásilky, balíky	0	1	0	0	0
Zařízení a materiál používaný při přepravě věcí	0	0	0	0	0
Věci přepravované v rámci stěhování domácností a kanceláří; zavazadla přepravovaná odděleně od cestujících; motorová vozidla přepravovaná za účelem opravy; jiné neobchodovatelné věci jinde neuvedené	0	0	0	0	0
Skupinové věci: kombinace druhů věcí, které se přepravují společně	0	0	1	0	0
Neidentifikovatelné věci: věci, které z jakéhokoli důvodu nelze identifikovat, a proto nemohou být zařazeny do skupin 01–16	0	0	0	0	0
Jiné věci jinde neuvedené	0	0	0	1	0

*) Pouze plavidla registrovaná v ČR.

Zdroj: resortní statistika MD

**Vnitrostátní nákladní doprava po vnitrozemských vodních cestách
(pouze plavidly registrovanými v ČR)**

	2005	2010	2013	2014	2015
Přeprava věcí celkem (v tis. tun)	685	371	236	538	684
<i>podle kategorií přepravní vzdálenosti</i>					
0–50 km	495	244	214	439	517
50–150 km	191	127	21	99	167
Přepravní výkon celkem (v mil. tkm)	29	16	6	15	25
<i>podle kategorií přepravní vzdálenosti</i>					
0–50 km	12	7	4	8	13
50–150 km	17	9	2	7	12

Zdroj: resortní statistika MD

**Přeprava věcí po vnitrozemských vodních cestách
(pouze plavidly registrovanými v ČR)**

	2005	2010	2013	2014	2015
Přeprava zboží celkem (v tis. tun)	1956	1642	1618	1780	1853
<i>podle druhu přepravy</i>					
Vnitrostátní	685	371	236	538	684
Mezinárodní celkem	1270	1271	1383	1242	1170
v tom: vývoz	546	276	234	173	118
dovoz	364	167	137	91	44
přeprava ve třetích zemích	186	524	611	536	537
kabotáž	174	304	401	442	470
<i>podle typu pohonu plavidel</i>					
Motorová	907	1040	1056	1072	1115
Nemotorová	621	428	510	652	647
Ostatní	428	173	52	56	92
Přepravní výkon celkem (v mil. tkm)	781	679	693	656	585
<i>podle druhu přepravy</i>					
Vnitrostátní	30	16	6	15	25
mMezinárodní celkem	751	663	687	641	560
v tom: vývoz	344	172	137	120	79
dovoz	236	111	84	64	28
přeprava ve třetích zemích	114	276	322	318	310
kabotáž	57	105	144	139	143
<i>podle typu pohonu plavidel</i>					
Motorová	485	512	521	522	479
Nemotorová	250	159	172	134	104
Ostatní	46	8	0	1	1

Zdroj: resortní statistika MD

Splavné vodní cesty pro pravidelnou dopravu v km

	2005	2010	2013	2014	2015
Délka labsko-vltavské vodní cesty	303,0	315,2	315,2	315,2	315,2
<i>v tom:</i>					
kanalizované vodní cesty	263,0	274,3	274,3	274,3	274,3
regulované vodní cesty	40,0	40,9	40,9	40,9	40,9
Celková délka splavných vodních cest*)	663,6	675,8	675,8	686,8	720,2
<i>Kanály</i>					
celkem	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>					
třída I až IV	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6
<i>splavné řeky a jezera</i>					
celkem	625,0	637,2	637,2	648,2	681,6
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>					
třída I až IV	515,7	527,9	527,9	538,9	538,9
třída Va	109,3	109,3	109,3	109,3	109,3

*) Včetně cest na nádržích a jezerech sloužících převážně k rekreační osobní dopravě a sportovní plavbě..

Zdroj: Resortní statistika MD

Osobní lodě

	2005	2010	2013	2014	2015	2016
Počet celkem*)	56	64	80	79	78	85
podle roku konstrukce plavidla						
do roku 1949	**) 9	12	11	13	13	
1950–1969	**) 22	35	32	27	31	
1970–1989	**) 19	20	19	20	20	
1990–1999	**) 0	1	1	1	1	
2000–2009	**) 13	10	11	12	13	
od roku 2010	0	1	2	5	5	7
Obsaditelnost celkem (os.)	7 303	11 051	11 294	11 149	10 529	11 348

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12.

**) Relevantní data nejsou k dispozici.

Zdroj: SPS

Motorové nákladní lodě

	2005	2010	2013	2014	2015	2016
Počet celkem*)	66	46	32	31	30	30
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	66	46	32	31	30	30
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	1	2	3	2	3	3
1950–1969	30	16	12	12	11	12
1970–1989	30	24	16	16	13	13
1990–1999	5	4	1	1	3	2
2000–2009	0	0	0	0	0	0
od roku 2010	0	0	0	0	0	0
Registrovaná tonáž celkem (tis. t)	59,61	44,00	34,21	32,87	31,41	31,41
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	59,61	44,00	34,21	32,87	31,41	31,29
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	0,63	2,00	2,87	1,78	2,96	2,96
1950–1969	19,63	11,00	11,62	11,36	9,77	10,90
1970–1989	34,76	28,00	18,52	18,53	15,15	15,10
1990–1999	4,59	4,00	1,20	1,20	3,54	2,34
2000–2009	0	0	0	0	0	0
od roku 2010	0	0	0	0	0	0
Výkon celkem (tis. kW)	28,50	23,00	13,38	13,17	13,23	12,88
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	28,50	23,00	13,38	13,17	13,23	12,88
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	0,29	1,00	1,27	0,86	1,23	1,23
1950–1969	11,01	6,00	4,15	4,35	3,93	4,23
1970–1989	14,54	11,00	7,30	7,30	5,93	5,93
1990–1999	2,66	2,00	0,66	0,66	2,15	1,49
2000–2009	0	0	0	0	0	0
od roku 2010	0	0	0	0	0	0

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31.12.

Zdroj: SPS

Vlečné a tlačné čluny

	2005	2010	2013	2014	2015	2016
Počet celkem*)	177	162	119	114	107	103
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	177	162	119	114	107	103
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	1	1	1	1	1	1
1950–1969	42	29	20	19	19	21
1970–1989	117	113	87	80	72	67
1990–1999	17	12	7	8	9	9
2000–2009	0	7	4	6	6	5
od roku 2010	0	0	0	0	0	0
Registrovaná tonáž celkem (tis. t)	94,67	73,03	62,06	59,40	57,22	51,73
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	94,67	73,03	62,06	59,40	57,22	51,73
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
1950–1969	13,55	9,00	6,91	5,87	6,17	6,74
1970–1989	73,31	58,00	50,33	47,97	44,32	38,59
1990–1999	7,78	6,00	3,23	3,82	4,99	4,74
2000–2009	0	0	1,56	1,71	1,71	1,64
od roku 2010	0	0	0	0	0	0

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12.

Zdroj: SPS

Vlečné a tlačné remorkéry

	2005	2010	2013	2014	2015	2016
Počet celkem*)	111	93	83	82	78	74
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	4	2	2	1	1	1
1950–1969	17	12	12	12	11	9
1970–1989	84	65	64	62	59	57
1990–1999	6	1	1	2	2	2
2000–2009	0	4	4	4	4	4
od roku 2010	0	0	0	1	1	1
Výkon celkem (tis. kW)	31,96	27,00	23,63	23,69	22,32	21,23
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	0,59	0,00	0,38	0,18	0,18	0,18
1950–1969	3,69	3,00	2,87	2,96	2,89	2,44
1970–1989	25,59	21,00	19,55	19,47	18,16	17,52
1990–1999	2,09	2,00	0,10	0,20	0,21	0,21
2000–2009	0	1,00	0,73	0,73	0,73	0,73
od roku 2010	0	0	0	0,15	0,15	0,15

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12.

Zdroj: SPS

5. Plavební provoz

5.1. Dozor na plavební provoz

Vltava

Oblast Prahy je celoročně vytižena intenzivním provozem plavidel osobní lodní dopravy, která zajišťují převážně vyhlídkové plavby. Oproti roku 2015 se počet těchto plavidel zvýšil o jedno. Jedná se o plavidlo již v minulosti provozované na území ČR v oblasti Dolního Labe s názvem Porta Bohemica 1, které při své délce 47,6 m, šířce 7,4 m a výtlaku 195 tun pojme 300 cestujících.

Kromě vyhlídkových plaveb jsou v Praze provozovány přívozy: Přívoz Sedlec – Zámky (přívoz P1), přívoz V Podbabě – Podhoří (přívoz P2), přívoz Lihovar – Veslařský ostrov (přívoz P3), přívoz Císařská Louka – Výtoň – Náplavka Smíchov (přívoz P5). Dále přívoz Lahovičky – Nádraží Modřany (přívoz P6), přívoz Pražská tržnice – Štvanice – Rohanský ostrov (přívoz P7). Uvedené přívozy jsou provozovány v rámci (PID) Pražské integrované dopravy. Přívozy P1 a P2 jsou provozovány celoročně, přívozy P3, P5, P6 a P7 od dubna do října. Na těchto linkách platí veškeré jízdenky PID, jízdní kola se přepravují bezplatně.

Současně je Vltava v Praze, zejména v úseku od plavební komory Praha-Modřany po plavební komoru Praha-Smíchov, velmi intenzivně využívána jak sportovci na bezmotorových plavidlech (veslaři, kanoisté, jachtaři), tak rekreačními motorovými plavidly. Na základě uvedeného bylo již v roce 2013 pro předcházení kolizních situací mezi sportovci a motorovými plavidly vydáno Desatero pro plavbu na Vltavě v Praze, které ovšem nevedlo k dostatečnému zklidnění situace. Státní plavební správa proto zavedla na sezónu roku 2016 v některých úsecích mezi plavební komorou Praha-Štvanice a Barrandovským mostem plavbu ve výtlačném režimu osazením plavebního značení (znaky B. 8 + C. 4). Toto plavební značení bylo po ukončení plavební sezóny zakryto. Na základě pozitivních ohlasů s tímto opatřením, bude pravděpodobně značení před začátkem sezóny roku 2017 znovu obnoveno, a to ve shodném rozsahu. Dohled nad dodržováním opatření přímo na vodní cestě v rámci svých možností a posloupnosti priorit prováděla Státní plavební správa ve spolupráci s Poříčním útvarem Městské Policie Praha a příslušným Poříčním oddělením Policie ČR. Porušení významu uvedeného plavebního značení bylo též nejčastěji zjištěným přestupkem rekreačních plavidel v Praze. Na druhém místě pak bylo nevyužití příslušné světelné signalizace plavidel (pozičních světel). Nejčastějším zjištěným porušením předpisů platných ve vnitrozemské plavbě ze strany lodních posádek, zejména osobních lodí, byla neúplnost povinných předepsaných lodních listin, nedostatky v označení plavidel a přetížení plavidla z hlediska jeho obsaditelnosti.

V roce 2016 se v Praze uskutečnil již 8. ročník výstavy prodejců plavidel a lodního příslušenství s názvem „Lodě na vodě“. Tento rok se též konal 8. ročník kulturní akce mezi Karlovým a Mánesovým mostem s názvem „Svatojánské Navalis“, a ve zdrži Šítkovského jezu proběhl 103. ročník veslařských závodů „Pražské Primátorky“. Tyto akce vyžadovaly velké nároky na regulaci plavebního provozu v daných lokalitách. Celkově počet povolených veřejných akcí zaznamenal oproti roku 2015 mírný sestup. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě byla vydána výjimka pro stání plavidla v mostním oblouku Libeňského mostu označeném signálním znakem A. 1 (zákaz proplutí) z důvodu rekonstrukce mostní konstrukce. Bylo vydáno též jedno povolení pro zvláštní přepravu pro plavidlo osobní lodní dopravy Classic River, které plulo v úseku Praha-Modřany až Štěchovice s ponorem překračujícím úředně stanovený limit.

Stejně jako v předchozích letech je vltavská vodní cesta využívána pro nákladní lodní dopravu ve výrazně nižších objemech, než jaké umožňuje vybavenost a kapacita této vodní cesty. Plavidla nákladní dopravy byla využívána převážně pro přepravu stavebních materiálů směrem do Prahy. Počátkem roku 2016 skončila akce přeprav vytěženého materiálu ze stavby čistírny odpadních vod v Praze-Troji, která probíhala intenzivně již od roku 2015. Tlačné sestavy využívaly nově vzniklé překladiště zřízené k tomuto účelu přímo v trojském kanále a vytěžený materiál byl převážen na překladiště v Miřejovicích a do přístavu Mělník.

Nejvyšší koncentrace rekreační plavby byla soustředěna na nádrže vltavské kaskády, částečně také do oblasti Prahy. Intenzita rekreačního provozu potom výrazně kolísá v závislosti na počasí, v měsících květnu, červnu a září se hustota mírně zvyšuje oproti červenci a srpnu, kdy je část plavidel provozována mimo území České republiky. Celkově však byl zaznamenán nárůst počtu motorových lodí a vodních skútrů, jako důsledek uvolnění plavby pro tento druh plavidel a zrušení omezení plavby ve výtlacném režimu. Dále na vltavské vodní cestě Státní plavební správa vykonávala dozor na úseku vodní cesty České Budějovice až Hněvkovice. Zde byl registrován prozatím nízký provoz, zvýšení intenzity se očekává po propojení tohoto úseku s Týnem nad Vltavou a nádrží Orlík. V rámci plavebního dozoru na uvedeném úseku vodní cesty Státní plavební správa nově prováděla plavební dozor na novém plavidle Policie ČR, které využívá jak místní oddělení Hluboká nad Vltavou, tak místní oddělení Týn nad Vltavou. Státní plavební správa v rámci vyhodnocení plavební situace z počátku sezóny roku 2016 přistoupila k opatření, které mělo za následek ochranu plavecké veřejnosti na nádrži Orlík a Slapy. Na nádrži vodního díla Slapy bylo pro plavební provoz plavebním značením uzavřeno celkem 9 pláží a na nádrži vodního díla Orlík celkem 8 pláží. V sezóně roku 2016 se plavební dozor o víkendech na výše jmenovaných nádržích téměř zdvojnásobil oproti předchozím rokům. Nejčastějšími přestupky bylo vedení plavidla bez toho, aby vůdce plavidla byl držitelem průkazu způsobilosti k vedení plavidel, dále vedení plavidla, které nemělo schválenou technickou způsobilost a nemělo vyznačené poznávací znaky, nebo je nemělo dostatečně kontrastní či úplné, a nevyužití odpovídající světelné signalizace plavidla. V menší míře pak byly zjištěny přestupky týkající se vedení plavidla pod vlivem alkoholu, vlečení vodního lyžaře mimo prostor vyznačený pro tuto činnost, nezabezpečení dohledu nebo hlídky na plavidle, přetížení plavidla, proplutí znaků A. 1 „Zákaz plutí“ a v neposlední řadě použití spalovacího motoru s výkonem nad 10 kW tam, kde to vyhláška č. 46/2015 Sb. neumožňuje.

Střední Labe

Objem přeprav nákladů na středolabské vodní cestě zůstává již několik let na velmi nízké úrovni, která neodpovídá možnostem vodní cesty. Z přepravovaných nákladů se jednalo především o stavební materiály a písky.

Do této oblasti dále připlouvalo v periodických intervalech plavidlo hotelového typu s názvem Florentina. Provoz rekreačních plavidel zůstal na stejné úrovni jako v roce 2015 a je převážně soustředěn do oblasti Brandýsa nad Labem, Lysé nad Labem, Poděbrad a Nymburka. Rekreační plavba představuje především plavby plavidel místních sportovních loděnic a plavidel půjčoven umožňujících vedení plavidla bez průkazu způsobilosti. V roce 2016 se počet povolených veřejných akcí oproti roku 2015 mírně snížil. Jednalo se o sportovní akce, které byly pořádány převážně v letních měsících. Nejčastější nedostatky zjištěné porušením předpisů spočívaly ve špatném technickém stavu plavidla a chybějících poznávacích znacích. Zjištění byla následně vyřízena v rámci správních řízení. Stav plavidel se průběžně

kontroloval a docházelo k nápravě závadného stavu. Počet přestupků zjištěných v této oblasti je dlouhodobě na nízké úrovni. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě byla vydána souhrnná výjimka pro vplutí do podjezí nebo nadjezí všech plavebních objektů pro plavidla správce toku.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Podobně jako v roce 2015 byl i v roce 2016 plavební provoz plavidel nákladní i hotelové zahraniční osobní dopravy ovlivněn nízkými vodními stavy na Labi pod zdymadlem Ústí nad Labem-Střekov. Podmínky pro nákladní lodní dopravu z regulovaného úseku či do něj byly kromě února a března po převážnou část roku nevyhovující a tak přepravní kapacita kanalizované části labské vodní cesty zůstávala nevyužita. V případě plaveb zahraničních hotelových lodí byla situace obdobná, letní výletní sezóna do Česka v roce 2016 končila pro řadu provozovatelů těchto hotelových plavidel v Děčíně, či v mnoha případech ještě před státní hranicí.

Po celý rok byly po této vodní cestě dopravovány štěrkopísky do veřejného přístavu Ústí nad Labem-Vaňov, převážně z překladiště v Kozlovicích. Z tohoto překladiště byly realizovány i přepravy téhož materiálu do Prahy.

V letní sezóně tradičně probíhal intenzivnější provoz rekreační plavby především ve zdržích vodních děl České Kopisty, Lovosice a Ústí nad Labem-Střekov včetně vodní plochy Velké Žernoseky. Mezi Ústím nad Labem a Litoměřicemi byla provozována výletní linka plavidlem osobní dopravy českého provozovatele. V provozu byly čtyři vymezené vodní plochy pro vodní lyžování.

Byla vydána jedna výjimka ze zákazu plavby ve vyznačené uzavřené vodní ploše pod jezem vodního díla Ústí nad Labem-Střekov za účelem provádění prací na turbínách vodní elektrárny na vodním díle Ústí nad Labem-Střekov a jedna výjimka ze zákazu plavby ve vyznačených uzavřených vodních plochách vodních děl na vodní cestě Labe v úseku od Opatovic nad Labem po Ústí nad Labem-Střekov pro plavidla správce vodní cesty. Nejčastějšími přestupky byly chyby v poznávacích znacích plavidla, kdy nebyly dostatečně kontrastní či úplné a dále nepředloženi předepsaných lodních listin plavidla.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Intenzita plavebního provozu plavidly s vlastním pohonem v regulovaném úseku Labe byla celkově vzhledem k výše zmíněným nepříznivým plavebním podmínkám v roce 2016 na minimální úrovni. Nízké vodní stavy byly v některých dnech důvodem k neuskutečnění výletních vyhlídkových plaveb plavidly osobní dopravy českého provozovatele na lince Děčín – Hřensko – Drážďany, přestože využívá plavidla s nižším ponorem. Intenzita plavebního provozu malých plavidel bez vlastního pohonu zůstala zhruba na úrovni předchozího roku.

Morava včetně Baťova kanálu

Z hlediska intenzity plavebního provozu došlo oproti minulé sezóně k nárůstu v počtu návštěvníků Baťova kanálu. Toto navýšení lze přisuzovat pozitivnímu trendu zájmu o tento způsob volnočasových aktivit, příznivému počasí a zkvalitňování servisních služeb. Dle rozsahu provozovaných plavidel na této vodní cestě zjišťujeme, že došlo k nárůstu provozu soukromých plavidel i obytných lodí půjčoven. Z poskytnutých informací provozovatelů půjčoven plyne, že kapacita jejich plavidel byla plně vytižena.

Využívání provozu této vodní cesty odpovídala také četná kontrolní činnost Státní plavební správy, jak vlastní, tak ve spolupráci s Policií České republiky. Oproti předcházejícím sezónám došlo k nárůstu počtu zjištěných přestupků. Pokračujícím trendem při kontrolách je zjištění vůdců plavidel, kteří byli pod vlivem alkoholu. Dalšími prohřešky bylo vedení plavidla neopatřeného poznávacími znaky, vedení plavidla nevybaveného lodními listinami, provozování technicky nezpůsobilého plavidla a nerespektování významu plavebního značení.

Plavební provoz na vodní cestě Moravě včetně Baťova kanálu byl řešen v průběhu celého roku na pravidelných koordinačních schůzkách za účasti provozovatelů plavby, zástupců správce vodní cesty, zástupců dotčených krajských samospráv a taktéž dobrovolných svazků obcí.

Účelové vodní cesty

Hustota provozu na zdrži vodního díla Lipno I se oproti minulému roku mírně zvýšila. Důvodem této skutečnosti je stále účinnost vyhlášky č. 46/2015 Sb., která umožnila plavbu plavidel se spalovacím motorem na této nádrži pro plavidla s výkonem strojního pohonu do 10 kW. Provoz těchto plavidel byl však malý a bez negativního dopadu na další aktivity, ve většině případů se jednalo spíše o plavidla rybářů, kteří se přemísťovali v rámci lovišť, než aby byla plavidla se spalovacím motorem využívána pro rekreační plavby. Přes umožnění provozu plavidel se spalovacím motorem v rámci vyhláškou stanoveném rozsahu, jsou převážně na nádrži vodního díla Lipno I provozována malá plavidla s plachtou.

Plavidla osobní lodní dopravy jsou využívána převážně pro okružní plavby na nádrži. Jejich počet se oproti roku 2015 nezměnil. Na nádrži vodního díla jsou provozovány převozní plavidla na trasách Frymburk – Frýdava (předmostí), Hrdonov – Zámecký les, Dolní Vltavice – Kyselov, Horní Planá – Bližší Lhota.

Počet povolených veřejných akcí na vodě se oproti roku 2015 více jak o polovinu snížil, jedná se především o jachtařské závody. Nejčastějším porušením plavebních předpisů bylo použití spalovacího motoru s vyšším výkonem než 10 kW a nedostatkem ve výbavě malého plavidla. Státní plavební správa provedla společně s Krajským ředitelstvím Policie ČR jihočeského kraje před zahájením plavební sezóny proškolení příslušníků Policie ČR, kteří se podílejí na výkonu plavebního dozoru nejen na nádrži vodního díla Lipno I a následně provedla v několika případech společné kontroly plavebního dozoru na nádrži vodního díla Lipno I.

Na vodních cestách účelových Nechanice, Barbora, Matylda, Stráž pod Ralskem a Předměřice nad Labem byly provozovány vymezené vodní plochy pro vodní lyžování. Tyto vymezené vodní plochy byly provozovány na základě dřívějších předpisů a platnost povolení vydaných jednotlivým provozovatelům vypršela s koncem roku 2016 ve smyslu Přejícných ustanovení zákona č. 187/2014 Sb., kterým se mění zákon 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Kontrolní činnost Státní plavební správy byla zaměřena na vybavení plavidel platnými lodními listinami a jejich vedení způsobilými osobami.

Kontrolou platnosti osvědčení plovoucích zařízení podléhajících evidenci v Plavebním rejstříku České republiky umístěných na účelových vodních cestách Velké Žernoseky a Rozkoš byla zjištěna propadlá platnost lodních listin u tří plovoucích zařízení. Na účelové vodní cestě Stráž pod Ralskem bylo zjištěno provozování plovoucího zařízení podléhajícího evidenci v Plavebním rejstříku České republiky bez platných lodních listin. Na novém těžebním jezeru šterkopísku Nučnice-Travčice bylo zjištěno provozování plovoucího stroje a tří plovoucích zařízení bez platných lodních listin. V těchto případech, kdy se jednalo o správné de-

likty, byla uvedená zjištění projednána s provozovateli a provozovatelům uloženy pokuty ve správním řízení.

Na území působnosti pobočky Přerov byl nejintenzivnější plavební provoz zejména na Brněnské přehradě. Kromě tradičně velkého množství povolených akcí na sledované vodní cestě zde začátkem měsíce června proběhly mezinárodní ohňostrojné přehlídky, při nichž byla pyrotechnika umístěna na plovoucích zařízeních tvořených plovoucí mostovou soupravou. Příprava i průběh této akce byly dozorovány ve spolupráci s Policií České republiky tak, aby byla zajištěna bezpečnost plavebního provozu. Pokud jde o další účelové vodní cesty, byl intenzivnější plavební provoz zejména na vodních dílech Dalešice, Vranov, Žermanice a Těrlicko. Pro plavbu vodních skútrů byla využívána štěrkopískovna Náкло a dále vodní díla Dalešice, Těrlicko a Žermanice. Na všech těchto uvedených vodních cestách bylo možné zaznamenat zvýšený provoz zejména o víkendech a svátcích. Z oznámení o přestupcích od Policie České republiky vyplývá, že k provozování vodních skútrů byla využívána štěrkopískovna Hlučín, na této vodní cestě však není plavebním úřadem schválená dráha pro vodní skútry a tyto přestupky byly řešeny v rámci přestupkového řízení.

Při kontrolách byly na účelových vodních cestách v územní působnosti pobočky Přerov zjištěny nedostatky spočívající zejména v nerespektování významu plavebního značení vůdcem malého plavidla, vedení malého plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami, provozování vodního lyžování v úseku, který pro tuto činnost není určen, vedení malého plavidla osobou bez průkazu způsobilosti, provozování malého plavidla neopatřeného poznávacími znaky a provozování vodního skútru na nepovolené vodní cestě. Pozitivně se projevuje zvýšená spolupráce při kontrolní činnosti s příslušníky Policie České republiky, kdy byly zaznamenány případy vedení malého plavidla pod vlivem alkoholu, které byly řešeny v přestupkovém řízení.

Bylo zahájeno správní řízení s provozovatelem osobní lodní dopravy na vodním díle Vranovská přehrada pro opětovné provozování přístavišť bez povolení plavebního úřadu. Dále bylo zahájeno správní řízení s provozovatelem liniového vleku pro vodní lyžování na vodní cestě Brněnská přehrada pro vytvoření neoznačené překážky v plavební dráze.

Neméně důležitou složkou dozoru na plavební provoz na vodních cestách České republiky je činnost zaměstnanců oddělení plavebního dozoru pobočky Děčín, kteří vykonávají dozor na plavební provoz prostřednictvím střediska Říčních informačních služeb (RIS) jakožto operátoři střediska RIS. Operátoři střediska RIS každodenně po celý rok v době od 7:00 hodin do 19:00 hodin zajišťují příjem i předávání informací o událostech v plavebním provozu na vodních cestách České republiky a zajišťují „informační zázemí“ pro své kolegy z úřadu v terénu a to včetně všech státních svátků a víkendových dnů.

5.2. Plavební nehody

V roce 2016 bylo Státní plavební správě oznámeno celkem 20 plavebních nehod. Pobočka Praha zaevidovala a šetřila 11 malých a dvě velké plavební nehody, pobočka Přerov 7 malých plavebních nehod a pobočka Děčín nebyla oznámena žádná plavební nehoda.

K 9 malým plavebním nehodám došlo na Vltavě, z toho k dvěma na přehradní nádrži Slapy, po jedné na přehradní nádrži Štěchovice a Vrané nad Vltavou a k pěti na území hl. m. Prahy. K dvěma velkým plavebním nehodám došlo rovněž na Vltavě, a to na přehradní nádrži Orlik a Slapy. K dvěma malým plavebním nehodám

došlo na Labi, a to v Poděbradech a ve Staré Boleslavi. K třem malým plavebním nehodám došlo na Baťově kanálu, a to k jedné v Uherském Hradišti a dvěma ve Strážnici. K dvěma malým plavebním nehodám došlo na přehradní nádrži Dalešice a po jedné na přehradních nádržích Žermanice a Těrlicko.

Fyzickou osobou bylo zaviněno 16 plavebních nehod porušením pravidel plavebního provozu. Ve třech případech vůdce plavidla nesprávně odhadl vzájemnou vzdálenost mezi plavidly při odplouvání ze svého stanoviště nebo před přistáváním, vytvořil tak nebezpečnou situaci a před dokončením lodního manévru kolidoval se stojícím plavidlem, na kterém způsobil materiální škodu. V jednom případě vůdce plavidla nesprávně vyhodnotil sílu a směr působení větru na plavbu plachetnice, což mělo za následek její převrácení a lehké zranění jedné osoby. Ve dvou případech bylo příčinou nehody škodlivé vlnobití způsobené malými plavidly s vlastním pohonem při plavbě v blízkosti jiných plavidel. Následkem těchto nehod byla pouze materiální škoda na stojících plavidlech. Nesprávné vyvázání malého plavidla, které nemohlo sledovat kolísání vodní hladiny, bylo příčinou potopení dvou malých plavidel s vlastním pohonem, ze kterých unikly do vodní cesty ropné látky. V jednom případě došlo ze stejné příčiny k částečnému zatopení malého plavidla s vlastním pohonem. V jednom případě došlo k potopení převozní lodě za plavby obsazené větším počtem cestujících a pro podezření z trestného činu obecného ohrožení vyšetřuje tuto velkou plavební nehodu policejní orgán. V 6 případech došlo ke kolizím plavidel za plavby, jejichž příčinou bylo porušení pravidel o potkávání nebo křížení směrů plavby. Z nich v jednom případě bezprostředně před potkáváním veslice s osobní lodí změnila veslice náhle svůj směr plavby a vplula do dráhy, kterou plula osobní loď. Příčinou nehody bylo porušení pravidel plavby o potkávání plavidel. Následkem této kolize byla jenom materiální škoda. V jednom případě byla příčinou nehody nepozornost posádky veslice, která pro nezajištění rozhledu před svou přídí kolidovala se stojícím malým plavidlem s vlastním pohonem. Její následkem byla také jenom materiální škoda. V jednom případě plavidlo s vlastní pohonem zapůjčené v půjčovně malých plavidel nedalo přednost v plavbě paddleboardu, porušilo tak pravidlo plavebního provozu o křížení směrů plavby a následkem kolize došlo ke zranění osoby na paddleboardu. V jednom případě došlo ke zkrřížení směru plavby skifu malým plavidlem s vlastním pohonem, což mělo za následek lehké zranění osoby na skifu. V jednom případě dráhu, kterou plula osobní loď, zkrřížilo malé plavidlo s vlastním pohonem vlekoucí na laně kmen stromu a donutilo tak osobní loď náhle změnit rychlost i směr plavby. Přesto došlo ke kontaktu plavidel a odření laku na trupu malého plavidla. V jednom případě kolidoval vodní skútr s jiným malým plavidlem s vlastním pohonem. Příčinou nehody bylo porušení pravidla o křížení směru plavby plavidla plujícího vysokou rychlostí s jiným plavidlem. Následkem bylo smrtelné zranění osoby na malém plavidle s vlastním pohonem. Plavební nehodu vyšetřuje pro podezření z trestného činu policejní orgán.

Ke čtyřem plavebním nehodám došlo bez zavinění fyzické osoby. Jednalo se o tři nehody, kdy malé plavidlo s vlastním pohonem kolidovalo s nepozorovatelnou plovoucí překážkou pod vodní hladinou. Následkem těchto nehod byla jenom materiální škoda na propelerech plavidel. V jednom případě došlo k výbuchu na malém plavidle s vlastním pohonem a následnému požáru, který se rozšířil na celé plavidlo. Příčinu výbuchu stanovil vyšetřovatel Hasičského záchranného sboru, která spočívala v zapálení tlakového plynu unikajícího z příručních tlakových nádob mazacích prostředků jiskrou ze spínací skříňky startéru. Následkem požáru bylo zničení celého plavidla a lehká zranění tří osob.

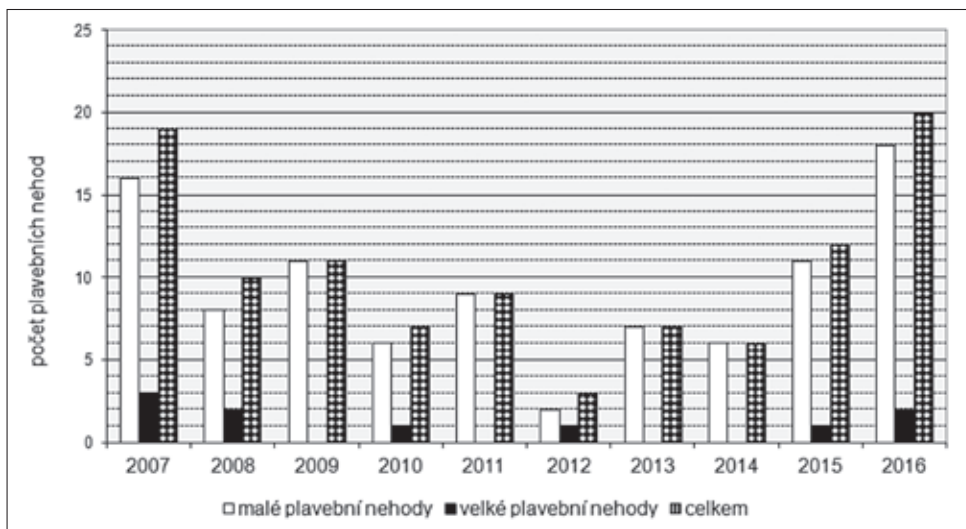
Srovnání počtu plavebních nehod podle účasti plavidel v letech 2015 a 2016 je uvedeno v tabulce.

Plavební nehody						
Provozovatel	Malé		Velké		Celkem	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Jiná než malá plavidla	1	0	0	1	1	1
Malá plavidla	7	15	1	1	8	16
Kolize malého plavidla s jiným než malým plavidlem	3	3	0	0	3	3
Celkem	11	18	1	2	12	20

Od roku 2007, tedy za posledních 10 let bylo Státní plavební správě oznámeno 104 plavebních nehod. Z toho bylo 94 malých, které uzavřela ve své kompetenci a 10 velkých plavebních nehod, které pro podezření z trestného činu postoupila Úřadu služby kriminální policie a vyšetřování - Policie České republiky.

Počet plavebních nehod v každém roce, v poměru malé a velké plavební nehody, je znázorněn v grafu, kterým je vyjádřen vývoj plavební nehodovosti v období posledních 10 let.

**Vývoj plavební nehodovosti v letech 2007 a 2016
podle druhu plavebních nehod**



Podrobnější statistika plavební nehodovosti od roku 2000 je zveřejněna na webové stránce Státní plavební správy na adrese <http://plavebniurad.cz>.

6. Dozor na plavidla

6.1. Plavidla jiná než malá

V roce 2016 vykonávaly odborné komise k ověřování technické způsobilosti plavidel svoji činnost standardním způsobem. Bez větších problémů probíhala součinnost Státní plavební správy s právníkem osobou pověřenou podle § 10 odst. 4 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, prováděním technických prohlídek plavidel. Až na výjimky nedochází k případům, kdy žadatelé o schválení technické způsobilosti nebo ověření technické způsobilosti chybně před podáním žádosti plavebnímu úřadu o uvedený úkon nechají s předstihem provést technickou prohlídku nebo pravidelnou technickou prohlídku plavidla pověřenou osobou, což je v rozporu s platnými pravidly. Žádosti o schválení technické způsobilosti nebo ověření technické způsobilosti plavidel, ke kterým jsou dodány veškeré potřebné podklady, jsou vyřizovány v zákonem stanovených lhůtách, obvykle do několika dnů. Včasnému vyřízení některých žádostí o schválení technické způsobilosti nebo ověření technické způsobilosti brání to, že jsou žadateli podávány před vlastní prohlídkou v době, kdy ještě není stanoven přesný termín prohlídky a zpracování inspekční zprávy od pověřené osoby.

Stav lodního parku se oproti minulým letům výrazně nezměnil. Stavba nových plavidel obchodní plavby je dlouhodobě téměř nulová. Výjimku tvoří například stavba nového převozního prámu loděnici Lhotka nad Labem nedaleko Lovosic, který bude sloužit jako náhrada za původní kyvadlový přívoz v Dolním Žlebu. Současný lodní park je pouze udržován v provozuschopném stavu nebo je z ekonomických důvodů odstaven jejich provozovatelem z aktivního plavebního provozu. Po vyřazení plavidel z provozu dochází běžně k likvidaci plavidel sešrotováním. Jen ojediněle dochází k rozsáhlejší opravě nebo modernizaci.

Za zmínku stojí opravárenská činnost v loděnici Děčín-Křešice, kde byly prováděny rekonstrukce obšlévek plavidel a další rozsáhlé opravy především osobních lodí, včetně zadokolesových osobních lodí Tyrš a Šumava. Proběhla zde také přestavba osobní lodi dovezené ze zahraničí na speciální loď – minipivovar. Toto plavidlo prochází v současné době technickou inspekci odbornou komisí před vydáním lodního osvědčení.

Také stav lodního parku v moravském regionu lze hodnotit jako dlouhodobě setrvalý. Celkovou statistiku v této kategorii vylepšuje skutečnost, že byla nově zaevidována jedna osobní loď, jedna převozní loď, dále jedna speciální loď – plovoucí galerie a také tři plovoucí zařízení. Za zmínku stojí zejména osobní motorová loď Noe. Jedná se o zastřešené výletní plavidlo pro 50 osob provozované na Baťově kanále.

Posuzování technické způsobilosti plovoucích zařízení probíhalo na základě podaných žádostí stejně jako u ostatních druhů plavidel. Státní plavební správa provedla technické prohlídky u plovoucích zařízení spadajících do její kompetence, posuzování technické způsobilosti plovoucích zařízení, které svými parametry spadají do její působnosti, provádí odborná komise s tím, že fyzická prohlídka probíhá většinou bez účasti zaměstnance plavebního úřadu.

V hodnoceném období byla uskutečněna řada mimořádných kontrolních akcí technického oddělení společně s oddělením dozoru, a to zejména v návaznosti na vydání povolení k umístění plavidla na vodní cestě (zejména v působnosti pobočky Děčín). Další oblastí, na kterou byly zaměřeny společné kontrolní akce, byl technický stav plavidel a plovoucích zařízení v rekreační plavbě.

Nebyly povoleny žádné technické výjimky, počet vydaných prozatímních osvědčení není velký. Prozatímní osvědčení nebo povolení k umístění na vodní cestě byla v roce 2016 vystavována, stejně jako i v předchozích letech, u řady plavidel, jejichž posuzování technické způsobilosti se muselo posunout z důvodu provedení prohlídky na suchu a v důsledku nedostatečné kapacity lodních výtahů. V některých případech bylo možné prodloužit lodní osvědčení na nezbytně nutnou dobu ze zákona, a to v délce až šest měsíců. Dalším případem, kdy vlastník nebo provozovatel plavidla podal žádost o prozatímní osvědčení nebo povolení k umístění na vodní cestě, jsou plavidla nezpůsobilá z důvodu nadměrného opotřebením obšívky dna. Žadatel plánuje provést opravu obšívky z dotačních prostředků programu oprav lodí v nejbližším možném období.

Povolení zvláštní přepravy dle ustanovení § 29g zákona byla vystavována například pro velké osobní lodě, které bylo třeba v regulovaném úseku Labe vléci a které pro to nejsou běžně technicky způsobilé, ale většinou pro plavidla užívaná při jednorázových akcích, jako například prámy pro odpalování a ukázkový vorový pramen při mezinárodní přehlídce ohňostrojů na Brněnské přehradě.

V roce 2016 bylo vyrobeno pouze 1 plovoucí těleso (kasko) pro zákazníka Město Děčín v loděnici v Lovosicích - Lhotce nad Labem. Jednalo se o výše zmíněný převozní prám, jehož dokončení bylo realizováno v místě umístění kyvadlového přívozu v Dolním Žlebu. Lodní těleso starého převozního prámu bylo přepraveno do přístavu Děčín-Loubí, kde bylo provedeno jeho sešrotování.

S ohledem na skutečnost, že opět nebyla do provozu uvedena žádná novostavba říčního plavidla, nebylo provedeno žádné kompletní cejchování plavidla. Agenda cejchování představovala především opakované prohlídky, případně opravy cejchovných znaků u dříve ocejchovaných plavidel po uplynutí platnosti cejchovných průkazů. Přecejchování plavidla se provádí v případě, že cejchování plavidla po provedeném přeměření neodpovídá skutečnosti.

Vydaná osvědčení o vlastnictví plavidla	
Osvědčení o příslušnosti k plavbě na Rýně	1
Osvědčení o vlastnictví plavidla	0

Technický dozor na jiná než malá plavidla				
Vydání nebo prodloužení platnosti dokladu	Technické prohlídky, cejchování	Nově zapsaná plavidla	Změny a prodloužení platnosti – nový doklad	Změny a prodloužení platnosti zapsané do dokladu
Osvědčení Společenství plavidla vnitrozemské plavby	175	34	42	196
Osvědčení plovoucího zařízení		55	27	
Povolení zvláštní přepravy		38	X	X
Cejchovní průkaz	10	1	9	0
Celkem	185	163	78	196

6.2. Malá plavidla

Počet podaných žádostí v oblasti malých plavidel dlouhodobě roste a také v roce 2016 byl vyšší než v předchozích letech. K hlavním činnostem útvaru dokladů plavidel patřilo zejména zajišťování technických prohlídek malých plavidel již evidovaných v rejstříku malých plavidel, nový zápis plavidel do rejstříku malých plavidel (nových a použitých dovezených ze zahraničí), vyřizování žádostí o zápis změny v rejstříku malých plavidel (např. změna vlastníka, změna motoru apod.), výpisy a výmazy z rejstříku malých plavidel, schvalování technických dokumentací pro vlastní stavbu plavidel. V několika případech proběhl prodej starších malých plavidel, která byla ještě ve staré evidenci (se starým označením). Při změně vlastníka byla tato plavidla zapsána do nové evidence v rejstříku malých plavidel s přidělením nového evidenčního čísla.

Žádosti se daří vyřizovat v termínech a lhůtách v souladu se správním řádem. Pokud to bylo proveditelné, byly vyřizovány v průběhu několika dnů, zcela výjimečně do dvou až tří týdnů od podání. Výjimkou byly žádosti o technickou prohlídku, které bylo možné vyřídit až s odstupem i několika měsíců po podání žádosti, jelikož plavidlo nebylo možné přepravit k prohlídce do sídla úřadu a bylo nutné čekat na provedení vlastní prohlídky v plánovaném termínu při výjezdu do lokality výskytu plavidla.

Stejně jako v předchozích obdobích byly prováděny technické prohlídky malých plavidel v místě poboček, mimo pobočky podle zveřejněného plánu i v rámci operativně naplánovaných pracovních cest. Žadatelé stále více využívají možnosti objednat technickou prohlídku malého plavidla prohlídku co nejbližší místu bydliště. Dlouhodobě se tak zvětšuje počet míst, kde se malá plavidla soustřeďují za účelem provedení technických prohlídek.

Na případech, kdy bylo plavidlo shledáno nezpůsobilým, mají největší podíl ty, kdy je plavidlo v celkově špatném až dezolátním technickém stavu. V rámci technických prohlídek byly v několika případech zjištěny svévolné úpravy konstrukce plavidel, a to jak u novostaveb, tak i u plavidel v provozu. Zjištěné nedostatky byly řešeny formou správního řízení. Dalším častým nedostatkem je, že plavidla nejsou k prohlídce přistavena s kompletní povinnou výstrojí.

Komunikace s majiteli a provozovateli plavidel probíhala bez vážnějších komplikací. Jen výjimečně se stává, že provozovatel malého plavidla odřekne dohodnutou prohlídku nebo se řádně neomluví a nedohodne si náhradní termín. Přibývá případů, kdy se žadatelé o schválení technické způsobilosti malého plavidla nebo o pravidelnou technickou prohlídku pokouší zneužívat ochoty zaměstnanců Státní plavební správy a pro snadno přepravitelné plavidlo žádají prohlídku v místě bydliště, což je z hlediska efektivity vynaložených prostředků úřadu nepřijatelné. Nikdy nebyl zaznamenán případ nespokojenosti žadatele s dobou vyřízení jeho podání. Naopak, nejméně zástupce veřejnosti kladně hodnotil vstřícnost pracovníků úřadu ve chvílích potřeby bezodkladného vyřízení žádosti před odjezdem na dovolenou.

Počet vydaných prozatímních osvědčení je obdobný jako v předešlých letech, jedná se zejména o plavbu malých plavidel v rámci výstav a předvádění.

Během roku proběhlo také několik zkušebních plaveb u malých plavidel, která jsou provozována v půjčovně malých plavidel, a která mohou vést osoby bez průkazu způsobilosti. Všechna tato malá plavidla při zkušební plavbě vyhověla a bylo jim vystaveno nové lodní osvědčení s úředním záznamem o způsobilosti plavidla pro provozování v tomto druhu půjčovny.

Je nutné zmínit, že na základě podaných žádostí byla ve sledovaném období schválena technická způsobilost na základě nové vyhlášky tří obojživelných vozidel

typu GAZ 46 a deseti typu KDF 166 na vodních cestách ČR. Technická způsobilost těchto plavidel, na která je dle vyhlášky pohlíženo jako historicky cenné plavidlo, byla schválena na základě technické prohlídky na souši a zkušební plavby.

Z nově zapsaných malých plavidel rovněž stojí za zmínku dvě nová záchraná plavidla typu Airboat ASAR, určená pro extrémní situace při povodních, silném znečištění vodního toku plovoucími předměty, v zatopených částech měst, rozlehlých bahnitých plochách, apod. V takových oblastech, které jsou pro jinou techniku nedostupné, je to umožněno umístěním pohonné jednotky s tlačnou vrtulí a kormidelních listů nad vodní hladinou. Jde o historicky první zápis tohoto druhu plavidla do rejstříku.

Jiným pozoruhodným nově registrovaným malým plavidlem je historicky cenné plavidlo holandského typu Vlet z roku 1897, které se používá k výletním plavbám na Baťově kanále v úseku mezi novým přístavem Petrov a Strážnicí. Původně toto plavidlo sloužilo jako člun zahrádkářů a pěstitelů ovoce a zeleniny k dopravě výpěstků po holandských kanálech na trhy na vodě.

V agendě zvláštní přepravy bylo vydáno také jedno rozhodnutí o povolení zvláštní přepravy dle ustanovení § 29g zákona pro malé plavidlo, které neodpovídalo požadavkům na technickou způsobilost podle zákona o plavbě. Toto rozhodnutí bylo vydáno pro záchranářské vznášedlo na dvou úsecích Labe u Děčína. Vznášedlo bude také mimo rozhodnutím povoleného provádění výcviku posádek užíváno určenou jednotkou sboru dobrovolných hasičů při plnění úkolů v souvislosti s povodněmi, kdy mají zajistit dostupnost obcí (Dolní Žleb, Hřensko a jiné) pro složky IZS s ohledem na zaplavení silničních komunikací.

Počty schválených dokumentací jednotlivých typů plavidel, tj. malých plavidel s vlastním pohonem, bez pohonu a plachetnic, byly v roce 2016 přibližně vyrovnané, mírně převažují plavidla s vlastním strojním pohonem. Předložená technická dokumentace v několika případech nebyla schválena vůbec, případně byla schválena až po odstranění nedostatků podání. Hlavním důvodem neschválení dokumentací byl nevhodný konstrukční návrh nebo skutečnost, že konstrukce nebyla odpovídajícím způsobem vyjádřena pomocí výkresů a technického popisu. Nedobrá je situace i v oblasti technických výpočtů. Pokud už autoři nějaké výpočty předkládají, obvykle jde o výstupy z nejrůznějších počítačových programů, kam byly zadány údaje bez znalosti, co a jak program počítá. Obdobně jsou používány různé vzorce nalezené ve více či méně odborné literatuře.

Technický dozor na malá plavidla				
Vydání nebo prodloužení platnosti dokladu	Technické prohlídky	Nově zapsaná plavidla	Změny a prodloužení platnosti – nový doklad	Změny a prodloužení platnosti zapsané do dokladu
Osvědčení plavidla vnitrozemské plavby	2735	122	345	430
Mezinárodní osvědčení pro rekreační plavidlo		1005	1271	980
Celkem	2735	1127	1616	1410

Schvalování dokumentací plavidel	
Počet vydaných Průkazů způsobilosti typu	2
Počet vydaných Osvědčení o schválení technické dokumentace	28

6.3. Plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel

V porovnání s předchozími obdobími bylo zapsáno více malých plavidel a plovoucích zařízení. Nově zapsaných lodí bylo minimum. Došlo k opětovnému výraznému nárůstu počtu zápisů malých plavidel ve srovnání s plavidly jinými. Malých plavidel s vlastním strojním pohonem je zapisováno několikanásobně více, než jiných druhů plavidel.

Nově zapsaná malá plavidla jsou vyrobená převážně v zahraničí, menší zastoupení mají plavidla českých profesionálních výrobců i stavby svépomocí. Největší podíl u přihlašovaných nových malých plavidel tvoří nafukovací motorové čluny čínské, ukrajinské nebo lotyšské výroby. V ojedinělých případech byly zjištěny nedostatky u gumových člunů vyrobených na Ukrajině, kdy štítky na plavidle neobsahovaly předepsané údaje, a nebylo doloženo CE prohlášení o shodě k plavidlu. Jinak nebyly s prodeji plavidel zaznamenány žádné potíže a případná spolupráce probíhá bezkonfliktně. Jako příklad výborné spolupráce je možné uvést uskutečnění dvou termínů plánovaných technických prohlídek v sídle jednoho z největších prodejců plavidel v moravském regionu, firmy AVAR Yacht s.r.o., Veverská Bítýška. Další část zapisovaných plavidel tvoří laminátová nebo hliníková plavidla vyrobená většinou v Polsku, USA, Kanadě nebo ČR a vlastní stavby dle schválené technické dokumentace. Došlo oproti předchozím rokům k nárůstu nových zápisů vodních skútrů do plavebního rejstříku a to díky novele zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, kdy vodních skútr lze provozovat za stejných podmínek, které platí pro ostatní plavidla se strojním pohonem.

Značný zájem přetrvává také u individuálních dovozů použitých malých plavidel ze zahraničí. Individuálně dovezené použité motorové čluny a plachetnice byly zejména z Holandska, Německa, Švýcarska, Itálie a Polska. Technický stav použitých plavidel byl dobrý, a tak všechny žádosti byly schváleny. V menším rozsahu byly realizovány dovozy také z USA. Zde pro zájemce o dovoz motorového plavidla z USA bylo nutné splnění shody s technickými požadavky stanovenými v nařízení vlády č. 96/2016 Sb., o rekreačních plavidlech a vodních skútrech, a zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky. V rámci uvádění starších plavidel a plavidel dovezených ze zahraničí do provozu byla do rejstříku malých plavidel zapsána plavidla také na základě dokladu o provozu nebo výmazu z evidence státu Evropské unie.

V oblasti změny vlastnických vztahů k plavidlu a následném zápisu v rejstříku probíhaly úkony dle požadavků vlastníků plavidel. Nadále probíhá poskytování informací o vlastnictví a provozování plavidel orgánům státní správy dle žádostí o součinnost. Protože s novelou zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, platnou od 01. 01. 2015 již není rejstřík malých plavidel veřejným seznamem, poskytla Státní plavební správa informace z tohoto rejstříku žadatelům pouze v případech prokázání oprávněného zájmu. V souvislosti se změnou zákona bylo v několika případech u požadavku zaevidovat zástavní práva či jiné právní vady k malým plavidlům vedeným v rejstříku malých plavidel sděleno žadateli, že již nelze tento zápis právní vady u takového plavidla provést. To neplatí v případě jiných než malých plavidel vedených v plavebním rejstříku, který zůstal veřejným seznamem.

Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2016		
	Zapsaná	Vymazaná
Praha	40	13
Děčín	24	5
Přerov	6	10
Celkem	70	28

Plavidla zapsaná a vymazaná v rejstříku malých plavidel v roce 2016		
	Zapsaná	Vymazaná
Praha	697	126
Děčín	98	8
Přerov	189	56
Celkem	984	190

Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2016				
Typ plavidla	Počet *)	Výkon [kW]	Nosnost [t]	Obsaditelnost [os]
Osobní lodě	87	12211	X	11828
Motorové nákladní lodě	51	23080	54137	X
Remorkéry	85	24937	371	X
Vlečné čluny **)	4	X	700	X
Tlačné čluny	131	X	59046	X
Převozní lodě	72	1003	324	2067
Speciální lodě	21	2192	1821	480
Plovoucí stroje	87	811	874	X
Plovoucí zařízení	568	X	9209	1689
Celkem	1106	64226	93482	16064

*) Plavidla s platným lodním osvědčením.

**) Včetně vlečno-tlačných člunů.

Plavidla evidovaná v rejstříku malých plavidel k 31. 12. 2016	
Typ plavidla	Počet
S vlastním strojním pohonem	12798
Plachetnice	2939
Bez vlastního strojního pohonu	570
Celkem	16307

7. Zkoušky způsobilosti

7.1. Zkoušky způsobilosti s výjimkou zkoušek vůdců malých a rekreačních plavidel

Zkoušky způsobilosti probíhaly v předem stanovených termínech. Kromě zkoušek organizovaných v místě sídla pobočky proběhlo též ověřování praktických dovedností kapitánů C, kteří doložili nejméně 12 měsíců praxe. Tyto praktické zkoušky byly provedeny na základě novely zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a vyhlášky č. 42/2015 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidla. Trvá zájem plavecké veřejnosti o získání způsobilosti kapitán B. Úroveň znalostí žadatelů nadále vykazovala určité nedostatky. Pokračovalo vydávání úsekového osvědčení pro německý úsek Labe pro držitele průkazů způsobilosti kapitán B. Zvýšený zájem byl o vydání osvědčení pro přepravu cestujících pro členy posádek plavidel převážejících cestující. Dále bylo vydáno velké množství rozhodnutí o zdravotní způsobilosti držitelům kapitánských patentů po dosažení daného věku. Zájem o zkoušku způsobilosti lodník mírně klesl. Ukázalo se, že změna právních předpisů způsobila potíže vůdcům plavidel, kteří byli dříve zařazeni jako převozníci III. třídy. Zejména délka předepsané praxe pro získání nové způsobilosti kapitána C pro oprávnění k vedení plavidla s obsaditelností více než 12 osob je značnou komplikací například při zajištění lodní dopravy v Punkevních jeskyních, kde jsou zaměstnávání sezónní pracovníci, především z řad studentů.

O zkoušky způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru byl, podobně jako v loňském roce, zaznamenán nižší zájem. To bylo způsobeno především změnami právních předpisů v roce 2015, neboť vyhláškou 42/2015 Sb. byla předepsána povinnost žadatele prokázat nejméně 12 měsíců praxe na plavidle, k jehož vedení má žadatel oprávnění.

Také v tomto roce probíhaly zkoušky způsobilosti o vydání osvědčení pro provozování vodní dopravy pro cizí potřeby se zkouškami způsobilosti členů posádek jiných než malých. Zájem o tuto zkoušku na pobočce Přerov se zvýšil. Z tohoto důvodu byly na této pobočce navýšeny termíny zkoušek.

Zvýšený zájem byl o zkoušky pro získání osvědčení ADN na přepravu nebezpečného nákladu na pobočce v Praze. Zároveň byl zaznamenán velmi vysoký zájem o obnovu stávajících osvědčení ADN, v posledním roce jejich pětileté platnosti. Pobočka Děčín vydávání osvědčení ADN a bezpečnostních poradců a s tím spojené zkoušky neorganizuje. Na pobočce je však možné podat žádost se všemi náležitostmi ke zkoušce či obnově osvědčení ADN. S tím je spojená zvýšená činnost související s ověřováním požadovaných dokumentů, z čehož největší část tvoří praxe na plavidle typu „C“, případně „G“, dokládaná k získání osvědčení ADN-C, případně ADN-G. Žadatelé jsou po splnění podmínek zařazeni do požadovaných termínů a v rámci Informačního systému Státní plavební správy jsou jejich spisy elektronicky předány k dalšímu vyřízení na pobočku Praha. V roce 2016 získala oprávnění k činnosti související se zajišťování školení žadatelů bezpečnostního poradce a osob podílejících se na přepravě nebezpečných věcí v souladu s ADN firma DGSA Bohemia, s. r. o., která avizovala zahájení své činnosti přímo v Děčíně. Proto byly neprodleně učiněny organizační přípravy ze strany oddělení dokladů osob děčínské i pražské pobočky, tak, aby bylo možno organizovat zkoušky i v Děčíně, nicméně v roce 2016 firma DGSA Bohemia, s. r. o., nepožádala o žádné termíny zkoušek.

Zkoušky pro získání osvědčení Bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečného nákladu nevyužil žádný žadatel.

Zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů posádek plavidel						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé způsobilosti	Celkem vydáno průkazů v roce 2016	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů způsobilosti k 31. 12. 2016
Lodník	16	83	8	911	564	5305
Kapitán B	18	106	43	681	351	710
Kapitán C		52	16		175	334
Strojmistr		16	14		76	156
Převozník		4	4		0	10
Kapitán I. třídy						594
Kapitán II. třídy						263
Kapitán III. třídy						282
Kapitán IV. třídy						400
Převozník I. třídy						232
Převozník II. třídy						223
Převozník III. třídy						327
Strojmistr I. třídy						35
Strojmistr II. třídy						312
Způsobilost k vedení plavidla plujícího pomocí radaru	5	27	22	24	2	490
Ostatní způsobilosti *)	X	X	X	328	787	6374

*) Způsobilosti podle dříve platných předpisů vůdce služebního plavidla, vůdce motorového člunu, vůdce nákladního člunu.

Vydané plavecké služební knížky		
Pracoviště	Počet	
	2016	K 31. 12. 2016
Pobočka Praha	106	1840
Pobočka Děčín	604	6536
Pobočka Přerov	201	3400
Celkem	911	11776

Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2016	Z toho bez zkoušky ne jako nový doklad	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2016
Inspektor určeného technického zařízení	4	1	1	1	0	52
Provozování vodní dopravy pro cizí potřeby	13	10	10	12	2	270
Přeprava nebezpečných věcí (ADNR)	9	106	71	240	169	1212
Bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí	1	0	0	0	0	22
Celkem	X	117	82	253	171	1556

Menší zájem byl také o zkoušky inspektora určeného technického zařízení na plavidle, kdy bylo vydáno pouze jedno osvědčení, a to pro elektrická silnoproudá zařízení.

Došlo k mírnému nárůstu nově vydaných plaveckých služebních knížek. Velkou část z celkově vydaných knížek tvořily plavecké služební knížky vydané v rámci výměny dokladů na základě novely č. 187/2014 Sb. k zákonu č. 114/1995 Sb. Velký objem činnosti v průběhu celého roku si vyžádalo pravidelné ověřování praxí předkládaných ke kontrolnímu záznamu, zapisování nově získaných způsobilostí lodníka, lodního strojníka a kormidelníka. Zároveň s tím byly do dokladů provádě-

ny aktualizace platnosti lékařských posudků o zdravotní způsobilosti a aktualizace zápisů změn osobních údajů. Zahraniční úřadovny i nadále aktuálně informovaly Státní plavební správu o provedených zápisech rýnských způsobilostí do českých plaveckých služebních knížek. Nebyl řešen žádný případ falšování české plavecké služební knížky, ani se neobjevila žádná informace o zásadních problémech spojených s jejich užíváním v České republice či v zahraničí.

Dnem 31. prosince 2016 skončila první fáze výměny dokladů prováděná na základě novely zákona č. 114/1995 Sb. a vyhlášky č. 42/2015 Sb. Dosavadní výměna průkazů způsobilosti probíhala plynule, o výměnu si většinou držitelé žádali bez ohledu na pozdější možnou lhůtu výměny. O tyto výměny byl v průběhu roku značný zájem, vzhledem k ukončení povinných výměn průkazů vydaných do 30. 04. 2004.

V rámci součinnosti byla pobočka Děčín v několika případech oslovena Finančním úřadem Děčín k podání informace o plaveckých služebních knížkách konkrétních držitelů, a to v souvislosti s kauzou dvojího zdanění plavců zaměstnaných v Nizozemí.

Na základě Dohody o vzájemném uznávání kvalifikace lodníků mezi Ministerstvem dopravy a Ústřední komisí pro plavbu na Rýně byl také v tomto roce prováděn absolventům Střední školy lodní dopravy po doložení požadované praxe záznam dodatku ke způsobilosti lodníků pro uznání této způsobilosti na Rýně.

Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2016	
Zařízení	Počet
Plaková (z toho parních kotlů)	18 (3)
Plynová	17
Elektrická silnoproudá	26
Zdvihací	8
Celkem	69

7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel

V oblasti zkoušek způsobilosti vůdců malých plavidel byly v roce 2016 zorganizovány zkoušky celkem v 111 zkušebních dnech, z toho 93 v místě sídla pobočky, 18 mimo pobočku, konkrétně v Českých Budějovicích, Hradci Králové, Hlučíně a Brně.

V roce 2016 byl zaznamenán pokles zájmu o vnitrostátní průkazy VMP. Byl zaznamenán další mírný pokles zájmu o náhradní doklady pro oblast plavby 2.0 – 3.0., naopak zvýšený zájem byl o vydání průkazu způsobilosti vůdce malého a rekreačního plavidla, a to za několik posledních let. Zvýšený zájem o průkazy pro rekreační plavbu se projevil jak u vnitrozemské plavby (oblast I), tak u plavby příbřežní (oblast C).

Nadále pokračuje výměna průkazů způsobilosti na základě novely č. 187/2014 Sb. k zákonu č. 114/1995 Sb. Výměna průkazů způsobilosti probíhá plynule. V rámci hromadných podání je prováděna výměna dokladů pro příslušníky Hasičského záchranného sboru a Policie České republiky. O výměnu průkazů často žádá veřejnost dříve, bez ohledu na pozdější lhůtu výměny. Tuto skutečnost lze přičíst faktu, že držitelé mnohdy získají výměnou dosavadního průkazu vyšší kategorii či oblast plavby, než měli původně. Řada držitelů dokladů, jejichž termín podání na výměnu vypršel dnem 31. 12 2016, si však o vydání náhradního dokladu nepožádala.

V souvislosti s výměnou průkazů se vyskytly čtyři případy falešného průkazu vůdce rekreačního plavidla, které byly zaslány s žádostí o výměnu. Držitelé byli předvoláni k podání vysvětlení a případy byly poté ve spolupráci s ředitelstvím Státní plavební správy předány orgánům činným v trestním řízení.

V roce 2016 byl zaznamenán zvýšený zájem o průkaz způsobilosti Vůdce malého plavidla ze strany držitelů průkazu velitele námořní jachty vydaného odborem drážní a vodní dopravy Ministerstva dopravy.

Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů *)	Počet žadatelů	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2016	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2016
Vůdce malého plavidla	111	4168	3359	9621	6026	81191
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost I **)	X	4079	3350	8233	4664	38898
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost C	111	2943	2249	5379	2941	34957

*) Počet dnů, kdy byly jednotlivé způsobilosti zkoušeny.

**) Způsobilost je přiznána na základě získání způsobilosti vůdce malého plavidla.

7.3. Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla

Na čtyřech termínech zkoušek způsobilosti pro kategorii M v Praze – Modřanech bylo vyzkoušeno 25 žadatelů v řádných a opravných termínech, z nichž bylo úspěšných 14 žadatelů. Na třech termínech zkoušek způsobilosti pro kategorii S v Mariňě Orlík na přehradní nádrži Orlík absolvovalo zkoušku způsobilosti pro kategorii S v řádných a opravných termínech 16 žadatelů, z nichž 13 bylo úspěšných. Na základě těchto zkoušek bylo fyzickým osobám, případně bez zkoušky na základě žádosti právnickým osobám, vydáno celkem 22 pověření k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla pro kategorie pouze M, M a S nebo pouze S. Na základě úspěšného absolvování zkoušek způsobilosti bylo dále vydáno pět potvrzení o odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla pro kategorie pouze M, M a S nebo pouze S osobám, prostřednictvím kterých ověřují praktické dovednosti právnické osoby.

Lze konstatovat, že odborná úroveň žadatelů oproti loňsku mírně klesla a více žadatelů absolvovalo opravné zkoušky, avšak z úrovně požadavků není možné slevit vzhledem k náročnosti úkolů, které jsou zákonem na pověřené osoby klade-ny.

Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla				
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Celkem vydáno průkazů v roce 2016	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2016
Pověření k ověřování	7	14*)	22	134
Odborná způsobilost k ověřování	7	7*)	5	50

*) Na jednu žádost lze vydat pověření k ověřování i potvrzení o odborné způsobilosti k ověřování – prosté součty tedy nemusí souhlasit.

8. Plavební popisy vodních cest - aktualizace

8.1. Vodní cesta Morava od ústí Bečvy po ústí Dyje

Od letošního roku budou plavební popisy vodních cest publikovány střídavě tak, že každý rok bude uveden popis jedné vodní cesty. Plavební popis vodní cesty Vltava bude uveden v Plavební ročence 2017 a plavební popis vodní cesty Labe v Plavební ročence 2018.

pravý břeh	ř. km, km Bařova kanálu	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení		označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	197,72	ústí Bečvy					
technologická lávka pískovny Tovačov	197,52						
ústí potoka Blata	194,42						
silniční most Lobodice	194,37						
most pro polní cestu Uhřetice	192,22						
ústí Valové (Romže)	191,74						
silniční most Kojetín	189,44						
ústí Mlýnského náhonu	189,01						
silniční most Kojetín	188,90						
železniční most Kojetín	188,59						
potrubní lávka	186,86						
most pro polní cestu Bezměrov	186,86						
ústí Hané	184,85						
silniční most Miňůvky	184,35						
pohyblivý jez Strž	183,52						technologická lávka přes jez
	182,89	ústí potoka Moštěnka					

pravý břeh	ř. km, km Baťova kanálu	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení		označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
dálniční most Kroměříž	181,90						
potrubní lávka	181,51						
železniční most Kroměříž	181,48						
silniční most Kroměříž	180,45			3,40			
lávka pro pěši Kroměříž	179,98			3,40			
stání plavidel Kroměříž	179,81						
železniční most Kroměříž-Oskol	179,51			3,40			
ústí potoka Kotojedka	177,68						
potrubní lávka	177,66			3,40			
	174,38	ústí potoka Rusava					
silniční most Kvasice	171,61			3,40			
	164,97- -167,37	prostor pro vodní lyžování					
pohyblivý jez Bělov	167,47 53,84						silniční most přes jez
	167,26 53,74	ústí potoka Mojena					
	167,37 53,64	obrátiště Bělov					v podjezí
lávka pro pěši Otrokovice	166,68 53,03			4,55			
	166,45 52,73	stání plavidel Otrokovice					sjezd do vody pro malá plavidla
	165,61 51,80	ústí Dřevnice					Baťův kanál pů- vodně vedl cca 0,5 km proti prou- du, pak odbočil do pravého břeh- u a za plavební komorou končil v přístavu Baťo- vých závodů

pravý břeh	ř. km, km Baťova kanálu	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení		označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
železniční most Napajedla	164,04 50,37			4,21			
silniční most Napajedla	163,48 49,81			5,90			
lávka pro pěší Napajedla	163,04 49,37			4,41			
	162,40 48,47	stání plavidel Napajedla					
silniční most Napajedla	161,66 47,98			3,53			
	160,22 46,28	stání plavidel Napajedla- Pahrbek					
vjezd do horní- ho plavebního kanálu Spyti- hněv	157,81 44,08						
stání plavidel Spytihněv	43,98						sjezd do vody pro malá plavidla
pohyblivý jez Spytihněv	156,88						silniční most přes jez
plavební komora Spytihněv	43,88				5	38,00	
silniční most Spytihněv	43,86			3,21			
most pro polní cestu Babice	42,49			2,70			
most pro polní cestu Babice	41,74			2,37			
stání plavidel Babice	41,34						
most pro polní cestu Babice	41,20			2,56			
plavební komora Babice	40,78				5	38,00	
most pro polní cestu Babice	40,76			2,58			
most pro polní cestu Huštěnovice	40,23			2,59			

pravý břeh	ř. km, km Baťova kanálu	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení		označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
most pro polní cestu Huštěnovice	39,61			2,32			
plavební komora Huštěnovice	37,53				5	38,00	
most pro polní cestu Staré Město	36,64			2,57			
	36,26	stání plavidel Staré Město					
silniční most Staré Město	36,16			3,68			
plavební komo- ra Staré Město	36,12				5	39,00	
lávka pro pěší Staré Město	36,10			3,40			
vjezd do dolní- ho plavebního kanálu Staré Město	147,75 36,99						
VEDLEJŠÍ VODNÍ CESTA PO MORAVĚ Z UHERSKÉHO HRADIŠTĚ DO JAROŠOVA							
lávka pro pěší Uherské Hradiště	147,90			3,40			
sjezd do vody pro malá plavidla	147,93						
	148,30	stání plavidel Uherské Hradiště					
silniční most Uherské Hradiště	148,20			3,40			
	151,60	Jarošovský pivovar					
	151,96	ústí potoka Březnice					konec splavnosti vedlejší vodní cesty
VEDLEJŠÍ VODNÍ CESTA PO MORAVĚ Z UHERSKÉHO HRADIŠTĚ DO JAROŠOVA							
železniční most Uherské Hradiště	147,35 35,45			4,50			

pravý břeh	ř. km, km Baťova kanálu	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení		označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
ústí potoka Salaška	146,52 34,55						
	146,53 34,54	ústí potoka Stará Olšava					
pohyblivý jez a plavební komora Kunovský les	145,16 33,26				5	56	technologická lávka přes jez a plavební komoru
silniční most Kunovice	144,85 33,03			8,22			
ústí Zlechovského potoka	144,20 32,03						
	143,12 31,26	ústí Olšavy					
silniční most Kostelany nad Moravou	142,55 30,66			3,90			
stání plavidel Kostelany nad Moravou	141,09 29,97						
	138,90 27,00	vjezd do horního plavebního kanálu Nedakonice					
	138,70 26,80	pohyblivý jez a plavební komora Nedakonice			5	56	technologická lávka přes jez a plavební komoru
	138,50 26,60	vjezd do dolní- ho plavebního kanálu Nedako- nice					
	137,16 25,06	ústí potoka Bobrovec					
odbočení odlehčovacího ramene Moravy	135,36 23,41						zákaz vplutí
sjezd do vody pro malá plavidla	134,72 22,84						

pravý břeh	ř. km, km Baťova kanálu	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení		označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
silniční most Uherský Ostroh	134,60 22,72			1,85			
	134,31 22,35	vjezd do horní- ho plavebního kanálu Uherský Ostroh					
	134,02 22,12	plavební komora Uherský Ostroh			5	56	lávka pro pěší přes nadjezí a plavební komoru (přes PK zdvihací)
pevný jez Uherský Ostroh	134,10 22,05						
	134,10 22,02	stání plavidel Uherský Ostroh					
	133,92 21,90	vjezd do dolní- ho plavebního kanálu Uherský Ostroh					
	133,87 21,85	ústí potoka Okluka					
	130,82 18,75	stání plavidel Ranch Missisipi river					sjezd do vody pro malá plavidla
vjezd do horního plavebního kanálu Veselí nad Moravou	130,35 18,27						
	130,27	obrátiště Veselí nad Moravou					v nadjezí
zákaz vplutí	130,18	zákaz vplutí					
pohyblivý jez Veselí nad Moravou	130,04						lávka pro pěší přes jez
plavební komora Veselí nad Moravou	18,05				5	40,5	lávka pro pěší přes plavební komoru
silniční most Veselí nad Moravou	17,83			3,37			

pravý břeh	ř. km, km Baťova kanálu	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení		označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	17,60	vjezd do přístavu Veselí nad Moravou					sjezd do vody pro malá plavidla; silniční most přes vjezd
stání plavidel Veselí nad Moravou- hvězdárna	17,48						
železniční most Zarazice	16,56			3,14			
most pro polní cestu Zarazice	15,94			3,19			
most pro polní cestu Vnorovy	14,89			3,27			
	13,30	stání plavidel Vnorovy I.					
plavební komora Vnorovy I.	13,23				5	41,4	
vjezd do dolního plavebního kanálu Vnorovy I.	124,35 13,11						torzo lanovky pro vlečení lodí napříč Moravou
VEDLEJŠÍ VODNÍ CESTA PO MORAVĚ Z VNOROV DO VESELÍ NAD MORAVOU							
most pro polní cestu Vnorovy	126,14			3,40			
most pro polní cestu Zarazice	127,58			3,40			
železniční most Zarazice	128,06			3,40			
most pro pěší Veselí nad Moravou	129,11			3,40			konec splavnosti vedlejší vodní cesty
VEDLEJŠÍ VODNÍ CESTA PO MORAVĚ Z VNOROV DO VESELÍ NAD MORAVOU							
	124,35 13,11	vjezd do horního plavebního kanálu Vnorovy II.					torzo lanovky pro vlečení lodí napříč Moravou

pravý břeh	ř. km, km Baťova kanálu	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení		označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	12,99	plavební komora Vnorovy II.			5	38,00	otočný silniční most přes pla- vební komoru; plavební komora uzpůsobena i na proplavo- vání, pokud je hladina Moravy výše než hla- di-na v plavebním kanálu
most pro polní cestu Vnorovy	12,75			4,36			
sjezd do vody pro malá plavidla	10,42						
	10,41	plavební komora Strážnice I.			5	38,00	lávka pro pěší přes plavební komoru; jez na Veličce srovnává hladiny řeky a plavebního kanálu a proplavování není nutné
křížení s Veličkou	10,37	křížení s Veličkou					na Veličce vpravo jez a vlevo lávka pro pěší
	10,22	plavební komora Strážnice II.			5	38,00	jez na Veličce srovnává hladiny řeky a plavebního kanálu a proplavování není nutné
silniční most Strážnice- zámek	9,96			3,38			
silniční most Strážnice	9,66			3,28			
	9,54	stání plavidel Strážnice					

pravý břeh	ř. km, km Baťova kanálu	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení		označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
silniční most Strážnice	8,69			3,50			
most pro polní cestu Orlé	6,95			3,31			
	6,01	vjezd do přístavu Petrov					
most pro polní cestu Petrov	5,97			3,20			
	5,88	stání plavidel Petrov					sjezd do vody pro malá plavidla
	5,77	plavební komora Petrov			5	41,5	
	5,32	ústí potoka Radějovka					
most pro polní cestu Sudoměřice	4,28			3,75			
silniční most Sudoměřice- Valcha	3,17			4,30			
stání plavidel Sudoměřice- Výklopník	2,58						
výklopník	2,44						technická památka na vykládku železničních vagónů do lodí
železniční most Sudoměřice	2,37			3,60			
	2,01	ústí Sudoměřického potoka					
státní hranice Česká republika	2,01 – 0,00	státní hranice Slovenská republika					osou plavebního kanálu resp. středem toku Radějovka
	0,98	stání plavidel Skalica					sjezd do vody pro malá plavidla; konec splavného úseku

pravý břeh	ř. km, km Baťova kanálu	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení		označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
pohyblivý jez Sudoměřice	0,91						lávka pro pěši přes jez
nesplavný úsek	0,91 – 0,00	nesplavný úsek					
	107,99	ústí Radějovky (plavebního kanálu)					
VEDLEJŠÍ VODNÍ CESTA PO MORAVĚ OD ÚSTÍ RADĚJOVKY PO OSKOVEC							
silniční most Rohatec- Kolonie	109,04			5,40			
stání plavidel Rohatec- Kolonie	109,40						
železniční most Rohatec- Kolonie	109,49			5,40			
ústí Ratíškovice- kého potoka	110,42						
přírodní rezervace Oskovec I.	114,51	přírodní rezervace Oskovec I.					konec splavnosti vedlejší vodní cesty
VEDLEJŠÍ VODNÍ CESTA PO MORAVĚ OD ÚSTÍ RADĚJOVKY PO OSKOVEC							
státní hranice Česká republika	107,99 – 69,47	státní hranice Slovenská republika					středem toku Moravy
stání plavidel Rohatec	107,27						sjezd do vody pro malá plavidla
	105,13	stání plavidel Perúnská lúka					
shybka produktovodu	104,31						úzký průplavní profil
stání plavidel Hodonín	102,05						sjezd do vody pro malá plavidla
odbočení Městského ramene (Staré Moravy) s pohyblivým jezem	101,84						silniční most přes jez
pohyblivý jez Hodonín	101,82						technologická lávka přes jez

pravý břeh	ř. km, km Baťova kanálu	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení		označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
silniční most Hodonín – Holíč	100,78			3,40			
železniční most Hodonín – Ho- líč	100,52			3,40			
lávka produktovodu	100,48						
ústí Městského ramene (Staré Moravy)	98,80						
	97,07	ústí potoka Výtržina					
sjezd do vody pro malá plavidla	86,60						
	85,50	stání plavidel Gbely- Adamov					sjezd do vody pro malá plavidla
pevný jez Tvrdonín/ Gbely-Adamov	85,40						vlevo do nadjezí jedno ze zaús- tění Broského kanálu
lávka produktovodu	83,21						
lávka produktovodu	83,11						
železniční most Lanžhot – Brodské	82,13						
balvanitý skluz Lanžhot/ Brodské	79,50						
	79,40	jedno ze zaús- tění Broského kanálu					
silniční most Lanžhot – Brodské	79,09						
dálniční most Břeclav – Kúty	78,90						

pravý břeh	ř. km, km Baťova kanálu	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení		označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
pevný jez Lanžhot/Kúty	74,14						
	71,65	ústí Myjavy					
ústí odpadního kanálu od sta- videl	70,18						
ústí Dyje	69,47						trojmezí Česko – Rakousko – Slovensko

Říční kilometr Moravy 0,00 je v místě ústí Moravy do Dunaje v Děvíně a je současně rakousko-slovenským hraničním bodem. Říční kilometr Moravy 69,47 je v místě ústí Dyje do Moravy v Lanžhotě a je současně rakousko-slovensko-českým hraničním bodem.

Hlavní vodní cesta vede od ústí Dyje řekou Moravou po ústí Radějovky v Rohatci v říčním kilometru 107,99, který je současně česko-slovenským hraničním bodem. Odtud vede plavebním kanálem, včetně úrovnového křížení s vodními toky Velička a Morava, až po Veselí nad Moravou, kde ústí do řeky Moravy v říčním kilometru 130,35. Následuje říční úsek po říčním kilometru 147,75 ve Starém Městě, odkud vede hlavní vodní cesta opět plavebním kanálem po Spytihněv, kde od říčního kilometru 157,81 až po ústí Bečvy v říčním kilometru 197,72 vede řekou Moravou.

9. Zajímavosti v plavbě

9.1. Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2016

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

České plavební a vodocestné sdružení, z.s. (dále jen „ČPVŠ“), je odborné apolitické seskupení plavebních a vodocestných odborníků. ČPVŠ sdružuje fyzické a právnické osoby, odborníky z oblasti vnitrozemské plavby, vodního hospodářství a stavitelství, lodního průmyslu, plavebního provozu, vědecko výzkumné základny, vysokých škol stavebního a dopravního charakteru a státní správy z celé České republiky. Hlavním posláním sdružení je zejména rozvíjení nejnovějších odborných znalostí z oboru plavby a vodních cest mezi odborníky v oboru i v oborech příbuzných, zpracovávání odborných stanovisek k problémům přípravy, výstavby a provozu vodních cest a plavby, pořádání odborných konferencí. ČPVŠ je kolektivním členem nejstaršího a nejprestižnějšího světového plavebního seskupení Mezinárodního plavebního sdružení AIPCN/PIANC.

Podstatnou část hodnocení ČPVŠ v roce 2016 zabírá jeho činnost při tvorbě **Koncepce vodní dopravy**. Minulá valná hromada výboru uložila zorganizovat Seminář ke Koncepci vodní dopravy (MD-leden 2016) a výbor ho uskutečnil dne 22. dubna 2016. Seminář, kterého se zúčastnilo 27 osob, kromě výboru mj. i generální ředitelé jednotlivých státních podniků Povodí, generální ředitel Českých přístavů, a.s., členové předsednictva Sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR, ředitel Ředitelství vodních cest a zástupce Státní plavební správy, byl hodnocen jako jeden z mála, který, s ohledem na důležitost projednávání jeho obsahu, v jeden den a na jednom místě shromáždil reprezentativní část vodocestné a plavební odborné veřejnosti.

Ve svém stanovisku ČPVŠ, zaslaném příslušným představitelům Ministerstva dopravy a Ministerstva zemědělství byly zdůrazněny zejména tyto skutečnosti

- jedinečnost vodní dopravy při přepravě zásilek o velké hmotnosti a velkých rozměrech,
- v rámci části o vodních cestách nutnost realizovat výstavbu Plavebního stupně Děčín a Plavebního stupně Přelouč II a v konečném cíli sledovat vybudování víceúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe,
- v rámci části o přístavech realizovat výstavbu multimodálního logistického centra v přístavu Pardubice,
- v části o lodním parku sledovat zainteresování státu na modernizaci plavidel nákladní vodní dopravy,
- příslušnou pozornost věnovat i výchově lodních posádek a důrazně vyzdvihnout šetrnost vodní dopravy k životnímu prostředí, zejména z hlediska hlukosti a vypouštění škodlivých emisí.

Podstatná část byla pochopitelně věnována i velmi diskutovaným **kompetencím mezi resortem dopravy a resortem zemědělství**, kde jsme zejména zdůraznili aktivní spolupráci obou resortů a jejich výkonných složek ve prospěch zajištění plynulého a bezpečného plavebního provozu a rozvoje vodní dopravy. Aktivní přínos ČPVŠ k této problematice přispěl mj. i ke konsensuálnímu jejímu vyřešení, uzavřením na **pracovním jednání o základním přístupu správců vodních cest (státní podniky Povodí) a Ministerstva dopravy (ŘVC) k modernizaci, rozvoji, provozu a údržbě vodních cest na území České republiky** v kontextu projednávané Koncepce vodní dopravy v září 2016. Pochopitelně, že velmi kladně zde zapůsobil i schválení zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury, právě v rozšíření jeho působnosti v oblasti vodních cest a přístavu Hamburk.

Závěrem stanoviska pak bylo konstatováno, že při ekonomickém hodnocení vodních cest je třeba sledovat i jejich víceúčelovitost, která velmi příznivě ovlivňuje **výpočet vnitřního výnosového procenta**, které je pak výrazně vyšší oproti jednoúčelovým dopravním cestám po železnici, či silnici.

ČPVS velmi odpovědně sleduje i otázku **vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe** s prvořadým cílem jeho zahrnutí do Politiky územního rozvoje České republiky. Vládním rozhodnutím stanovená územní rezerva tohoto záměru nás pochopitelně plně neuspokojuje. Po ukončení výběrového řízení na zpracování **Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe** byla uzavřena dne 12.7.2016 příslušná smlouva o dílo mezi Ministerstvem dopravy a uchazečem „Sdružení D-O-L“ (Vodní cesty a.s., Sweco Hydroprojekt a.s. a Aquatis a.s.). S ohledem na závažnost a rozsáhlost této studie byl Ministerstvem dopravy jmenován Monitorovací výbor Studie. Členy Monitorovacího výboru jsou mj. i členové výboru ČPVS pánové doc. Fošumpaur – za Fakultu stavební ČVUT a doc. Jurášek za ČPVS.

Při zachování časové posloupnosti bych se nyní ještě **vrátil ke Koncepti vodní dopravy**, která po vypořádání meziresortních připomínek byla předložena **Ministerstvu životního prostředí, které zahájilo proces posuzování vlivů návrhu Konceptu vodní dopravy pro období 2016 – 2023 na životní prostředí, ve smyslu zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí**. Ministerstvo dopravy svolalo v souladu s tímto zákonem veřejné projednání konceptu na den 25.1.2017. Veřejného projednání se zúčastnila řada odborníků, většinou podporující tuto koncepci s výjimkou zarputilých odpůrců z řad „zelených“. Velmi zajímavé a podnětné bylo vystoupení paní primátorky města Děčín, která tuto koncepci jednoznačně podporuje, a to zejména z hlediska ekologie (posuzování hlučnosti v úzkém děčínském kaňonu) a z hlediska zaměstnanosti v daném regionu. Za ČPVS se jednání zúčastnili pánové Fošumpaur a Jurášek a další členové výboru zastupující své organizace. Ještě před tímto zasedáním zaslalo ČPVS na příslušný odbor MŽP dne 17. ledna 2017 své **Vyjádření k návrhu Konceptu vodní dopravy v rámci Posuzování vlivů na životní prostředí, v jehož závěru uvedlo. Vodní doprava je dopravní obor**, kterému již delší dobu schází ucelený názor na další prognózu činnosti tohoto, pro oblast životního prostředí, nepřijatelnějšího dopravního oboru. Návrh konceptu, který se zpracovával více jak dva roky, prošel řadou připomínek odborníků z oblasti vnitrozemské plavby v tom nejširším slova smyslu, lodního průmyslu, životního prostředí, vysokých škol; byl posuzován Svazem dopravy České republiky, Hospodářskou komorou České republiky, je v současné době materiálem, který ČPVS plně podporuje.

ČPVS se plně staví za kladné Posouzení vlivu na životní prostředí (SEA) **k návrhu konceptu**, následně předložení návrhu konceptu vládě České republiky, jeho schválení a vyhlášení jako koncepčního materiálu pro nejkvalitnější dopravní obor vodní dopravu.

Dále bych se rád zmínil **o usnesení vlády ČR č. 57/2017**, které dne 25. ledna 2017 schvaluje **Koncepci nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030**. V části týkající se vodní dopravy se koncepte věnuje oblastem, ve kterých je **vodní doprava téměř nezastupitelná** (přeprava nadrozměrných nákladů, hromadných substrátů a vybraných zemědělských produktů, kontejnerů do/z námořních přístavů apod.) Dále upozorňuje na nutnost **zlepšit spolehlivost vodní cesty** zejména v úseku Ústí nad Labem hranice ČR/SRN a zabývá se i problematikou funkční sítě přístavů pro nákladní dopravu. V části týkající se infrastruktury vodních cest uvádí potřebu dořešit problém nedostatečné spolehlivosti vodní cesty mezi Ústím nad Labem a státní hranicí. **V rámci studie proveditelnosti DOL** uvádí potřebu zabývat se splavněním Odry v úseku Kožle - Bohumín **jako samo-**

statným projektem, který bude možno realizovat i bez případného pokračování oderské větve DOL.

Na jednom ze svých **posledních zasedání se výbor zabýval** mj. i potřebou zvýšit **informovanost představitelů vlády, Parlamentu a územní samosprávy o aktuální situaci ve vodní dopravě**. S ohledem na zaběhnutý povinný obsah konání výroční valné hromady bylo doporučeno nezatěžovat touto záležitostí valnou hromadu, ale řešit ji **konáním seminářů**, na kterých by se projednávaly zásadní problémy vodní dopravy, s těmito představiteli.

Tři odborné skupiny, které vyvíjením svou činnost pod hlavičkou ČPVS, se v roce 2016 zaměřily zejména na následující skutečnosti.

Odborná skupina **Moravské vodní cesty** pracovala pod vedením Ing. Pavla Santariuse, Ph.D. a zabývala se převážně problematikou oderské vodní cesty a její prodloužení na území České republiky. Vedle vedoucího odborné skupiny pana Ing. Santariuse se aktivně práce ve skupině zúčastňuje pan Ing. Forman.

Členové odborné skupiny se aktivně zúčastnili 20. ročníku mezinárodní konference TRANSPORT 2016, která se dlouhodobě věnuje rozvoji a podpoře výstavby a modernizace dopravní infrastruktury moravskoslezského kraje s návazností na Slovensko a Polsko s propagací prodloužení splavné Odry do Ostravy.

Iniciativy odborné skupiny a to za přímé účasti pana Ing. Formana propagující zejména návaznost oderské vodní cesty od Kožle směrem na Ostravsko byly soustředěny zejména na následující jednání:

- Oderské fórum,
- tripartita Moravskoslezského kraje,
- valná hromada Rady Kapitanow,
- koordinační a vstupní jednání s vedením Zlínského kraje, novým hejtmanem Moravskoslezského kraje apod.

Jednání se soustředila i na jednání s Polskem a Slovenskem na úrovni ministrů příslušných vlád.

Odborná skupina **Baťův kanál** pod vedením pana Vojtěcha Bárteka se ve své činnosti tradičně zaměřila zejména na rozvoj infrastruktury a popularizaci plavby v dané oblasti.

V oblasti infrastruktury se kromě vlastní vodní cesty jedná i o rozvoj zázemí pro turisty v přístavech a blízkém okolí vodní cesty. Zajímavou a významnou činností odborné skupiny byla spoluúčast na následujících akcích.

- přístav Napajedla město a Napajedla Pahrbek,
- přístaviště Spytihněv,
- přístav Veselí nad Moravou,
- přístaviště Strážnice,
- přístav Petrov a
- Sodoměřice výklopník

V rámci popularizace plavby v dané oblasti se členové odborné skupiny zúčastnili odemykání Baťova kanálu, plovoucí cirkus La Grace, výstava veteránů v přístavu Veselí nad Moravou, konference Baťův kanál.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** pod vedením Ing. Jaromíra Šlachty zintenzivnila v minulém roce spolupráci s Polskem. Bylo uskutečněno několik společných setkání, které zorganizoval vodácký oddíl Poseidon pod vedením pana Ing. Josefa Toboly. Na základě předchozí žádosti vypsal primátor města Ostravy soutěž na zpracovatele Studie proveditelnosti o řešení rekreační a sportovní plavby na území města. Starostka Moravské Ostravy byla informována o možnosti obnovy historického přívozu na Odře mezi Přívozem a Petřkovicemi.

V současné době se činnost odborné skupiny zaměřila na sledování postupu řešení Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Skupina, na základě místních znalostí sepsala Problémy návrhu trasy oderské větve DOL a předala je zástupci Moravskoslezského kraje a řešiteli dané studie. Soupis těchto problémů předala skupina i výboru ČPVS ke sledování jejich řešení.

Z organizačních záležitostí ČPVS je vhodné uvést.

Na zasedání výboru dne 24. března 2017 byl **zvolen ve smyslu bodu V. 8 stanov ČPVS pan doc. Ing. Dr. Pavel Fošumpaur** předsedou našeho sdružení. Věřím, a nejenom já, ale i celá vodocestná a také plavební odborná veřejnost, že pan Fošumpaur je v současné době nejvhodnější osobností z řad ČPVS. Za ním i před ním stojí velmi profesionální odborná práce, ale i odpovědné společenské vystupování. Jsem rád, když do vedení ČPVS se po panu profesorovi Gabriellovi a po mně dostal člověk, který je, jako respektovaný pedagog, nezávislý přímo na národohospodářském dění v našem státě. **Věřím, že pod jeho vedením zůstane zachován kredit našeho sdružení, jako apolitického spolku na vysoké odborné i společenské úrovni.**

Pokud jde o členskou základnu byla přijata **nová členka paní Ing. Petra Gruberová**, která byla následně kooptována do výboru za paní Ing. Veroniku Weiss, která je dlouhodobě na mateřské dovolené. V rámci hodnotícího období ukončili své členství ve sdružení na vlastní žádost pánové Ing. Václav Báča a Ing. Jan Nárovec. Bohužel musím zde konstatovat, že nás v **minulém roce opustil dlouholetý člen a jeden ze zakladatelů našeho sdružení pan Ing. Jan Čábelka, CSc. Čest jeho památce.**

Závěrem je vhodné uvést, že podle sdělení předsedy Slovenského plavebného kongresu Ing. Vladimíra Nováka se 29. Plavební dny 2017 budou konat v plánovaném termínu 19. – 21. září 2017 v Patincích (nedaleko Komárna).

9.2. Informace o některých důležitějších aktivitách Státní plavební správy souvisejících se zahraničím

Ing. Jaroslav Bimka

OSN

Na pokyn Ministerstva dopravy, odboru drážní a vodní dopravy, oddělení vnitrozemské plavby se určený pracovník SPS účastní jednání pracovních skupin OSN SC3/WP3 s tematikou Standardizace technických a bezpečnostních požadavků ve vnitrozemské vodní dopravě. Jednání pracovní skupiny WP3 (Working Party, trojka je vnitřní označení pro vodní dopravu) se koná pravidelně dvakrát do roka v únoru a v červnu. Listopadová vrcholová schůzka SC3 uzavírá přijetím, nebo zamítnutím všechny navržené a projednané změny připravené skupinou WP3. Mimo rozhodujících vládních delegátů členských zemí s hlasovacím právem (včetně ČR), jsou na jednání zváni zástupci Evropské unie, představitelé mezinárodních organizací jako např. Dunajská komise (DC), Mezinárodní komise pro povodí řeky Sávy (Sávská komise či SC), Euroasijské hospodářské komise (EAEC), Evropské jachtařské asociace (EBA), Konfederace evropských společností pro námořní technologie (CEMT), Mezinárodní plavební sdružení (PIANC) a další.

Z nejčastěji projednávaných témat lze uvést Evropská pravidla pro vnitrozemské vodní cesty (CEVNI), Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu (AGN), Soupis hlavních standardů a parametrů sítě evropských vodních cest (Modrá kniha – Blue Book), Soupis nejdůležitějších úzkých míst a chybějícího spojení v síti evropských vodních cest, Pokyny pro znaky

a značení vodních cest, Doporučení pro harmonizované celoevropské technické požadavky na vnitrozemská plavidla (Rezoluce č. 61, rev.), Vzájemné uznávání kapitánských průkazů a odborných požadavků ve vnitrozemské plavbě, Mezinárodní průkaz vůdce rekreačního plavidla (Rezoluce č. 40) atd.

AQUAPOL

Aquapol sdružuje na mezinárodní úrovni především policejní složky činné ve vodní dopravě. Členská základna v současnosti čítá cca. 19 organizací. Státní plavební správa se stala aktivním členem na žádost vedení Aquapolu konkrétně výkonného ředitele Adda Hellemonse. Důvodem byly množství se falešné zápisy ohledně kvalifikací v plaveckých knížkách. Společným úsilím byly tyto zápisy v současnosti prakticky vymýceny. Aquapol si klade za cíl zprostředkovávat výměnu informací na nadnárodní úrovni. Své finanční prostředky čerpá většinovým dílem z evropského grantového programu ISEC, určenému pro prevenci a boj s kriminalitou. Zbývající provozní náklady hradí nizozemská policie.

Projekty Aquapolu:

- Společné kontrolní akce vyhlášené 3krát ročně ve všech členských státech ve stejnou dobu a na totožné téma. SPS ČR je umožněno vzhledem k situaci v plavbě tyto kontroly pořádat dle momentálních možností a na alternativní téma. SPS přibírá ke kontrolám říční policii na místní úrovni. Hodnotí se výsledky pravidelných multiagenturních mezinárodních kontrolních operací (MACO) a jejich možného nadnárodního dosahu. Do těchto kontrolních akcí se SPS spolu s Policií ČR zapojuje již sedmým rokem a dosažené výsledky vždy činí nedílnou součást statistických dat shromažďovaných sdružením Aquapol v rámci projektu ISEC Evropské komise.
- Zasedání Rady probíhá jedenkrát ročně. Rada Aquapolu je vrcholný orgán zabývající se strategií a směřováním činnosti organizace. Za ČR se zúčastňuje všech zasedání zástupce SPS a do roku 2015 se zúčastňoval i zástupce Policejního prezidia. V roce 2017 se stala členkou Rady Aquapolu ředitelka Státní plavební správy Mgr. Klára Němcová.
- Zasedání Pracovních skupin probíhají cca. 2krát ročně. Řeší se zejména praktické oborové otázky. (Za ČR je přítomna SPS ve skupině pro vnitrozemskou plavbu.)
- Odborné semináře pořádané 4krát ročně na aktuální témata. Za ČR se zúčastňuje SPS.
- Styčný důstojník, resp. jazykově vybavená kontaktní osoba, která je za každý členský stát k dispozici na telefonu i e-mailu 24 hodin denně/7 dní v týdnu a je tedy schopna aktuální problémy řešit v reálném čase. Za ČR službu vykonává v omezeném rozsahu SPS.
- Výměna personálu spočívající ve výměnném pracovním pobytu odpovídajících zaměstnanců členských organizací. Za ČR vykonává SPS.
- TDW aneb databáze vzorů všech dokladů používaných ve vodní dopravě. Vznikla před více než 10 lety pro potřebu nizozemské a belgické policie. SPS ČR se zúčastňuje TDW školení, zajistila převedení programu do českého jazyka, avšak vložení vzorů prozatím nerealizovala.

PIANC

Mezinárodní plavební sdružení PIANC existuje od roku 1885. Počátky účasti československé reprezentace se datují již před 2. světovou válkou prostřednictvím akademiků z vysokých škol. Členství České republiky v Mezinárodním plavebním sdružení PIANC trvá také již desítky let a navázalo na vládní členství bývalého Československa. Od šedesátých let minulého století zajišťovalo československé

členství v této organizaci federální ministerstvo dopravy, odbor vodní dopravy, následně pak od roku 1993 odbor plavby Ministerstva dopravy ČR, který posléze pověřil Státní plavební správu zastupováním ČR v PIANC. Členství ČR vyplývá z nástupnictví po Československé republice, bez přerušení. Současný stav vyplývá ze spisu MDS č. j. 25692/1999. Chod české sekce PIANC zajišťují ministrem dopravy jmenovaní: vedoucí delegát Ing. Jaroslav Bimka a doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. předseda české sekce PIANC.

Přínosy členství:

- přímý kontakt a účast na celosvětovém dění v oblasti vodní dopravy prostřednictvím vedoucího delegáta ČR,
- využívání výsledků pracovních skupin týkajících se vnitrozemské vodní dopravy zdarma (reporty jsou jinak velmi drahé), konkrétně je využívají podniky povodí PV a PL, SPS, ČVUT, ČPVŠ a další. Tento přínos je možné odhadovat až na několik set tisíc Kč ročně,
- participace na práci pracovních skupin, kontakt s předními světovými odborníky, udržování kroku s nejnovějšími technologiemi.

Členství ČR v PIANC má dlouhodobou tradici a mezi odborníky je velmi ceněno.

Konkrétní aktivity v posledních letech:

Participace zástupců ČR na práci pracovních skupin např. RIS WG 125. Při té příležitosti bylo nalezeno řešení způsobu měření hloubek aplikovatelného na Labi. Jako nejvhodnější varianta se jevila technologie měření hloubek pomocí interferometru a byly získány cenné informace z praktického provozu z Akademie Morske w Szczecinie. Tyto zkušenosti byly následně využity při výběru optimálního řešení a aplikovány v rámci realizace na rekonstruovaném plavidle Střekov (součást projektu IRIS Europe 2). Aktivní účast v Pracovních skupinách PIANC je zdrojem cenných informací. Konzultace a styk s kolegy odborníky z jiných států nám při rozhodování významně pomáhají a zajišťují, že naši odborníci se pohybují na světové úrovni a mají možnost získávat po technické stránce to nejlepší, co ve světě existuje.

Využití reportů jednotlivých pracovních skupin (WG) např.: č. 111 Indikátory výkonů vnitrozemské vodní přepravy, č. 106 Inovace v projektování plavebních komor, č. 96 Vývoj v automatizaci a dálkovém ovládání plavebních komor (Baťák), č. 107 Udržitelnost vodních cest v kontextu s plavbou a povodňovou kontrolou, č. 26 Návrhy pohyblivých- mobilních jezů, č. 100 Prohrádky a dopad na životní prostředí, č. 104 Prohrádkový materiál jako zdroj, č. 131 Rybí přechody na vodních dílech.

Publikování článků v magazínu Bulletin PIANC s celosvětovým pokrytím:

Z. Tůmová v č. 115 Povodně v ČR, J. Bimka články v ročenkách 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015; J. Bimka články v celé řadě magazínů PIANC On Course.

Aktivní účast na kongresech PIANC s prezentacemi, živý kontakt s předními světovými odborníky, informace o nejnovějších technologiích a získání souvisejících materiálů.

IWI

Delegace SPS se již řadu let účastní konferencí WCC (World Canals Conference) zaměřených na vnitrozemské vodní cesty a plavební kanály, které pořádá organizace IWI (Inland Waterways International). Na konferencích zástupci SPS vystupují jako aktivní účastníci s příspěvky, referáty a vystavovují české postery s plavební tematikou. Jako kladný příklad využití plavebních kanálů, které v minulosti sloužily k přepravě nákladů, pro rekreační účely, byl v září 2016 na konferenci v Inverness zmiňován Baťův kanál a jeho obnova s podporou České republiky. Pro

SPS je účast na těchto konferencích přínosná, jelikož zde dochází k setkávání, jak státních orgánů různých zemí, do jejichž působnosti náleží vnitrozemská plavba, tak k setkávání se zástupci soukromého sektoru podnikajícího v této oblasti. S ohledem na vzrůstající zájem o rekreační plavbu v České republice, jsou zkušenosti z jiných zemí cenné.

Na doporučení presidenta IWI Davida Edwardse Maye a po schválení záměru ze strany MD ČR, se SPS v roce 2017 jakožto kvalifikovaná a relevantní organizace stala řádným členem IWI.

9.3. Setkání expertních pracovních skupin pro oblast Říčních informačních služeb, tzv. RIS Week, v Praze *Ing. Dalibor Fanta, Ing. Pavla Ševítová*



Státní plavební správa, jako správce systému říčních informačních služeb v České republice, pořádala pravidelné mezinárodní jednání a setkání expertních pracovních skupin v oblasti Říčních informačních služeb tzv. RIS Week. Celá akce se konala ve dnech **od 13. 6. do 17. 6. 2016 v centru Prahy na Novotného lávce.**



Přivítání účastníků mezinárodního jednání RIS Week v Praze zástupcem Státní plavební správy Ing. Jaroslavem Bimkou.

Jednání se zúčastnili zástupci Belgie, Bulharska, České republiky, Francie, Chorvatska, Maďarska, Německa, Nizozemska, Polska, Rakouska, Rumunska, Srbska a Ukrajiny a dále zástupci Evropské komise, Rýnské komise, Dunajské komise a Sávské komise.

Říční Informační Služby (dále jen RIS, anglicky River Information Services) jsou služby pro zvyšování bezpečnosti vnitrozemské plavby, zvyšování efektivnosti a kvality služeb vodní dopravy a zlepšování možností využití vodní cesty. Říční informační služby jsou v českém právním řádu upraveny zákonem č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů a prováděcí vyhláškou č. 356/2009 Sb. o informacích zaznamenávaných v Říčních informačních službách. Tato národní právní úprava je transpozicí Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44ES o harmonizovaných říčních informačních službách na vnitrozemských vodních cestách v Evropském společenství. Směrnice definovala zavedení RIS na všech evropských vodních cestách kategorie IV. a vyšší. Do oblasti RIS je v České republice zahrnuta labsko-vltavská vodní cesta, která je součástí transevropské páteřní dopravní sítě TEN-T. Konkrétně je Labe součástí RIS od Přelouče ř. km 949,40 po státní hranici se Spolkovou republikou Německo ř. km 726,60, včetně plavební dráhy vymezené na vodní ploše Velké Žernoseky. Vltava je do RIS zahrnuta od Třebenic ř. km 91,50 po soutok s Labem, včetně vodního toku Berounky po přístav Radotín.

Nástrojem RIS jsou čtyři oblasti informací: NTS (Notices to Skippers – Zprávy vůdcům plavidel), ERI (Electronic reporting international – Elektronická výměna dat), VTT (Tracking and tracing of inland navigation vessels – Sledování polohy a pohybu plavidel) a IECDIS (Inland ECDIS – Elektronické plavební mapy). Všechny



*Účastníci expertních pracovních skupin
v rámci RIS Weeku.*

ny tyto informace jsou přístupné prostřednictvím internetového portálu LAVDIS - www.lavdis.cz.

Pracovní skupina NTS se zabývá standardizací Zpráv vůdcům plavidel a jejich zaváděním v rámci národních RIS systémů. Stejně tak pracuje na zavádění standardizované webové služby pro mezinárodní výměnu, tj. vytvoření pomyslné brány jednotlivých národních RIS systémů pro načítání aktuálně platných zpráv. Další klíčovou oblastí spadající pod expertní pracovní skupinu NTS je standardizace poloh plavebních objektů a staničení – RIS Index. Skupina úzce spolupracuje s expertní skupinou ERI v rámci centrálního serveru ERDMS sloužící jako centrální číselník referenčních dat a databáze RIS Indexů jednotlivých států. A co si pod NTS konkrétně představit? Každá zpráva má svoji příslušnost k vodní cestě a k říčnímu kilometru, informace může být buď bodová, nebo liniová. Dle druhu se zprávy rozdělují na informace o stavu vodní cesty a provozu a informace o vodních stavech a průtocích. Dále se u zprávy eviduje její platnost, datum vydání a číslo, pod kterým byla vydána. Na jednání v Praze se řešila zejména otázka evropské databáze referenčních dat a jednotného záznamu poloh plavebních objektů.

Skupina ERI se zaměřuje na standardizaci mezinárodního přenosu informací zejména o plavbách a nákladu. Právě zavádění elektronické výměny dat o plavbách je obtížné, jak po technické stránce, tak i po té legislativní. V České republice je spuštěn systém SPS Dispečink, který má implementovaný nástroj pro mezinárodní přenos dat. Umožňuje tedy přijímat elektronické zprávy ze zahraničí a zároveň zprávy o mezinárodní plavbě zasílat na bránu sousedního státu. Tento elektronický přenos je ovšem stále ve vývoji. Součástí skupiny ERI je také pracov-



Plavidlo SPS-1 při doprovodném programu mezinárodního jednání konaného v centru Prahy.

ní podskupina pro standardizaci dat na centrálním serveru ERDMS (Electronic Reference Data Management System) a jeho využití v oblasti RIS. Hlavním tématem jednání byla harmonizace sjednocení záznamu poloh plavebních objektů v BICS tabulce a tabulce RIS Indexu.

Systémem pro sledování polohy a pohybu plavidel se zabývá pracovní skupina VTT, která řeší zejména standardizaci služby AIS (Automatic Identification System) pro vnitrozemskou plavbu. Systém AIS byl u nás spuštěn začátkem roku 2015 jako další služba RIS. Zajímavým tématem této pracovní skupiny jsou virtuální bóje, které lze vysílat ze základnových stanic AIS. Palubní počítač pak tuto informaci zachycenou transpondérem promítne přímo do elektronické mapy. V Praze se pokračovalo se standardizací pro možnost vysílat tyto signální znaky s definovanou stranou plavební dráhy (pravá a levá strana a její rozdělení).

Pracovní skupina ECDIS řeší tvorbu systému pro zobrazování elektronických vnitrozemských plavebních map včetně doplňkových informací. Cílem je tak přispět k bezpečnosti a účinnosti vnitrozemské plavby a tím i k ochraně životního prostředí. Současně je snahou omezit zátěž při navigaci plavidel tradičními navigačními metodami. Plavební mapy jsou rozděleny na mapy splňující požadavky pro informační a navigační režim. Pro použití plavební mapy v navigačním režimu jsou stanoveny minimální obsahové náležitosti, jako jsou např. okraje plavební dráhy, kilometráž vodní cesty, obrysy plavebních komor a vodních děl, překážky a nebezpečí v plavební dráze, signální břehové znaky a signální plovoucí znaky. Dále použití elektronické plavební mapy v navigačním režimu musí umožňovat plout pomocí radaru, tj. promítnutí radarových odrazů přímo na obrazovku plavební mapy. Plavební mapy v informačním režimu nemusí tyto informace vždy zobrazovat. Na jednání se řešil nový standard těchto elektronických map a definování zobrazování informací potřebných pro navigační a informační mód. Elektronické plavební mapy pro Českou republiku zpracovává Státní plavební správa. Aktualizace plavebních map je prováděna 2x ročně pro regulovaný úsek Labe, na zbylém úseku Labe a Vltavy je aktualizace prováděna dle potřeb.

RIS Week v Praze nebyl jen plný prezentací, informací, otázek a odpovědí ohledně Říčních informačních služeb. Součástí programu bylo seznámení zahraničních účastníků s historickým centrem města a představení Prahy jako takové. Státní plavební správa ukázala své dvě vlajkové lodě SPS1 a SPS2 a nabídla tak náhled do vybavení plavebního úřadu. Společnost Pražské Benátky se postarala o nevšední program v podobě krátkého výletu do Čertovky, plavby salónní rychlodí Nepomuk a návštěvy Muzea Karlova mostu.

Akce se uskutečnila za podpory Státní plavební správy, Ministerstva dopravy, Ředitelství vodních cest ČR, via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, VARS BRNO a.s., T-MAPY spol. s r.o., CTECH s.r.o., Pražských Benátek, Audiovizuálního centra klubu Silicon Hill a Českého svazu vědeckotechnických společností.

10. Kontakty Státní plavební správy

Státní plavební správa – ředitelství

Adresa: Jankovcova 4
170 04 Praha 7 - Holešovice
Telefon: 234 637 111
Fax: 283 871 514
E-mail: reditelstvi@plavebniurad.cz

ID datové schránky: pwzaih7
GPS:
N50_6›29.072»
E14_27›27.406»

Státní plavební správa – pobočka Praha

Adresa: Jankovcova 4
170 04 Praha 7 - Holešovice
Telefon: 234 637 111
Fax: 266 710 545
Nehody: 840 111 254 (středisko RIS)
E-mail: pobockapraha@plavebniurad.cz

ID datové schránky: 5e2iuqh
GPS:
N50_6›17.816»
E14_27›23.15»

Státní plavební správa – pobočka Děčín

Adresa: Husitská 1403/8
405 02 Děčín VI - Letná
Telefon: 412 557 411
Fax: 412 510 081
Nehody: 840 111 254 (středisko RIS)
E-mail: pobockadecin@plavebniurad.cz

ID datové schránky: tiwiuy6
GPS:
N50_45›58,8»
E14_11›34,7»

Státní plavební správa - pobočka Přerov

Adresa: Bohuslava Němce 640/2
750 02 Přerov
Telefon: 581 250 911
Fax: 581 250 910
Nehody: 840 111 254 (středisko RIS)
E-mail: pobockaprerov@plavebniurad.cz

ID datové schránky: nkuiu4z
GPS:
N49_27›04»
E17_28›18»

Webová stránka Státní plavební správy

<http://plavebniurad.cz>

Úřední hodiny

pondělí a středa od 8:00 do 12:00 a od 13:00 do 17:00 hodin

Plavební ročenka 2016

Pod vedením Mgr. Kláry Němcové
zpracoval kolektiv zaměstnanců Státní plavební správy
z podkladů Ministerstva dopravy ČR,
Povodí Labe, s. p., Povodí Vltavy, s. p.,
Ředitelství vodních cest ČR,
z dalších zdrojů a z podkladů vlastních.
Lektoroval doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.
Obálku navrhl Jan Mastik.
Sazba a grafické zpracování Mare-Czech

Vydala Státní plavební správa,



PO Box 28, Jankovcova 4, 170 04 Praha 7 – Holešovice,
www.plavebniurad.cz,
v nakladatelství Marek Přikryl – Mare-Czech,



Křivenická 426/42, Praha 8 – Čimice,
e-mail: nakladatelstvi@mare-czech.cz,
www.mare-czech.cz,
v nakladatelství Mare-Czech 115. publikace.
Vydání 1., Praha 2017.

Tisk a vazba powerprint s.r.o.

ISBN: 978-80-88215-10-3
ISSN: 1211-3409