



PLAVEBNÍ ROČENKA 2018

PLAVEBNÍ ROČENKA 2018



Státní plavební správa 2019

Obsah

1. Výročí, výstavy, semináře a jiné události	4
2. Zákony, vyhlášky, předpisy	5
2.1. Směrnice Evropského parlamentu a Rady o uznávání odborných kvalifikací ve vnitrozemské plavbě a o zrušení směrnic Rady 91/672/EHS a 96/50/ES	5
3. Opatření obecné povahy vydaná Státní plavební správou	43
4. Přehled údajů o vnitrozemské plavbě	45
4.1. Plavební poměry na vodních cestách	45
4.2. Stavby a úpravy na vodních cestách	47
4.3. Vodní doprava ve statistice	49
5. Plavební provoz	62
5.1. Dozor na plavební provoz	62
5.2. Plavební nehody	68
6. Dozor na plavidla	71
6.1. Plavidla jiná než malá	71
6.2. Malá plavidla	74
6.3. Plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel	74
7. Zkoušky způsobilosti	79
7.1. Zkoušky způsobilosti s výjimkou zkoušek vůdců malých a rekreačních plavidel	79
1.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel	72
1.3. Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla	72
8. Plavební popisy vodních cest – aktualizace	84
8.1. Dolní Labe	84
8.2. Střední Labe	96
9. Zajímavosti v plavbě	105
9.1. Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2018 <i>Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.</i>	105
9.2. Vodní dílo Slapy – rekreační dálnice vodních cest <i>Mgr. Klára Němcová</i>	109
9.3. Baťův kanál v roce 2018 aneb 80 let této vodní cesty <i>Ing. Tomáš Ostrčil</i>	114
9.4. Plavební stupeň Děčín – zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem-státní hranice ČR/SRN <i>Ing. Hana Urbanová</i>	118
9.5. Oprava lodi Dallas dříve Moskva <i>Ing. Tomáš Ostrčil, Ing. Martin Ecler</i>	121

1. Výročí, výstavy, semináře a jiné události

Stalo se ...

- ❑ 20. 1. – 28. 1. 2018 se konal již **49. ročník** výstavy lodí **Boot Düsseldorf**.
- ❑ 9. 3. – 11. 3. 2018 se uskutečnil veletrh lodí a vodních sportů **FOR BOAT 2018** v Praze na výstavišti v Letňanech.
- ❑ 22. 3. 2018 proběhl **Světový den vody**.
- ❑ 27. 4. 2018 proběhlo slavnostní zahájení **plavební sezóny na Baťově kanále** a zároveň se slavilo **80 let od založení Baťova kanálu**.
- ❑ 7. 5. – 11. 5. 2018 se konal **34. Světový kongres Mezinárodního plavebního sdružení PIANC** v Panama City.
- ❑ 14. 5. – 15. 5. 2018 se konalo první jubilejní (**desáté**) výročí **Svatojánských slavností NAVALIS**.
- ❑ 5. 6. – 8. 6. 2018 International Marine Certificate Institute (IMCI) v Berlíně hostil kongres ICOMIA.
- ❑ 8. 6. – 10. 6. 2018 se uskutečnil 105. ročník veslařského závodu **Pražské primátorky**.
- ❑ 23. 6. a 30. 6. 2018 se konalo setkání majitelů lodí s příslušníky Policie ČR a Státní plavební správy v rámci společného **projektu prevence „Nedělej vlny“**.
- ❑ 28. 7. 2018 proběhlo opakování úspěšného projektu **„Nedělej vlny“** na vodní nádrži **Slapy**.
- ❑ 4. 9. – 5. 9. 2018 se konalo mezinárodní jednání v oblasti vnitrozemní plavby na platformě CESNI v Paříži ve Francii.
- ❑ 11. 9. – 16. 9. 2018 se konal 41. ročník výstavy Boat Show ve francouzském Cannes.
- ❑ 25. 10. – 27. 10. 2018 proběhla konference ICOMIA World Marinas (IWMC) v Athénách v Řecku.
- ❑ 31. 10. 2018 uběhlo **100 let** od zániku rakousko-uherského válečného námořnictva.
- ❑ 21. 11. 2018 se konal 22. ročník **konference Transport** v Ostravě.
- ❑ 20. 11. – 21. 11. 2018 proběhla **konference Vodní toky** v Hradci Králové.
- ❑ 11. 12. – 14. 12. 2018 se konalo zasedání Rady Aquapolu v Rotterdamu v Holandsku.

2. Zákony, vyhlášky, předpisy

2.1. Směrnice Evropského parlamentu a Rady o uznávání odborných kvalifikací ve vnitrozemské plavbě a o zrušení směrnic Rady 91/672/EHS a 96/50/ES

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2017/2397

ze dne 12. prosince 2017

o uznávání odborných kvalifikací ve vnitrozemské plavbě a o zrušení směrnic Rady 91/672/EHS a 96/50/ES

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,
s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,
s ohledem na návrh Evropské komise,
po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,
s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁽¹⁾,
po konzultaci s Výborem regionů,
v souladu s řádným legislativním postupem⁽²⁾,
vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Rady 91/672/EHS⁽³⁾ a 96/50/ES⁽⁴⁾ představují první kroky směrem k harmonizaci a uznávání odborných kvalifikací členů posádek plavidel ve vnitrozemské plavbě.

(2) Požadavky na členy posádky plavidel plujících na Rýně nespádají do oblasti působnosti směrnic 91/672/EHS a 96/50/ES a jsou stanoveny Ústřední komisí pro plavbu na Rýně podle Předpisů pro posádky lodí plujících na Rýně.

(3) Na jiná povolání ve vnitrozemské vodní dopravě než povolání vůdce plavidla se uplatňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/36/ES⁽⁵⁾. Vzájemné uznávání diplomů a osvědčení podle směrnice 2005/36/ES však není optimálním řešením v případě pravidelných a častých přeshraničních činností vykonávaných v rámci povolání v odvětví vnitrozemské vodní dopravy, zejména na vnitrozemských vodních cestách propojených s vnitrozemskými vodními cestami jiného členského státu.

(4) Hodnotící studie, kterou Komise provedla v roce 2014, zdůraznila skutečnost, že omezení oblasti působnosti směrnic 91/672/EHS a 96/50/ES na vůdce plavidel a skutečnost, že osvědčení vydaná v souladu s těmito směrnici nejsou automaticky uznávána pro plavbu na Rýně, brání mobilitě členů posádky v odvětví vnitrozemské plavby.

(5) K usnadnění mobility, zajištění bezpečné plavby a zajištění ochrany lidského života a životního prostředí je nezbytné, aby členové posádky plavidla, a zejména pak osoby pověřené řešením nouzových situací na palubách osobních lodí a osoby podílející se na doplňování paliva u lodí na zkapalněný zemní plyn,

měli osvědčení prokazující jejich kvalifikace. Za účelem účinného prosazování by při výkonu povolání měli mít tato osvědčení na plavidle. Tyto úvahy platí rovněž pro mladistvé osoby, u kterých je důležité zajistit ochranu jejich bezpečnosti a zdraví při práci v souladu se směrnicí Rady 94/33/ES⁽⁶⁾.

(6) Sportovní nebo rekreační plavba, provoz převozních lodí, které se nepohybují samostatně, a provoz plavidel používaných ozbrojenými silami nebo zásahovými službami jsou činnostmi, které nevyžadují kvalifikaci podobnou kvalifikacím vyžadovaným pro profesionální plavbu za účelem přepravy zboží a osob. Osoby vykonávající uvedené činnosti by proto neměly spadat do oblasti působnosti této směrnice.

(7) Vůdci plavidel provozovaných za podmínek, které představují obzvláštní riziko pro bezpečnost, zejména v případě řízení velkých sestav, řízení plavidel na zkapalněný zemní plyn, řízení za snížené viditelnosti, řízení na vnitrozemských vodních cestách námořního charakteru nebo řízení na vodních cestách, které představují zvláštní rizika pro plavbu, by měli mít zvláštní povolení. Pro získání takového povolení by měli vůdci plavidel prokázat zvláštní dodatečnou způsobilost.

(8) K zajištění bezpečnosti plavby by členské státy měly v souladu s harmonizovanými kritérii určit vnitrozemské vodní cesty námořního charakteru. Požadavky na způsobilost pro plavbu na těchto vodních cestách by měly být stanoveny na úrovni Unie. Aniž by byla zbytečně omezena mobilita vůdců plavidel, měly by mít členské státy v případě, že je to nezbytné pro zajištění bezpečné plavby a ve vhodných případech ve spolupráci s příslušnou evropskou říční komisí, rovněž možnost určit vodní cesty, které představují zvláštní rizika pro plavbu, a to v souladu s harmonizovanými kritérii a postupy podle této směrnice. V tomto případě by měly být související požadavky na způsobilost stanoveny na úrovni jednotlivých členských států.

(9) S cílem přispět k mobilitě osob podílejících se na provozování plavidel v Unii a s ohledem na skutečnost, že by veškerá osvědčení o kvalifikaci, plavecké služební knížky a lodní deníky vydané v souladu s touto směrnicí měly splňovat požadované minimální normy v souladu s harmonizovanými kritérii, by členské státy měly uznávat odborné kvalifikace osvědčené v souladu s touto směrnicí. Držitelé těchto kvalifikací by proto měli být schopni vykonávat své povolání na všech vnitrozemských vodních cestách Unie.

(10) Vzhledem k neexistenci přeshraničních činností na některých vnitrozemských vodních cestách a s cílem snížit náklady by členské státy měly mít možnost stanovit, že osvědčení Unie o kvalifikaci nejsou povinná na vnitrostátních vodních cestách, které nejsou napojeny na splavné vnitrozemské vodní cesty jiného členského státu. Osvědčení Unie by však měla umožňovat přístup k plavebním činnostem na uvedených nepropojených vodních cestách.

(11) Směrnice 2005/36/ES je i nadále použitelná pro členy posádky plavidla, na něž se nevztahuje povinnost mít osvědčení Unie o kvalifikaci vydané v souladu s touto směrnicí, a je nadále použitelná i pro kvalifikace pro vnitrozemskou vodní dopravu, na něž se tato směrnice nevztahuje.

(12) Pokud členské státy udělí výjimky z povinnosti mít osvědčení Unie o kvalifikaci, měly by uznávat osvědčení Unie o kvalifikaci pro osoby působící na jejich vnitrostátních vodních cestách, jež nejsou napojeny na splavnou síť jiného členského státu, v němž je tato výjimka uplatněna. Tyto členské státy by v souvislosti s těmito vnitrozemskými vodními cestami rovněž měly zajistit, aby byly údaje týkající se doby plavby a uskutečněných plaveb potvrzeny v plaveckých

služebních knížkách držitelů osvědčení Unie o kvalifikaci, pokud o to členové posádky požádají. Kromě toho by tyto členské státy měly přijmout a prosazovat příslušná opatření a sankce pro předcházení podvodům a jiným nezákonným praktikám, v souvislosti s osvědčeními Unie o kvalifikaci a plaveckými služebními knížkami na těchto nenapojených vnitrozemských vodních cestách.

(13) Členské státy, které uplatňují výjimky z povinnosti mít osvědčení Unie o kvalifikaci, by měly mít možnost pozastavit platnost osvědčení Unie o kvalifikaci pro osoby působící na jejich vnitrostátních vodních cestách, jež nejsou napojeny na splavnou síť jiného členského státu, v němž je tato výjimka uplatněna.

(14) Členský stát, jehož žádná vnitrozemská vodní cesta není napojena na splavnou síť jiného členského státu, který se rozhodne nevydávat osvědčení Unie o kvalifikaci podle této směrnice, by byl vázán nepřiměřenou a zbytečnou povinností, pokud by musel provádět a uplatňovat všechna ustanovení této směrnice. Tomuto členskému státu by proto měla být udělena výjimka z povinnosti provést a uplatňovat ustanovení týkající se osvědčování kvalifikací po dobu, kdy se rozhodne nevydávat osvědčení Unie o kvalifikaci. Tento členský stát by však měl mít povinnost uznávat osvědčení Unie o kvalifikaci na svém území s cílem podpořit mobilitu pracovníků uvnitř Unie, snížit administrativní zátěž spojenou s mobilitou pracovních sil a zvýšit přitažlivost tohoto povolání.

(15) V řadě členských států je vnitrozemská plavba občasnou činností, která je pouze místní nebo sezónní povahy a je vykonávána na vodních cestách bez napojení na další členské státy. I v těchto členských státech by měla být dodržována zásada uznávání profesních osvědčení podle této směrnice, administrativní zátěž by však měla být přiměřená. Prováděcí nástroje jako databáze a registry by vedly ke značné administrativní zátěži, aniž by znamenaly skutečný přínos, neboť tok informací mezi členskými státy lze zajistit rovněž jinými způsoby spolupráce. Je proto odůvodněné umožnit dotčeným členským státům, aby provedly pouze minimální ustanovení nezbytná pro uznávání profesních osvědčení vydaných v souladu s touto směrnicí.

(16) V některých členských státech je vnitrozemská plavba technicky nemožná. Pokud by po těchto členských státech bylo vyžadováno, aby provedly tuto směrnici, znamenalo by to tedy pro ně nepřiměřenou administrativní zátěž.

(17) Je důležité, aby odvětví vnitrozemské plavby dokázalo poskytnout programy zaměřené jednak na udržení osob starších 50 let a jednak na zlepšení dovedností a zaměstnatelnosti mladých lidí.

(18) Komise by měla zajistit rovné podmínky pro všechny členy posádky provozující svou živnost výhradně a pravidelně v Unii a měla by zastavit sestupnou spirálu v oblasti mezd, jakož i diskriminaci na základě státní příslušnosti, místa bydliště či státu vlajky.

(19) Vzhledem k zavedené spolupráci mezi Unii a Ústřední komisí pro plavbu na Rýně od roku 2003, jež vedla ke zřízení Evropského výboru pro vypracování norem pro vnitrozemskou plavbu (CESNI) pod záštitou Ústřední komise pro plavbu na Rýně, a s cílem zjednodušit právní rámce upravující odborné kvalifikace v Evropě by osvědčení o kvalifikaci, plavecké služební knížky a lodní deníky vydané v souladu s Předpisy pro posádky lodí plujících na Rýně, jež stanoví požadavky, které jsou totožné s požadavky této směrnice, měly být platné na všech vnitrozemských vodních cestách Unie. Tyto osvědčení o kvalifikaci, plavecké služební knížky a lodní deníky vydané třetími zeměmi by měly být v Unii uznávány pod podmínkou vzájemnosti.

(20) Je důležité, aby zaměstnavatelé při zaměstnávání členů posádky plavidla v Unii, kteří mají osvědčení o kvalifikaci, služební knížky a lodní deníky, které byly vydány třetími zeměmi a uznány příslušnými orgány v Unii, uplatňovali sociální a pracovněprávní předpisy členského státu, ve kterém je činnost vykonávána.

(21) Za účelem dalšího odstranění překážek mobility pracovních sil a dalšího zjednodušení právních rámců upravujících odborné kvalifikace v Evropě mohou být na všech vodních cestách Unie uznávána i osvědčení o kvalifikaci, plavecké služební knížky nebo lodní deníky vydané třetí zemí podle požadavků, jež jsou totožné s požadavky stanovenými v této směrnici, s výhradou posouzení Komisí a uznávání dokladů vydaných v souladu s touto směrnicí ze strany dotyčné třetí země.

(22) Členské státy by měly osvědčení o kvalifikaci vydávat pouze osobám, které splňují požadavek minimální úrovně způsobilosti, minimálního věku, zdravotní způsobilosti a doby plavby vyžadované pro získání konkrétní kvalifikace.

(23) Je důležité, aby Komise a členské státy podporovaly mladé lidi v jejich úsilí o získání odborné kvalifikace ve vnitrozemské plavbě a aby stanovily konkrétní opatření na podporu činností sociálních partnerů v tomto ohledu.

(24) Aby bylo zajištěno vzájemné uznávání kvalifikací, měla by být osvědčení o kvalifikaci založena na kompetencích, které jsou pro provozování plavidel nezbytné. Členské státy by měly zajistit, aby osoby, které získají osvědčení o kvalifikaci, měly příslušné minimální úrovně způsobilosti, jež jsou ověřeny na základě odpovídajícího posouzení. Tato posouzení by mohla mít podobu administrativní zkoušky, nebo by mohla být součástí schválených výcvikových programů prováděných v souladu se společnými normami, aby byla u jednotlivých kvalifikací ve všech členských státech zajištěna srovnatelná minimální úroveň způsobilosti.

(25) Při plavbě na vnitrozemských vodních cestách Unie by vůdci plavidel měli být schopni uplatňovat znalost pravidel provozu na vnitrozemských vodních cestách, jako je Evropský předpis pro vnitrozemské vodní cesty (CEVNI) nebo jiné příslušné dopravní předpisy, a příslušných pravidel pro obsazení plavidla posádkou, včetně doby odpočinku, jak jsou stanovena v právních předpisech Unie nebo ve vnitrostátních právních předpisech nebo ve zvláštních předpisech dohodnutých na regionální úrovni, jako jsou Předpisy pro posádky lodí plujících na Rýně.

(26) S ohledem na odpovědnost za bezpečnost při výkonu povolání vůdce plavidla, vedení plavidla pomocí radaru a doplňování paliva u plavidel na zkapalněný zemní plyn nebo řízení těchto plavidel je nutné ověřit, zda bylo skutečně dosaženo požadované úrovně způsobilosti, a to prostřednictvím praktických zkoušek. V zájmu dalšího usnadnění hodnocení způsobilosti by mohly být tyto praktické zkoušky prováděny s použitím schválených simulátorů.

(27) Pro zajištění bezpečnosti vnitrozemské plavby má klíčový význam způsobilost k obsluze palubního rádiového zařízení. Je zapotřebí, aby členské státy vybízely všechny členy posádky, kteří by případně museli řídit plavidlo, k absolvování odborné přípravy a získání osvědčení o obsluze těchto rádiových zařízení. V případě vůdců plavidel a kormidelníků by taková odborná příprava a osvědčení měly být povinné.

(28) Schválení výcvikových programů je nezbytné k ověření toho, zda jsou tyto programy v souladu se společnými minimálními požadavky, pokud jde o obsah a organizaci. Tento soulad umožňuje odstranit zbytečné překážky přístupu k tomuto povolání, jelikož zabraňuje tomu, aby osoby, které již získaly potřebné dovednosti

během odborného výcviku, musely zbytečně skládat další zkoušku. Existence schválených výcvikových programů by mohla usnadnit rovněž vstup pracovníků s předchozí praxí v jiných odvětvích do odvětví vnitrozemské plavby, jelikož by tito pracovníci mohli využít zvláštní výcvikové programy, které přihlížejí k již získaným způsobilostem.

(29) V zájmu dalšího usnadnění mobility vůdců plavidel by členské státy po dohodě s členským státem, v němž se nachází úsek vnitrozemské vodní cesty se zvláštními riziky, měly mít možnost posoudit způsobilost potřebnou pro plavbu na tomto úseku vnitrozemské vodní cesty.

(30) Dobu plavby je třeba ověřit pomocí potvrzených údajů v plaveckých služebních knížkách. Aby bylo možné provádět takovéto ověřování, měly by členské státy vydávat plavecké služební knížky a lodní deníky a zajistit, aby lodní deníky obsahovaly záznam o plavbách plavidel. Zdravotní způsobilost uchazeče by měla být osvědčena autorizovaným lékařem.

(31) Pokud činnosti související s nakládkou a vykládkou vyžadují aktivní navigační operace, jako je bagrování nebo manévrování mezi místem nakládky či vykládky, měly by členské státy považovat dobu provádění těchto činností za dobu plavby a jako takovou ji zaznamenávat.

(32) Pokud opatření stanovená touto směrnicí vyžadují zpracovávání osobních údajů, mělo by se toto zpracování provádět v souladu s právními předpisy Unie o ochraně osobních údajů, zejména s nařízeními Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001⁽⁷⁾ a (EU) 2016/679⁽⁸⁾.

(33) S cílem přispět k účinné správě osvědčení o kvalifikaci by členské státy měly určit příslušné orgány pro uplatňování této směrnice a vytvořit registry pro záznam údajů o osvědčeních o kvalifikaci, plaveckých služebních knížkách a lodních denících. V zájmu snazší výměny informací mezi členskými státy a s Komisí za účelem uplatňování, prosazování a hodnocení této směrnice, jakož i pro statistické účely a k zajištění bezpečnosti a snadnosti plavby by členské státy měly tyto informace, včetně údajů o osvědčeních o kvalifikaci, plaveckých služebních knížkách a lodních denících, zaznamenávat v databázi spravované Komisí. Komise by měla při spravování této databáze náležitě respektovat zásady ochrany osobních údajů.

(34) Orgány, včetně orgánů ve třetích zemích, vydávající osvědčení o kvalifikaci, plavecké služební knížky a lodní deníky v souladu s pravidly, která jsou shodná s pravidly stanovenými v této směrnici, zpracovávají osobní údaje. Orgány podílející se na uplatňování a prosazování této směrnice a v případě potřeby mezinárodní organizace, které stanovily tato shodná pravidla, by rovněž měly mít přístup k databázi spravované Komisí za účelem hodnocení této směrnice, pro statistické účely, k zajištění bezpečnosti a snadnosti plavby a v zájmu snazší výměny informací mezi těmito orgány. Tento přístup by však měl podléhat přiměřené úrovni ochrany údajů, především v případě osobních údajů, a v případě třetích zemí a mezinárodních organizací také zásadě vzájemnosti.

(35) V zájmu další modernizace odvětví vnitrozemské vodní dopravy a snížení administrativní zátěže a při současném zajištění toho, aby byly doklady méně zmanipulovatelné, by Komise po přijetí této směrnice a s ohledem na zásadu zdokonalení tvorby právních předpisů měla zvážit posouzení možnosti nahradit tištěnou podobu osvědčení Unie o kvalifikaci, plaveckých služebních knížek a lodních deníků elektronickými nástroji, jako jsou elektronické profesní průkazy a elektronické lodní doklady.

(36) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o vyjádření nesouhlasu, v případech, kde je to vhodné, se zamýšleným přijetím požadavků na způsobilost, které se týkají zvláštních rizik na určitých úsecích vnitrozemských vodních cest, ze strany členského státu. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁽⁹⁾.

(37) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o přijímání vzorů pro vydávání osvědčení Unie o kvalifikaci, osvědčení o praktické zkoušce, plaveckých služebních knížek a lodních deníků a přijímání rozhodnutí o uznávání podle článku 10. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením (EU) č. 182/2011.

(38) Za účelem stanovení minimálních harmonizovaných norem pro osvědčování kvalifikací, snazší výměny informací mezi členskými státy a snazšího uplatňování, monitorování a hodnocení této směrnice ze strany Komise by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení norem způsobilosti, norem zdravotní způsobilosti, norem pro praktické zkoušky, norem pro schvalování simulátorů a norem pro stanovení vlastností a podmínek používání databáze spravované Komisí za účelem uchovávání kopie klíčových údajů týkajících se osvědčení Unie o kvalifikaci, plaveckých služebních knížek, lodních deníků a uznaných dokladů. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti prováděla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽¹⁰⁾. Zejména obdrží Evropský parlament a Rada pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a odborníci těchto dvou orgánů mají soustavně přístup na zasedání odborných skupin Komise, které se přípravě aktů v přenesené pravomoci věnují.

(39) Přechodná opatření by měla odstranit nejen problém spojený s osvědčeními vydanými vůdcům plavidel v souladu se směrnicí 96/50/ES, s Předpisy pro posádky lodí plujících na Rýně nebo s některými vnitrostátními právními předpisy, ale i problém spojený s osvědčeními vydanými jiným kategoriím členů posádky plavidla, jež spadají do oblasti působnosti této směrnice. Tato opatření by měla pokud možno zaručit dříve přiznané nároky a poskytnout kvalifikovaným členům posádky přiměřený čas na podání žádosti o osvědčení Unie o kvalifikaci. Tato opatření by proto měla stanovit odpovídající období, během něž lze na vnitrozemských vodních cestách Unie tato osvědčení nadále používat, pokud byla platná před uplynutím lhůty pro provedení. Tato opatření by rovněž měla zajistit pro všechna tato osvědčení systém přechodu na nová pravidla, zejména pokud jde o plavbu místního významu.

(40) Harmonizace právních předpisů v oblasti odborných kvalifikací ve vnitrozemské plavbě v Evropě je usnadňována prostřednictvím úzké spolupráce mezi Uníí a Ústřední komisí pro plavbu na Rýně a rozvíjením norem vypracovaných Evropským výborem pro vypracování norem pro vnitrozemskou plavbu (dále jen „výbor CESNI“). Výbor CESNI, který je otevřen odborníkům ze všech členských států, vypracovává normy v oblasti vnitrozemské plavby, a to i normy pro odborné kvalifikace. Do navrhování a vypracovávání norem výboru CESNI by se měly plně zapojit evropské říční komise, příslušné mezinárodní organizace, sociální partneři

a profesní sdružení. Jsou-li podmínky stanovené v této směrnici splněny, měla by Komise na normy výboru CESNI odkazovat při přijímání prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci v souladu s touto směrnicí.

(41) Jelikož cíle této směrnice, totiž stanovení společného rámce pro uznávání minimálních odborných kvalifikací v odvětví vnitrozemské plavby, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej z důvodu jeho rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou podle článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

(42) Aby bylo dosaženo vyváženějšího zastoupení žen a mužů v odvětví vnitrozemské vodní dopravy, je třeba podporovat přístup žen k příslušným kvalifikacím a tomuto povolání.

(43) Podle judikatury Soudního dvora Evropské unie musí být informace, které jsou členské státy povinny poskytovat Komisi při provádění směrnice do vnitrostátního práva, jasné a přesné. Platí to i pro tuto směrnici, která pro provedení do vnitrostátního práva stanoví konkrétní cílený přístup.

(44) Směrnice 91/672/EHS a 96/50/ES by proto měly být zrušeny,
PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I **PŘEDMĚT, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE**

Článek 1 **Předmět**

Tato směrnice stanoví podmínky a postupy pro osvědčování kvalifikací osob podílejících se na provozování plavidel na vnitrozemských vodních cestách Unie, jakož i pro uznávání těchto kvalifikací v členských státech.

Článek 2 **Oblast působnosti**

1. Tato směrnice se vztahuje na členy posádky, odborníky na zkapalněný zemní plyn a odborníky na přepravu cestujících na těchto typech plavidel na kterékoliv vnitrozemské vodní cestě Unie:

- a) lodi o délce 20 a více metrů;
- b) lodi, jejichž objem vyjádřený jako součin délky, šířky a ponoru dosahuje 100 metrů krychlových a více;
- c) remorkéry a tlačné remorkéry určené k:
 - i) vlečení nebo tlačení lodí uvedených v písmenech a) a b),
 - ii) vlečení nebo tlačení plovoucích strojů,
 - iii) bočnímu vedení lodí uvedených v písmenech a) a b) nebo plovoucích strojů;
- d) osobní lodě;
- e) plavidla, která musí mít osvědčení o schválení podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES⁽¹¹⁾;
- f) plovoucí stroje.

2. Tato směrnice se nevztahuje na osoby, které se:

- a) plaví pro sport nebo rekreaci;
- b) podílejí na provozu převozních lodí nepohybujících se samostatně;
- c) podílejí na provozu plavidel používaných ozbrojenými silami, silami určenými k udržování veřejného pořádku, civilní ochranou, správami vodních cest, požárními službami a dalšími zásahovými službami.

3. Aniž je dotčen čl. 39 odst. 3, tato směrnice se rovněž nevztahuje na osoby, které se plaví v členských státech, jejichž vnitrozemské vodní cesty nejsou napojeny na splavnou síť jiného členského státu, a které se plaví:

- a) výlučně v rámci omezených cest místního významu, kdy vzdálenost od místa odjezdu nepřesahuje v žádném okamžiku deset kilometrů; nebo
- b) v rámci cest sezónní povahy.

Článek 3 **Definice**

Pro účely této směrnice se rozumí:

1) „vnitrozemskou vodní cestou“ vodní cesta jiná než moře určená pro plavbu plavidel uvedených v článku 2;

2) „plavidlem“ loď nebo plovoucí stroj;

3) „lodí“ plavidlo vnitrozemské plavby nebo námořní loď;

4) „remorkérem“ loď postavená k vlečení;

5) „tlačným remorkérem“ loď postavená k pohonu plavidel tlačné sestavy;

6) „osobní lodí“ loď postavená a vybavená pro přepravu více než dvanácti cestujících;

7) „osvědčením Unie o kvalifikaci“ osvědčení vydané příslušným orgánem, které potvrzuje, že dotyčná osoba splňuje požadavky této směrnice;

8) „úmluvou STCW“ úmluva STCW vymezená v čl. 1 bodě 21 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES⁽¹²⁾;

9) „členy posádky plavidla“ osoby podílející se na obecném provozování plavidla na vnitrozemských vodních cestách Unie, které plní různé úkoly související s plavbou, řízením provozu plavidla, manipulací s nákladem a jeho zajištěním, přepravou cestujících, strojní službou, údržbou a opravami, komunikací, ochranou zdraví a bezpečnosti a ochranou životního prostředí, vyjma osob přidělených výhradně k obsluze motorů, jeřábů nebo elektrického a elektronického zařízení;

10) „osvědčením radisty“ vnitrostátní osvědčení vydané členským státem v souladu s radiotelekomunikačním řádem připojeným k Mezinárodní úmluvě o telekomunikacích, které opravňuje k provozování rádiové stanice na plavidle vnitrozemské plavby;

11) „odborníkem na přepravu cestujících“ osoba sloužící na palubě dané lodi, která je oprávněna přijímat opatření v nouzových situacích na palubě osobních lodí;

12) „odborníkem na zkapalněný zemní plyn“ osoba, která má oprávnění podílet se na čerpání paliva na plavidle používajícím zkapalněný zemní plyn jako palivo, nebo vůdce plavidla, který takové plavidlo vede;

13) „vůdcem plavidla“ člen posádky plavidla, který má oprávnění k řízení plavidla na vnitrozemských vodních cestách členských států a který má na palubě plavidla celkovou odpovědnost, mimo jiné za posádku, cestující a náklad;

14) „zvláštním rizikem“ riziko pro bezpečnost způsobené zvláštními plavebními podmínkami, které vyžadují, aby způsobilost vůdců plavidel převyšovala rámec způsobilosti, která se předpokládá podle obecných norem způsobilosti pro řídicí úroveň;

15) „způsobilostí“ prokázaná schopnost používat znalosti a dovednosti vyžadované podle zavedených norem pro řádné plnění úkolů, které jsou nezbytné při provozování plavidel vnitrozemské plavby;

16) „řídicí úroveň“ úroveň odpovědnosti spojená s výkonem funkce vůdce plavidla a zajišťováním toho, aby další členové posádky plavidla řádně plnili všechny úkoly při provozování plavidla;

17) „provozní úroveň“ úroveň odpovědnosti spojená s výkonem funkce lodníka, kvalifikovaného lodníka nebo kormidelníka a kontrolou plnění všech úkolů v rámci vymezené oblasti odpovědnosti této osoby v souladu s náležitými postupy a pod vedením osoby vykonávající funkce na řídicí úrovni;

18) „velkou sestavou“ tlačná sestava, jejíž výsledná plocha celkové délky a celkové šířky je 7 000 čtverečních metrů nebo více;

19) „plaveckou služební knížkou“ osobní evidence obsahující údaje o pracovních zkušenostech člena posádky, zejména o době plavby a uskutečněných plavbách;

20) „lodním deníkem“ oficiální záznam o plavbách, které plavidlo a jeho posádka uskutečnily;

21) „aktivní plaveckou služební knížkou“ nebo „aktivním lodním deníkem“ plavecká služební knížka nebo lodní deník, do nichž lze zaznamenávat údaje;

22) „dobou plavby“ doba měřená ve dnech, kterou člen posádky plavidla strávil na palubě během plavby na plavidle na vnitrozemských vodních cestách, včetně činností souvisejících s nakládkou a vykládkou vyžadujících aktivní navigační operace, a která je potvrzena příslušným orgánem;

23) „plovoucím strojem“ zařízení schopné plavby vybavené mechanickým pracovním zařízením, např. jeřáby, bagry, beranidly nebo elevátory;

24) „délkou“ maximální délka trupu plavidla v metrech, bez kormidla a příďového čelenu;

25) „šířkou“ maximální šířka trupu plavidla v metrech, měřená z vnější strany obšívky (bez kolesnic, odrazných trámů apod.);

26) „ponorem“ svislá vzdálenost v metrech mezi nejnižším bodem lodního trupu bez ohledu na kýl nebo jiné pevně uchycené příslušenství a rovinou největšího přípustného ponoru;

27) „sezónní plavební činností“ plavební činnost, která je vykonávána po dobu nejvýše šesti měsíců v každém roce.

KAPITOLA 2 OSVĚDČENÍ UNIE O KVALIFIKACI

Článek 4

Povinnost mít na plavidle osvědčení Unie o kvalifikaci člena posádky plavidla

1. Členské státy zajistí, aby členové posádky plavidel provozovaných na vnitrozemských vodních cestách Unie měli na plavidle osvědčení Unie o kvalifikaci

člena posádky plavidla vydané v souladu s článkem 11 nebo osvědčení uznané v souladu s čl. 10 odst. 2 nebo 3.

2. Pro každého člena posádky plavidla jiného než vůdce plavidla tvoří osvědčení Unie o kvalifikaci a plavecká služební knížka uvedená v článku 22 jediný doklad.

3. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku jsou osvědčení držena osobami podílejícími se na provozu plavidla, jinými než vůdci plavidel, vydaná nebo uznaná v souladu se směrnicí 2008/106/ES, a tedy v souladu s úmluvou STCW, platná pro námořní plavidla provozovaná na vnitrozemských vodních cestách.

Článek 5

Povinnost mít na plavidle osvědčení Unie o kvalifikaci pro specifické druhy provozu

1. Členské státy zajistí, aby odborníci na přepravu cestujících a odborníci na zkapalněný zemní plyn měli na plavidle osvědčení Unie o kvalifikaci vydané v souladu s článkem 11 nebo osvědčení uznané v souladu s čl. 10 odst. 2 nebo 3.

2. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku jsou osvědčení držena osobami podílejícími se na provozu plavidla vydaná nebo uznaná v souladu se směrnicí 2008/106/ES, a tedy v souladu s úmluvou STCW, platná pro námořní plavidla provozovaná na vnitrozemských vodních cestách.

Článek 6

Povinnost vůdců plavidel mít zvláštní povolení

Členské státy zajistí, aby měli vůdci plavidel zvláštní povolení vydaná v souladu s článkem 12, pokud:

a) řídí plavidlo na vodních cestách, které byly klasifikovány jako vnitrozemské vodní cesty námořního charakteru podle článku 8;

b) řídí plavidlo na vodních cestách, které byly určeny jako úseky vnitrozemských vodních cest se zvláštními riziky podle článku 9;

c) vedou plavidlo pomocí radaru;

d) řídí plavidlo používající zkapalněný zemní plyn jako palivo;

e) řídí velké sestavy.

Článek 7

Výjimky týkající se vnitrostátních vodních cest, které nejsou napojeny na splavnou síť jiného členského státu

1. Členský stát může udělit osobám uvedeným v čl. 4 odst. 1, čl. 5 odst. 1 a v článku 6, vykonávajícím svou činnost výhradně na vnitrostátních vodních cestách, které nejsou napojeny na splavnou síť jiného členského státu, včetně těch, které jsou klasifikovány jako vnitrozemské vodní cesty námořního charakteru, výjimku z povinností stanovených v čl. 4 odst. 1 a 2, čl. 5 odst. 1, článku 6, čl. 22 odst. 1 prvním pododstavci a čl. 22 odst. 3 a 6.

2. Členský stát, který udělí výjimky podle odstavce 1, může osobám uvedeným v odstavci 1 vydat osvědčení o kvalifikaci za podmínek, které se odchyľují od obecných podmínek stanovených v této směrnici, pokud tato osvědčení zajišťují odpovídající úroveň bezpečnosti. Na uznání těchto osvědčení v jiných členských

státech se vztahuje směrnice 2005/36/ES nebo případně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/45/ES⁽¹³⁾.

3. Členské státy uvědomí Komisi o výjimkách udělených podle odstavce 1. Komise informace o těchto udělených výjimkách zveřejní.

Článek 8

Klasifikace vnitrozemských vodních cest námořního charakteru

1. Členské státy klasifikují určitý úsek vnitrozemské vodní cesty na svém území jako vnitrozemskou vodní cestu námořního charakteru, je-li splněno jedno z těchto kritérií:

- a) je použitelná Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři;
- b) bóje a značky odpovídají námořnímu systému;
- c) na vnitrozemské vodní cestě je nutná pozemní navigace; nebo
- d) pro plavbu po vnitrozemské vodní cestě je nezbytné námořní zařízení, jehož obsluha vyžaduje zvláštní znalosti.

2. Členské státy oznámí Komisi klasifikaci určitého úseku vnitrozemských vodních cest na svém území jako vnitrozemské vodní cesty námořního charakteru. K oznámení pro Komisi se připojí odůvodnění založené na kritériích uvedených v odstavci 1. Komise seznam oznámených vnitrozemských vodních cest námořního charakteru neprodleně zveřejní.

Článek 9

Úseky vnitrozemských vodních cest se zvláštními riziky

1. Je-li to nezbytné pro zajištění bezpečné plavby, mohou členské státy v souladu s postupem stanoveným v odstavcích 2 až 4 určit úseky vnitrozemských vodních cest se zvláštními riziky, které procházejí přes jejich území, jsou-li tato rizika způsobena jednou nebo více z těchto příčin:

- a) často se měnícím směrem a rychlostí proudu;
- b) hydromorfologickými vlastnostmi vnitrozemské vodní cesty a neexistencí odpovídajících informačních služeb plavebních drah na vnitrozemské vodní cestě nebo vhodných map;
- c) existencí zvláštního místního dopravního předpisu, který je odůvodněn zvláštními hydromorfologickými vlastnostmi vnitrozemské vodní cesty; nebo
- d) častým výskytem nehod na určitém úseku vnitrozemské vodní cesty, který je připisován nedostatku způsobilosti, na niž se nevztahují normy uvedené v článku 17.

V rámci procesu určování úseků uvedených v prvním pododstavci konzultují členské státy příslušnou evropskou říční komisi, pokud to považují za nezbytné pro zajištění bezpečnosti.

2. Členské státy oznámí Komisi opatření, která zamýšlejí přijmout podle odstavce 1 tohoto článku a podle článku 20, spolu s odůvodněním těchto opatření nejméně šest měsíců před předpokládaným datem přijetí těchto opatření.

3. Pokud se úseky vnitrozemských vodních cest uvedené v odstavci 1 nacházejí na hranici mezi dvěma či více členskými státy, dotčené členské státy se vzájemně konzultují a vyrozumí Komisi společně.

4. Pokud členský stát zamýšlí přijmout opatření, které není odůvodněno v souladu s odstavci 1 a 2 tohoto článku, může Komise do šesti měsíců po oznámení přijmout prováděcí akty stanovující její rozhodnutí o vyjádření nesouhlasu s přijetím tohoto opatření. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 33 odst. 3.

5. Komise zveřejní opatření přijatá členskými státy spolu s odůvodněním uvedeným v odstavci 2.

Článek 10

Uznávání

1. Osvědčení Unie o kvalifikaci uvedená v článcích 4 a 5, jakož i plavecké služební knížky nebo lodní deníky uvedené v článku 22, které byly vydány příslušnými orgány v souladu s touto směrnicí, jsou platné na všech vnitrozemských vodních cestách Unie.

2. Osvědčení o kvalifikaci, plavecké služební knížky nebo lodní deníky vydané podle Předpisů pro posádky lodí plujících na Rýně, jež stanoví požadavky, které jsou shodné s požadavky uvedenými v této směrnici, jsou platné na všech vnitrozemských vodních cestách Unie.

Tato osvědčení, plavecké služební knížky nebo lodní deníky, které vydala třetí země, jsou platné na všech vnitrozemských vodních cestách Unie, pokud tato třetí země uznává ve své jurisdikci doklady Unie vydané podle této směrnice.

3. Aniž je dotčen odstavec 2, osvědčení o kvalifikaci, plavecké služební knížky nebo lodní deníky vydané v souladu s vnitrostátními pravidly třetí země, která stanoví požadavky, jež jsou shodné s požadavky této směrnice, jsou platné na všech vnitrozemských vodních cestách Unie s výhradou postupu a podmínek stanovených v odstavcích 4 a 5.

4. Kterákoli třetí země může Komisi podat žádost o uznávání osvědčení, plaveckých služebních knížek nebo lodních deníků, které byly vydány jejími orgány. K žádosti jsou připojeny veškeré informace nezbytné pro rozhodnutí, zda vydávání těchto dokladů podléhá požadavkům shodným s požadavky, jež jsou stanoveny v této směrnici.

5. Po obdržení žádosti o uznávání podle odstavce 4 posoudí Komise systémy osvědčování v žádající třetí zemi s cílem rozhodnout, zda vydávání osvědčení, plaveckých služebních knížek či lodních deníků upřesněných v její žádosti podléhá požadavkům, které jsou shodné s požadavky stanovenými v této směrnici.

Pokud je shledáno, že jsou tyto požadavky shodné, přijme Komise prováděcí akty přiznávající uznávání osvědčení, plaveckých služebních knížek a lodních deníků, jež tato třetí země vydala, v Unii pod podmínkou, že dotyčná třetí země uznává ve své jurisdikci doklady Unie vydané podle této směrnice.

Při přijímání prováděcího aktu uvedeného v druhém pododstavci tohoto odstavce Komise upřesní, kterých dokladů uvedených v odstavci 4 tohoto článku se uznávání týká. Tento prováděcí akt se přijímá přezkumným postupem podle čl. 33 odst. 3.

6. Pokud se členský stát domnívá, že některá třetí země již nesplňuje požadavky tohoto článku, oznámí to neprodleně Komisi a poskytne řádně podložené odůvodnění.

7. Každých osm let Komise posoudí, zda je systém osvědčování v třetí zemi uvedený v druhém pododstavci odstavce 5 v souladu s požadavky stanovenými

v této směrnici. Pokud Komise rozhodne, že požadavky stanovené v této směrnici již nejsou splněny, použije se odstavec 8.

8. Pokud Komise rozhodne, že vydávání dokladů uvedených v odstavcích 2 nebo 3 tohoto článku ve třetí zemi nadále nepodléhá požadavkům shodným s požadavky stanovenými v této směrnici, přijme prováděcí akty, kterými se na všech vnitrozemských vodních cestách Unie pozastavuje platnost osvědčení o kvalifikaci, plaveckých služebních knížek a lodních deníků vydaných v souladu s těmito požadavky. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 33 odst. 3.

Komise může pozastavení kdykoli ukončit, byly-li zjištěny nedostatky v souvislosti s uplatňovanými normami odstraněny.

9. Komise zveřejní seznam třetích zemí uvedených v odstavcích 2 a 3 spolu s doklady, které se uznávají jako platné na všech vnitrozemských vodních cestách Unie.

KAPITOLA 3 OSVĚDČOVÁNÍ ODBORNÉ KVALIFIKACE

ODDÍL I

Postup vydávání osvědčení Unie o kvalifikaci a zvláštních povolení

Článek 11

Vydávání a platnost osvědčení Unie o kvalifikaci

1. Členské státy zajistí, aby žadatelé o osvědčení Unie o kvalifikaci člena posádky plavidla a o osvědčení Unie o kvalifikaci pro specifické druhy provozu předložili uspokojivé písemné doklady o:

- a) své totožnosti;
- b) splnění minimálních požadavků stanovených v příloze I, pokud jde o věk, způsobilost, administrativní soulad a dobu plavby, určených pro kvalifikaci, o kterou žádají;
- c) případně splnění norem zdravotní způsobilosti v souladu s článkem 23.

2. Členské státy vydají osvědčení Unie o kvalifikaci poté, co ověří pravost a platnost dokladů předložených žadateli a skutečnost, že žadatelům již nebylo vydáno platné osvědčení Unie o kvalifikaci.

3. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví vzory osvědčení Unie o kvalifikaci a jediného dokladu kombinujícího osvědčení Unie o kvalifikaci a plaveckou služební knížku. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 33 odst. 2.

4. Platnost osvědčení Unie o kvalifikaci člena posádky plavidla je omezena na dobu do příští lékařské prohlídky vyžadované podle článku 23.

5. Aniž je dotčeno omezení uvedené v odstavci 4, jsou osvědčení Unie o kvalifikaci vůdce plavidla platná po dobu nejvýše třinácti let.

6. Osvědčení Unie o kvalifikaci pro specifické druhy provozu jsou platná po dobu nejvýše pěti let.

Článek 12

Vydávání a platnost zvláštních povolení pro vůdce plavidel

1. Členské státy zajistí, aby žadatelé o zvláštní povolení stanovená v článku 6 předložili uspokojivé písemné doklady o:

- a) své totožnosti;
- b) splnění minimálních požadavků stanovených v příloze I, pokud jde o věk, způsobilost, administrativní soulad a dobu plavby, určených pro zvláštní povolení, o které žádají;
- c) vlastnictví osvědčení Unie o kvalifikaci vůdce plavidla nebo osvědčení uznaného podle čl. 10 odst. 2 a 3 či splnění minimálních požadavků vztahujících se na osvědčení Unie o kvalifikaci vůdce plavidla, které jsou stanoveny v této směrnici.

2. Pro zvláštní povolení pro plavbu na úsecích vnitrozemských vodních cest se zvláštními riziky, která se vyžadují v souladu s čl. 6 písm. b), předloží žadatelé odchylně od odstavce 1 tohoto článku příslušným orgánům členských států podle čl. 20 odst. 3 uspokojivé písemné doklady o:

- a) své totožnosti;
- b) splnění požadavků na způsobilost stanovených v souladu s článkem 20 s ohledem na zvláštní rizika v daném úseku vnitrozemské vodní cesty, pro nějž se požaduje povolení;
- c) vlastnictví osvědčení Unie o kvalifikaci vůdce plavidla nebo osvědčení uznaného podle čl. 10 odst. 2 a 3 či splnění minimálních požadavků vztahujících se na osvědčení Unie o kvalifikaci vůdce plavidla, které jsou stanoveny v této směrnici.

3. Členské státy vydají zvláštní povolení uvedená v odstavcích 1 a 2 poté, co ověří pravost a platnost dokladů předložených žadatelem.

4. Členské státy zajistí, aby příslušný orgán vydávající osvědčení Unie o kvalifikaci vůdcům plavidel v osvědčení konkrétně upřesnil případné zvláštní povolení vydané podle článku 6 v souladu se vzorem uvedeným v čl. 11 odst. 3. Platnost tohoto zvláštního povolení skončí po ukončení platnosti osvědčení Unie o kvalifikaci.

5. Odchylně od odstavce 4 tohoto článku se zvláštní povolení uvedené v čl. 6 písm. d) vydává jako osvědčení Unie o kvalifikaci odborníka na zkapalněný zemní plyn v souladu se vzorem uvedeným v čl. 11 odst. 3, přičemž jeho doba platnosti se stanoví v souladu s čl. 11 odst. 6.

Článek 13

Obnovení osvědčení Unie o kvalifikaci a zvláštních povolení pro vůdce plavidel

Po skončení platnosti osvědčení Unie o kvalifikaci členské státy na žádost obnoví osvědčení a případně i zvláštní povolení v něm obsažená, pokud jsou:

a) pro osvědčení Unie o kvalifikaci člena posádky plavidla a pro zvláštní povolení jiná než ta, která jsou uvedena v čl. 6 písm. d), předloženy uspokojivé písemné doklady uvedené v čl. 11 odst. 1 písm. a) a c);

b) pro osvědčení Unie o kvalifikaci pro specifické druhy provozu předloženy uspokojivé písemné doklady uvedené v čl. 11 odst. 1 písm. a) a b).

Článek 14
**Pozastavení platnosti a odnětí osvědčení Unie
o kvalifikaci nebo zvláštních povolení pro vůdce plavidel**

1. Jsou-li k dispozici informace o tom, že požadavky na osvědčení o kvalifikaci nebo zvláštní povolení již nejsou splněny, členský stát, který vydal osvědčení nebo zvláštní povolení, provede veškerá potřebná posouzení a tato osvědčení nebo zvláštní povolení případně odejme.

2. Kterýkoli členský stát může dočasně pozastavit platnost osvědčení Unie o kvalifikaci, pokud shledá, že je pozastavení nutné z důvodu bezpečnosti nebo veřejného pořádku.

3. Členské státy bez zbytečného odkladu zaznamenávají pozastavení platnosti nebo odejmutí do databáze uvedené v čl. 25 odst. 2.

**ODDÍL II
Správní spolupráce**

Článek 15
Spolupráce

Pokud členský stát uvedený v čl. 39 odst. 3 zjistí, že osvědčení o kvalifikaci vydané příslušným orgánem v jiném členském státě nesplňuje podmínky stanovené touto směrnicí nebo že existují důvody bezpečnosti či veřejného pořádku, požádá příslušný orgán vydávající orgán za tím účelem, aby zvážil pozastavení platnosti osvědčení o kvalifikaci podle článku 14. Žádající orgán informuje o své žádosti Komisi. Orgán, který dotčené osvědčení o kvalifikaci vydal, žádost posoudí a oznámí žádajícímu orgánu své rozhodnutí. Dokud není rozhodnutí vydávajícího orgánu oznámeno, může kterýkoli příslušný orgán zakázat osobám, aby vykonávaly činnost v rámci jeho místní příslušnosti.

Členské státy uvedené v čl. 39 odst. 3 spolupracují rovněž s příslušnými orgány v jiných členských státech s cílem zajistit, aby doba plavby a skutečně provedené plavby držitelů osvědčení o kvalifikaci a plaveckých služebních knížek uznaných podle této směrnice byly zaznamenány, pokud o to držitel plavecké služební knížky požádá, a potvrzeny na dobu nejvýše 15 měsíců před žádostí o potvrzení. Členské státy uvedené v čl. 39 odst. 3 informují v příslušných případech Komisi o vnitrozemských vodních cestách na svém území, na nichž je zapotřebí způsobilost k plavbě námořního charakteru.

**ODDÍL III
Způsobilost**

Článek 16
Požadavky na způsobilost

1. Členské státy zajistí, aby osoby uvedené v člancích 4, 5 a 6 měly potřebnou způsobilost pro bezpečné provozování plavidla, jak je stanoveno v článku 17.

2. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku se posouzení způsobilosti s ohledem na zvláštní rizika uvedená v čl. 6 písm. b) provádí v souladu s článkem 20.

Článek 17 Posouzení způsobilosti

1. Komise přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 31 s cílem doplnit tuto směrnici stanovením norem způsobilosti a odpovídajících znalostí a dovedností v souladu se základními požadavky stanovenými v příloze II.

2. Členské státy zajistí, aby osoby, které žádají o doklady uvedené v člancích 4, 5 a 6, v případě potřeby prokázaly, že splňují normy způsobilosti uvedené v odstavci 1 tohoto článku, a to složením zkoušky organizované:

- a) v rámci odpovědnosti správního orgánu v souladu s článkem 18, nebo
- b) jako součást výcvikového programu schváleného v souladu s článkem 19.

3. Prokázání splnění norem způsobilosti zahrnuje praktickou zkoušku za účelem získání:

- a) osvědčení Unie o kvalifikaci vůdce plavidla;
- b) zvláštního povolení pro vedení plavidla pomocí radaru, jak je uvedeno v čl. 6 písm. c);
- c) osvědčení Unie o kvalifikaci odborníka na zkapalněný zemní plyn;
- d) osvědčení Unie o kvalifikaci odborníka na přepravu cestujících.

Za účelem získání dokladů uvedených v písmenech a) a b) tohoto odstavce se praktické zkoušky mohou uskutečnit na plavidle nebo na simulátoru, který vyhovuje článku 21. Pokud jde o písmena c) a d) tohoto odstavce, mohou se praktické zkoušky uskutečnit na plavidle nebo v odpovídajícím pobřežním zařízení.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 31 s cílem doplnit tuto směrnici stanovením norem pro praktické zkoušky uvedené v odstavci 3 tohoto článku s upřesněním konkrétních způsobilostí a podmínek, jež je nutno během praktických zkoušek ověřit, a minimálních požadavků na plavidla, na nichž se mohou praktické zkoušky konat.

Článek 18 Zkouška v rámci odpovědnosti správního orgánu

1. Členské státy zajistí, aby byly zkoušky uvedené v čl. 17 odst. 2 písm. a) organizovány v rámci jejich odpovědnosti. Členské státy rovněž zajistí, aby tyto zkoušky prováděli zkoušející, kteří mají kvalifikaci pro posouzení způsobilosti a odpovídajících znalostí a dovedností uvedených v čl. 17 odst. 1.

2. Členské státy vydají osvědčení o praktické zkoušce žadateli, který úspěšně složil praktickou zkoušku uvedenou v čl. 17 odst. 3, pokud se tato zkouška uskutečnila na simulátoru, který vyhovuje článku 21, a pokud žadatel o toto osvědčení požádá.

3. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví vzory osvědčení o praktické zkoušce uvedených v odstavci 2 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 33 odst. 2.

4. Členské státy bez dalších požadavků či posouzení uznají osvědčení o praktické zkoušce uvedená v odstavci 2, která vydaly příslušné orgány v jiných členských státech.

5. V případě písemných zkoušek nebo zkoušek skládaných prostřednictvím počítače mohou být zkoušející uvedení v odstavci 1 nahrazeni kvalifikovanými pracovníky zajišťujícími dozor.

6. Členský stát zajistí, aby u zkoušejících a kvalifikovaných pracovníků zajišťujících dozor uvedených v této kapitole nedocházelo ke střetům zájmů.

Článek 19

Schvalování výcvikových programů

1. Pro osoby uvedené v člancích 4, 5 a 6 mohou členské státy stanovit výcvikové programy. Členské státy zajistí, aby tyto výcvikové programy ukončené vydáním diplomů nebo osvědčení prokazujících splnění norem způsobilosti podle čl. 17 odst. 1 schválily příslušné orgány členských států, na jejichž území příslušná instituce vzdělávání nebo odborné přípravy své výcvikové programy provádí.

Členské státy zabezpečí, aby bylo zajištěno posouzení a ověření kvality výcvikových programů uplatňováním vnitrostátních nebo mezinárodních norem kvality v souladu s čl. 27 odst. 1.

2. Členské státy mohou výcvikové programy uvedené v odstavci 1 tohoto článku schválit pouze tehdy, pokud:

- a) cíle výcviku, vzdělávací obsah, výukové metody a prostředky, postupy, případně včetně použití simulátorů, a pedagogické materiály jsou náležitě zdokumentovány a umožňují žadatelům dosáhnout norem způsobilosti uvedených v čl. 17 odst. 1;
- b) programy posuzování příslušných kompetencí provádějí kvalifikované osoby s důkladnou znalostí výcvikového programu;
- c) zkoušku za účelem ověření splnění norem způsobilosti uvedených v čl. 17 odst. 1 provádějí kvalifikovaní zkoušející, u nichž nedochází ke střetu zájmů.

3. Členské státy uznají diplomy nebo osvědčení vydané po dokončení výcvikových programů schválených jinými členskými státy v souladu s odstavcem 1.

4. Členské státy zruší nebo pozastaví své schválení výcvikového programu, pokud tento výcvikový program již nesplňuje kritéria stanovená v odstavci 2.

5. Členské státy oznámí Komisi seznam schválených výcvikových programů, jakož i výcvikových programů, u nichž bylo zrušeno nebo pozastaveno schválení. Komise tyto informace zveřejní. V seznamu je uveden název výcvikového programu, označení udělovaných diplomů nebo osvědčení, název orgánu udělujícího diplom nebo osvědčení, rok vstupu schválení v platnost a příslušná kvalifikace a případná zvláštní povolení, k nimž diplom nebo osvědčení umožňují přístup.

Článek 20

Posouzení způsobilosti s ohledem na zvláštní rizika

1. Členské státy, jež na svém území určily úseky vnitrozemských vodních cest se zvláštními riziky ve smyslu čl. 9 odst. 1, upřesní dodatečnou způsobilost vyžadovanou od vůdců plavidel provozovaných na těchto úsecích vnitrozemských vodních cest a způsoby nezbytné k prokázání splnění těchto požadavků. Pokud to členské státy považují za nezbytné pro účely zajištění bezpečnosti, konzultují při určování této způsobilosti příslušnou evropskou říční komisí.

S ohledem na způsobilost vyžadovanou pro plavbu na úsecích vnitrozemských vodních cest se zvláštními riziky mohou způsoby nezbytné k prokázání splnění takových požadavků spočívat v:

- a) omezeném počtu plaveb uskutečněných na dotyčném úseku;
- b) zkoušce na simulátoru;
- c) zkoušce ve formě otázek s výběrem odpovědi;
- d) ústní zkoušce; nebo
- e) kombinaci způsobů uvedených v písmenech a) až d).

Při uplatňování tohoto odstavce používají členské státy objektivní, transparentní, nediskriminační a přiměřená kritéria.

2. Členské státy uvedené v odstavci 1 zajistí, aby byly zavedeny postupy pro posouzení způsobilosti žadatelů s ohledem na zvláštní rizika a aby byly zveřejněny nástroje s cílem usnadnit vůdcům plavidel získávání způsobilosti požadované s ohledem na zvláštní rizika.

3. Členský stát může provádět posouzení způsobilosti žadatelů s ohledem na zvláštní rizika pro úseky vnitrozemských vodních cest nacházející se v jiném členském státě, a to na základě požadavků stanovených pro tento úsek vnitrozemské vodní cesty v souladu s odstavcem 1, pokud s tím členský stát, ve kterém se daný úsek vnitrozemské vodní cesty nachází, souhlasí. V takovém případě tento členský stát poskytne členskému státu provádějícímu posouzení prostředky nezbytné k jeho provedení. Členský stát objektivně a přiměřeně odůvodní jakékoliv odmítnutí udělit souhlas.

Článek 21 Používání simulátorů

1. Simulátory používané při posuzování způsobilosti musí být schváleny členskými státy. Toto schválení je vydáno na žádost, je-li prokázáno, že simulátor odpovídá normám pro simulátory, které jsou stanoveny v aktech v přenesené pravomoci uvedených v odstavci 2. Ve schválení je upřesněno konkrétní posouzení způsobilosti, které je u daného simulátoru přípustné.

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 31 s cílem doplnit tuto směrnici stanovením norem pro schvalování simulátorů, které upřesňují minimální funkční a technické požadavky a správní postupy v tomto ohledu, s cílem zajistit, aby simulátory používané při posuzování způsobilosti byly navrženy tak, aby bylo možno ověřit způsobilost podle norem pro praktické zkoušky uvedených v čl. 17 odst. 3.

3. Členské státy uznají simulátory schválené příslušnými orgány v jiných členských státech v souladu s odstavcem 1 bez dalších technických požadavků nebo hodnocení.

4. Členské státy zruší nebo pozastaví schválení simulátorů, které již nesplňují normy uvedené v odstavci 2.

5. Členské státy oznámí seznam schválených simulátorů Komisi. Komise tyto informace zveřejní.

6. Členské státy zajistí pro účely posouzení způsobilosti nediskriminační přístup k simulátorům.

ODDÍL IV

Doba plavby a zdravotní způsobilost

Článek 22

Plavecká služební knížka a lodní deník

1. Členské státy zajistí, aby vůdci plavidel zaznamenávali dobu plavby uvedenou v čl. 11 odst. 1 písm. b) a uskutečněné plavby uvedené v čl. 20 odst. 1 do plavecké služební knížky uvedené v odstavci 6 tohoto článku nebo do plavecké služební knížky uznané podle čl. 10 odst. 2 nebo 3.

Odchylně od prvního pododstavce se v případě, kdy členský stát použije čl. 7 odst. 1 nebo čl. 39 odst. 2, povinnost stanovená v prvním pododstavci tohoto odstavce uplatní, pouze pokud o provedení záznamu požádá držitel plavecké služební knížky.

2. Pokud o to člen posádky plavidla požádá, zajistí členské státy, aby jejich příslušné orgány po ověření pravosti a platnosti potřebných písemných dokladů potvrdily v plavecké služební knížce platnost údajů o době plavby a plavbách uskutečněných nejvýše 15 měsíců před datem žádosti. Jsou-li zavedeny elektronické nástroje, včetně elektronických plaveckých služebních knížek a lodních deníků ve spojení s náležitými postupy k zajištění pravosti dokladů, lze příslušné údaje potvrdit bez dodatečných postupů.

Zohlední se doba plavby, která byla získána na kterýchkoli vnitrozemských vodních cestách členských států. V případě vnitrozemských vodních cest, jejichž tok se nenachází zcela na území Unie, se vezme v úvahu rovněž doba plavby získaná na úsecích nacházejících se mimo území Unie.

3. Členské státy zajistí, aby byly plavby plavidel podle čl. 2 bodu 1 zaznamenány v lodním deníku uvedeném v odstavci 6 tohoto článku nebo v lodním deníku uznaném podle čl. 10 odst. 2 nebo 3.

4. Komise přijme prováděcí akty, kterými se stanoví vzory plaveckých služebních knížek a lodních deníků, přičemž zohlední informace, které jsou nezbytné pro uplatňování této směrnice, pokud jde o identifikaci osob a určení jejich doby plavby a uskutečněných plaveb. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem stanoveným v čl. 33 odst. 2.

Při přijímání těchto prováděcích aktů vezme Komise v úvahu skutečnost, že se lodní deník používá rovněž k uplatňování směrnice Rady 2014/112/EU⁽¹⁴⁾ za účelem ověření požadavků na obsazení lodí posádkou a zaznamenávání plaveb plavidla.

5. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě posouzení týkající se elektronických plaveckých služebních knížek, lodních deníků a profesních průkazů zabezpečených proti manipulaci, které obsahují osvědčení Unie o kvalifikaci pro vnitrozemskou plavbu, a to nejpozději do 17. ledna 2026.

6. Členské státy zajistí, aby měli členové posádky jedinou aktivní plaveckou služební knížku a aby pro plavidlo existoval jediný aktivní lodní deník.

Článek 23

Zdravotní způsobilost

1. Členské státy zajistí, aby členové posádky plavidla, kteří žádají o osvědčení Unie o kvalifikaci, prokázali zdravotní způsobilost tím, že příslušnému orgánu předloží

platné osvědčení zdravotní způsobilosti, které vydal lékař uznaný příslušným orgánem, a to po úspěšném absolvování vyšetření zdravotní způsobilosti.

2. Žadatel předloží příslušnému orgánu osvědčení zdravotní způsobilosti, pokud žádá o:

- a) své první osvědčení Unie o kvalifikaci člena posádky plavidla;
- b) své osvědčení Unie o kvalifikaci vůdce plavidla;
- c) obnovení svého osvědčení Unie o kvalifikaci člena posádky plavidla, jsou-li splněny podmínky uvedené v odstavci 3 tohoto článku.

Osvědčení zdravotní způsobilosti vydaná za účelem získání osvědčení Unie o kvalifikaci nesmí mít datum starší než tři měsíce přede dnem podání žádosti o osvědčení Unie o kvalifikaci.

3. Po dosažení 60 let věku musí držitel osvědčení Unie o kvalifikaci člena posádky plavidla prokazovat zdravotní způsobilost v souladu s odstavcem 1 nejméně každých pět let. Po dosažení 70 let věku pak musí držitel prokazovat zdravotní způsobilost v souladu s odstavcem 1 každé dva roky.

4. Členské státy zajistí, aby zaměstnavatelé, vůdci plavidel a orgány členských států mohli od členů posádky plavidla požadovat prokázání zdravotní způsobilosti v souladu s odstavcem 1, kdykoliv jsou k dispozici objektivní údaje, že člen posádky plavidla již nesplňuje požadavky na zdravotní způsobilost uvedené v odstavci 6.

5. Nemůže-li žadatel zdravotní způsobilost plně prokázat, mohou členské státy přijmout opatření k snížení rizika nebo uložit omezení, která zajistí odpovídající bezpečnost plavby. V tomto případě je nutno tato opatření k snížení rizika a omezení v souvislosti se zdravotní způsobilostí zaznamenat v osvědčení Unie o kvalifikaci podle vzoru uvedeného v čl. 11 odst. 3.

6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 31 na základě základních požadavků na zdravotní způsobilost uvedených v příloze III s cílem doplnit tuto směrnici stanovením norem zdravotní způsobilosti, které upřesňují požadavky na zdravotní způsobilost, zejména co se týká testů, jež musí lékaři provádět, kritérií, která musí použít k zjištění průceschopnosti, a seznamu omezení a opatření k snížení rizika.

KAPITOLA 4 SPRÁVNÍ USTANOVENÍ

Článek 24 **Ochrana osobních údajů**

1. Členské státy provádějí veškeré zpracovávání osobních údajů skutečně podle této směrnice v souladu s právem Unie o ochraně osobních údajů, zejména nařízením (EU) 2016/679.

2. Komise provádí veškeré zpracovávání osobních údajů skutečně podle této směrnice v souladu s nařízením (ES) č. 45/2001.

3. Členské státy zajistí, aby osobní údaje byly zpracovávány pouze pro účely:

- a) uplatňování, prosazování a hodnocení této směrnice;
- b) výměny informací mezi orgány, které mají přístup k databázi uvedené v článku 25, a Komisi;
- c) tvorby statistik.

Anonymizované informace odvozené z těchto údajů lze použít na podporu politik zaměřených na prosazování vnitrozemské vodní dopravy.

4. Členské státy zajistí, aby osoby uvedené v člancích 4 a 5, jejichž osobní údaje, zejména zdravotní údaje, jsou zpracovávány v registrech uvedených v čl. 25 odst. 1 a databázi uvedené v čl. 25 odst. 2, byly předem informovány. Členské státy umožní těmto osobám přístup k jejich osobním údajům a na žádost jim kdykoli poskytnou kopie těchto údajů.

Článek 25

Registry

1. S cílem přispět k účinné správě, pokud jde o vydávání, obnovování, pozastavování platnosti a odnímání osvědčení o kvalifikaci, vedou členské státy registry osvědčení Unie o kvalifikaci, plaveckých služebních knížek a lodních deníků vydaných v rámci jejich pravomoci v souladu s touto směrnicí a případně dokladů uznaných podle čl. 10 odst. 2, které byly vydány nebo obnoveny, doklady, jejichž platnost byla pozastavena, či které byly odebrány, které byly oznámeny jako ztracené, zcizené či zničené, nebo jejichž platnost skončila.

V případě osvědčení Unie o kvalifikaci obsahují registry údaje uvedené na těchto osvědčeních a název vydávajícího orgánu.

V případě plaveckých služebních knížek obsahují registry jméno držitele a jeho identifikační číslo, identifikační číslo plavecké služební knížky, datum vydání a název vydávajícího orgánu.

V případě lodních deníků obsahují registry název plavidla, evropské identifikační číslo plavidla (ENI), identifikační číslo lodního deníku, datum vydání a název vydávajícího orgánu.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 31 za účelem doplnění informací v registrech pro plavecké služební knížky a lodní deníky o další údaje vyžadované ve vzorech plaveckých služebních knížek a lodních deníků, které byly přijaty podle čl. 22 odst. 4, v zájmu dalšího usnadnění výměny informací mezi členskými státy.

2. Za účelem uplatňování, prosazování a hodnocení této směrnice, zajištění bezpečnosti a snadnosti plavby, jakož i pro statistické účely a v zájmu snazší výměny informací mezi orgány uplatňujícími tuto směrnici zaznamenávají členské státy v databázi spravované Komisí spolehlivě a neprodleně údaje týkající se osvědčení o kvalifikaci, plaveckých služebních knížek a lodních deníků uvedených v odstavci 1.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 31 za účelem stanovení norem, které se týkají vlastností této databáze a podmínek jejího používání, a které zejména upřesní:

- a) pokyny ke kódování údajů v databázi;
- b) přístupová práva uživatelů, případně s rozlišením podle kategorií uživatelů, druhu přístupu a účelu použití údajů;
- c) maximální dobu uchovávání údajů v souladu s odstavcem 3 tohoto článku, případně s rozlišením podle jednotlivých druhů dokladů;
- d) pokyny týkající se provozování databáze a její vztah k registrům uvedeným v odstavci 1 tohoto článku.

3. Osobní údaje obsažené v registrech uvedených v odstavci 1 nebo v databázi uvedené v odstavci 2 se uchovávají pouze po dobu nezbytnou pro účely,

ke kterým byly údaje shromážděny nebo ke kterým jsou dále zpracovávány podle této směrnice. Jakmile již nejsou údaje pro tyto účely zapotřebí, zničí se.

4. Komise může umožnit přístup k databázi orgánu třetí země nebo mezinárodní organizaci, je-li to nezbytné pro účely uvedené v odstavci 2 tohoto článku, pokud:

- a) jsou splněny požadavky stanovené v článku 9 nařízení (ES) č. 45/2001; a
- b) třetí země nebo mezinárodní organizace neomezují členskému státu nebo Komisi přístup ke svým příslušným databázím.

Komise zajistí, aby třetí země nebo mezinárodní organizace nepředala údaje jiné třetí zemi nebo mezinárodní organizaci bez výslovného písemného souhlasu Komise a za podmínek stanovených Komisí.

Článek 26

Příslušné orgány

1. Členské státy případně určí, které příslušné orgány mají:

- a) organizovat zkoušky uvedené v článku 18 a dohlížejí na ně;
- b) schvalovat výcvikové programy uvedené v článku 19;
- c) schvalovat simulátory uvedené v článku 21;
- d) vydávat, obnovovat, pozastavovat platnost nebo odnímat osvědčení a vydávat zvláštní povolení uvedená v člancích 4, 5, 6, 11, 12, 13, 14 a 38, jakož i plavecké služební knížky a lodní deníky uvedené v článku 22;
- e) potvrzovat dobu plavby v plaveckých služebních knížkách uvedených v článku 22;
- f) určovat lékaře, kteří mohou vydávat osvědčení zdravotní způsobilosti podle článku 23;
- g) vést registry uvedené v článku 25;
- h) odhalovat podvody a jiné nezákonné praktiky uvedené v článku 29 a bojovat proti nim.

2. Členské státy oznámí Komisi všechny příslušné orgány na svém území, které určily v souladu s odstavcem 1. Komise tyto informace zveřejní.

Článek 27

Monitorování

1. Členské státy zajistí, aby byly veškeré činnosti vykonávané vládními a nevládními subjekty v rámci jejich pravomoci, které souvisejí s výcvikem, posuzováním způsobilosti, jakož i vydáváním a aktualizací osvědčení Unie o kvalifikaci, plaveckých služebních knížek a lodních deníků průběžně sledovány na základě systému norem kvality s cílem zajistit dosažení cílů této směrnice.

2. Členské státy zajistí, aby byly jednoznačně stanoveny cíle výcviku a související normy způsobilosti, jichž má být dosaženo, a aby byly určeny úrovně znalostí a dovedností, které budou posuzovány a ověřovány v souladu s touto směrnicí.

3. Členské státy zajistí, aby s přihlédnutím k politikám, systémům, kontrolám a vnitřním přezkumům zajištění kvality zavedeným k zajištění dosažení stanovených cílů oblasti uplatňování norem kvality zahrnovaly:

- a) vydávání, obnovování, pozastavování platnosti a odnímání osvědčení Unie o kvalifikaci, plaveckých služebních knížek a lodních deníků;
- b) veškeré výcvikové kurzy a programy;

- c) zkoušky a posouzení prováděné členským státem nebo v rámci jeho pravomoci;
a
d) kvalifikaci a praxi vyžadovanou u školitelů a zkoušejících.

Článek 28

Hodnocení

1. Členské státy zajistí, aby nezávislé subjekty zhodnotily činnosti související se získáváním a posuzováním způsobilosti, jakož i se správou osvědčení Unie o kvalifikaci, plaveckých služebních knížek a lodních deníků nejpozději do 17. ledna 2037 a poté alespoň jednou za deset let.

2. Členské státy zajistí, aby výsledky těchto hodnocení provedených nezávislými subjekty byly řádně zdokumentovány a předloženy dotčeným příslušným orgánům. V případě potřeby přijmou členské státy vhodná opatření k nápravě případných nedostatků, jež byly při nezávislém hodnocení zjištěny.

Článek 29

Předcházení podvodům a jiným nezákonným praktikám

1. Členské státy přijmou vhodná opatření k předcházení podvodům a jiným nezákonným praktikám, které souvisejí s osvědčeními Unie o kvalifikaci, plaveckými služebními knížkami, lodními deníky, osvědčeními zdravotní způsobilosti a registry stanovenými v této směrnici.

2. Členské státy si s příslušnými orgány ostatních členských států vyměňují relevantní informace týkající se osvědčování osob podílejících se na provozování plavidla, včetně informací o pozastavení platnosti nebo odnětí osvědčení. V plném rozsahu při tom dodržují zásady ochrany osobních údajů, které stanoví nařízení (EU) 2016/679.

Článek 30

Sankce

Členské státy stanoví pravidla týkající se sankcí za porušení vnitrostátních předpisů přijatých podle této směrnice a přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění uplatňování těchto sankcí. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

KAPITOLA 5

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 31

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 17 odst. 1 a 4, čl. 21 odst. 2, čl. 23 odst. 6 a čl. 25 odst. 1 a 2 je svěřena Komisi na dobu pěti

let od 16. ledna 2018. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před uplynutím tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v tomto článku kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci vede Komise konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle tohoto článku vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 32

Normy výboru CESNI a akty v přenesené pravomoci

Akty v přenesené pravomoci přijaté podle této směrnice s výjimkou těch, které jsou založeny na článku 25, odkazují na normy stanovené výborem CESNI za předpokladu, že:

- a) tyto normy jsou dostupné a aktualizované;
- b) tyto normy jsou v souladu s platnými požadavky stanovenými v přílohách;
- c) zájmy Unie nejsou ohroženy změnami v rozhodovacím procesu výboru CESNI.

Pokud nejsou tyto podmínky splněny, může Komise stanovit nebo odkazovat na jiné normy.

Pokud akty v přenesené pravomoci přijaté podle této směrnice odkazují na normy, uvede Komise v takovém aktu v přenesené pravomoci celé znění těchto norem a vloží do přílohy IV příslušný odkaz a datum použitelnosti nebo provede jejich aktualizaci.

Článek 33

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011. Odkazy na výbor zřízený podle článku 7 směrnice 91/672/EHS, která se touto směrnicí zrušuje, se považují za odkazy na výbor zřízený touto směrnicí.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

Má-li být o stanovisku výboru rozhodnuto písemným postupem, ukončuje se tento postup bez výsledku, pokud o tom ve lhůtě pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Má-li být o stanovisku výboru rozhodnuto písemným postupem, ukončuje se tento postup bez výsledku, pokud o tom ve lhůtě pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru.

Článek 34

Normy výboru CESNI a prováděcí akty

Při přijímání prováděcích aktů podle čl. 11 odst. 3, čl. 18 odst. 3 a čl. 22 odst. 4 uvede Komise odkaz na normy stanovené výborem CESNI a stanoví datum použitelnosti za předpokladu, že:

- a) tyto normy jsou dostupné a aktualizované;
- b) tyto normy splňují požadavky stanovené v přílohách, které se na ně vztahují;
- c) zájmy Unie nejsou ohroženy změnami v rozhodovacím procesu výboru CESNI.

Pokud nejsou tyto podmínky splněny, může Komise stanovit nebo odkazovat na jiné normy.

Pokud prováděcí akty přijaté podle této směrnice odkazují na normy, uvede Komise v prováděcím aktu celé znění těchto norem.

Článek 35

Přezkum

1. Komise tuto směrnici společně s prováděcími akty a akty v přenesené pravomoci uvedenými v této směrnici vyhodnotí a výsledky hodnocení předloží Evropskému parlamentu a Radě nejpozději 17. ledna 2030.

2. Do 17. ledna 2028 zpřístupní každý členský stát Komisi informace potřebné ke sledování uplatňování a hodnocení směrnice v souladu s pokyny ke sběru údajů a jejich formátu a obsahu, které Komise vydá po konzultaci s členskými státy.

Článek 36

Postupné zavádění

1. Komise přijme akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 17 odst. 1 a 4, čl. 21 odst. 2, čl. 23 odst. 6 a čl. 25 odst. 1 a 2 do dne 17. ledna 2020.

Nejpozději do 24 měsíců od přijetí aktů v přenesené pravomoci uvedených v čl. 25 odst. 2 vytvoří Komise databázi stanovenou v uvedeném článku.

2. Komise přijme prováděcí akty uvedené v čl. 11 odst. 3, čl. 18 odst. 3 a čl. 22 odst. 4 do dne 17. ledna 2020.

Článek 37

Zrušení

Směrnice 91/672/EHS a 96/50/ES se zrušují s účinkem ode dne 18. ledna 2022.

Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na tuto směrnici.

Článek 38 Přechodná ustanovení

1. Osvědčení vůdců plavidel vydaná v souladu se směrnicí 96/50/ES a osvědčení uvedená v čl. 1 odst. 6 směrnice 96/50/ES, jakož i oprávnění k plavbě na Rýně podle čl. 1 odst. 5 směrnice 96/50/ES, která byla vydána přede dnem 18. ledna 2022, jsou na vnitrozemských vodních cestách Unie platná i nadále, pokud byla platná před tímto dnem, a to po dobu nejvýše deseti let od uvedeného data.

Přede dnem 18. ledna 2022 vydá členský stát, který vydal osvědčení uvedená v prvním pododstavci, na požádání vůdců plavidel, kteří jsou držiteli těchto osvědčení, osvědčení Unie o kvalifikaci podle vzoru stanoveného touto směrnicí nebo osvědčení podle čl. 10 odst. 2 pod podmínkou, že dotčení vůdci plavidel předložili uspokojivé písemné doklady uvedené v čl. 11 odst. 1 písm. a) a c) této směrnice.

2. Při vydávání osvědčení Unie o kvalifikaci v souladu s odstavcem 1 tohoto článku členské státy pokud možno zaručí dříve přiznané nároky, zejména pokud jde o zvláštní povolení uvedená v článku 6.

3. Jiní členové posádky než vůdci plavidel, kteří jsou držiteli osvědčení o kvalifikaci vydaného členským státem přede dnem 18. ledna 2022 nebo kteří mají kvalifikaci, která byla uznána v jednom či více členských státech, se mohou na toto osvědčení nebo kvalifikaci spoléhat po dobu nejvýše deseti let od uvedeného dne. Během uvedeného období se tyto členové posádky mohou, pokud jde o uznávání kvalifikací orgány ostatních členských států, nadále opírat o směrnici 2005/36/ES. Před koncem tohoto období mohou požádat o osvědčení Unie o kvalifikaci nebo o osvědčení podle čl. 10 odst. 2 příslušný orgán, který tato osvědčení vydává, pod podmínkou, že členové posádky předložili uspokojivé doklady uvedené v čl. 11 odst. 1 písm. a) a c).

Pokud členové posádky uvedení v prvním pododstavci tohoto odstavce požádají o osvědčení Unie o kvalifikaci nebo o osvědčení uvedené v čl. 10 odst. 2, členské státy zajistí, aby bylo vydáno osvědčení o kvalifikaci, jehož požadavky na způsobilost jsou v porovnání s osvědčením, které má být nahrazeno, podobné nebo nižší. Osvědčení, jehož požadavky na způsobilost jsou vyšší než požadavky osvědčení, které má být nahrazeno, se vydá pouze tehdy, budou-li splněny tyto podmínky:

- a) v případě osvědčení Unie o kvalifikaci lodníka: doba plavby v délce 540 dnů včetně nejméně 180 dnů ve vnitrozemské plavbě;
- b) v případě osvědčení Unie o kvalifikaci kvalifikovaného lodníka: doba plavby v délce 900 dnů včetně nejméně 540 dnů ve vnitrozemské plavbě;
- c) v případě osvědčení Unie o kvalifikaci kormidelníka: doba plavby v délce 1 080 dnů včetně nejméně 720 dnů ve vnitrozemské plavbě.

Plavební praxe se prokáže plaveckou služební knížkou, lodním deníkem nebo jiným dokladem.

Minimální doby plavby stanovené v druhém pododstavci písm. a), b) a c) tohoto odstavce mohou být zkráceny o dobu plavby v délce nejvýše 360 dnů, pokud má žadatel diplom uznáný příslušným orgánem, který potvrzuje specializovaný výcvik žadatele ve vnitrozemské plavbě včetně plavební praxe. Zkrácení minimální doby nesmí přesáhnout dobu trvání specializovaného výcviku.

4. Plavecké služební knížky a lodní deníky vydané přede dnem 18. ledna 2022 v souladu s jinými pravidly, než jsou pravidla obsažená v této směrnici, mohou být aktivní po dobu nejvýše deseti let ode dne 18. ledna 2022.

5. Odchylně od odstavce 3 jsou v případě členů posádek trajektů, kteří mají vnitrostátní osvědčení, jež nespádají do oblasti působnosti směrnice 96/50/ES a jež byla vydána přede dnem 18. ledna 2022, tato osvědčení nadále platná na těch vnitrozemských vodních cestách Unie, na kterých byla platná i před tímto datem, a to po dobu nejvýše dvaceti let od zmíněného data.

Před koncem tohoto období mohou tito členové posádek trajektů požádat o osvědčení Unie o kvalifikaci nebo o osvědčení uvedené v čl. 10 odst. 2 příslušný orgán, který tato osvědčení vydává, pod podmínkou, že předloží uspokojivé doklady uvedené v čl. 11 odst. 1 písm. a) a c). Obdobně se použije odst. 3 druhý a třetí pododstavec tohoto článku.

6. Odchylně od čl. 4 odst. 1 mohou členské státy do dne 17. ledna 2038 umožnit vůdcům námořních lodí provozovaných na konkrétních vnitrozemských vodních cestách, aby používali osvědčení o způsobilosti pro vůdce plavidla, které bylo vydáno v souladu s ustanoveními úmluvy STCW, za předpokladu, že

- a) vnitrozemská plavba probíhá na začátku nebo na konci dopravní plavby po moři; a
- b) členský stát na dotčených vnitrozemských vodních cestách uznal osvědčení uvedená v tomto odstavci alespoň na dobu pěti let ke dni 16. ledna 2018.

Článek 39

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do dne 17. ledna 2022. Znění těchto předpisů neprodleně sdělí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku je členský stát, ve kterém všechny osoby uvedené v čl. 4 odst. 1, čl. 5 odst. 1 a článku 6 působí výlučně na vnitrostátních vnitrozemských vodních cestách nenapojených na splavnou síť jiného členského státu, povinen uvést v účinnost pouze ta opatření, která jsou nezbytná pro zajištění souladu s články 7, 8 a 10, pokud jde o uznávání osvědčení o kvalifikaci a plaveckých služebních knížek, s čl. 14. odst. 2 a 3, pokud jde o pozastavení platnosti, s čl. 22 odst. 1 druhým pododstavcem, čl. 22 odst. 2, případně s čl. 26 odst. 1 písm. d), dále s čl. 26 odst. 1 písm. e) a h), čl. 26 odst. 2 a s článkem 29, pokud jde o předcházení podvodům, s článkem 30, pokud jde o sankce, a s článkem 38 s výjimkou odstavce 2 uvedeného článku, pokud jde o přechodná ustanovení. Tento členský stát uvede tato opatření v účinnost do dne 17. ledna 2022.

Tento členský stát nemůže vydávat osvědčení Unie o kvalifikaci nebo schvalovat výcvikové programy nebo simulátory, dokud ve vnitrostátním právu neprovede a neuplatní zbývající ustanovení této směrnice a neuvědomí o tom Komisi.

3. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku je členský stát, ve kterém jsou všechny osoby vyjmuty z povinnosti v souladu s čl. 2 odst. 3, povinen uvést v účinnost pouze ta opatření, která jsou nezbytná pro zajištění souladu s článkem 10, pokud jde o uznávání osvědčení o kvalifikaci a plaveckých služebních knížek, s článkem 38, pokud jde o uznávání platných osvědčení, jakož i s článkem 15. Tento členský stát uvede tato opatření v účinnost do dne 17. ledna 2022.

Tento členský stát nemůže vydávat osvědčení Unie o kvalifikaci nebo schvalovat výcvikové programy nebo simulátory, dokud ve vnitrostátním právu neprovede a neuplatní zbývající ustanovení této směrnice a neuvědomí o tom Komisi.

4. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku není členský stát povinen tuto směrnici provést, pokud vnitrozemská plavba není na jeho území technicky možná.

Tento členský stát nemůže vydávat osvědčení Unie o kvalifikaci ani schvalovat výcvikové programy nebo simulátory, dokud ve vnitrostátním právu neprovede a neuplatní ustanovení této směrnice a neuvědomí o tom Komisi.

5. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 40

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Článek 41

Určení

Tato směrnice je určena členskými státem.

Ve Štrasburku dne 12. prosince 2017.

Za Evropský parlament

předseda

A. TAJANI

Za Radu

předseda

M. MAASIKAS

PŘÍLOHA I

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE VĚKU, ADMINISTRATIVNÍHO SOULADU, ZPŮSOBILOSTI A DOBY PLAVBY

Minimální požadavky na kvalifikace členů posádky plavidla stanovené v této příloze se pokládají za vzestupnou úroveň kvalifikací s výjimkou kvalifikací pomocných lodníků a plavčíků, které jsou na stejné úrovni.

1. Kvalifikace členů posádky plavidla na vstupní úrovni

1.1. Minimální požadavky na osvědčení pomocného lodníka

Žadatel o osvědčení Unie o kvalifikaci:

- musí dosáhnout alespoň 16 let věku,

- musí absolvovat základní bezpečnostní výcvik v souladu s vnitrostátními požadavky.

1.2. Minimální požadavky na osvědčení plavčíka

Žadatel o osvědčení Unie o kvalifikaci:

- musí dosáhnout alespoň 15 let věku,
- podepsal smlouvu o zajištění odborného výcviku, která stanoví schválený výcvikový program uvedený v článku 19.

2. Kvalifikace členů posádky plavidla na provozní úrovni

2.1. Minimální požadavky na osvědčení lodníka

Žadatel o osvědčení Unie o kvalifikaci:

- a) - musí dosáhnout alespoň 17 let věku,
 - absolvoval schválený výcvikový program uvedený v článku 19, který trval nejméně dva roky a který zahrnoval normy způsobilosti pro provozní úroveň stanovené v příloze II,
 - v rámci tohoto schváleného výcvikového programu absolvoval dobu plavby v délce nejméně 90 dnů;

nebo

- b) - musí dosáhnout alespoň 18 let věku,
 - absolvoval posouzení způsobilosti ze strany správního orgánu v souladu s článkem 18 za účelem ověření splnění norem způsobilosti pro provozní úroveň stanovených v příloze II,
 - absolvoval dobu plavby v délce nejméně 360 dnů, nebo absolvoval dobu plavby v délce nejméně 180 dnů, může-li žadatel předložit také doklad o praxi v délce nejméně 250 dnů, kterou žadatel získal na námořní lodi jako člen posádky;

nebo

- c) - před zápisem do schváleného výcvikového programu získal minimálně pětiletou praxi nebo před zápisem do schváleného výcvikového programu absolvoval nejméně 500 dní praxe jako člen posádky na námořní lodi nebo před zápisem do schváleného výcvikového programu absolvoval program odborného vzdělávání v délce nejméně tři let,
 - absolvoval schválený výcvikový program uvedený v článku 19, který trval nejméně devět měsíců a který zahrnoval normy způsobilosti pro provozní úroveň stanovené v příloze II,
 - v rámci tohoto schváleného výcvikového programu absolvoval dobu plavby v délce nejméně 90 dnů.

2.2. Minimální požadavky na osvědčení kvalifikovaného lodníka

Žadatel o osvědčení Unie o kvalifikaci:

- a) - absolvoval dobu plavby v délce nejméně 180 dnů s kvalifikacemi vyžadovanými pro výkon funkce lodníka;

nebo

- b) - absolvoval schválený výcvikový program uvedený v článku 19, který trval nejméně tři roky a který zahrnoval normy způsobilosti pro provozní úroveň stanovené v příloze II,
 - v rámci tohoto schváleného výcvikového programu absolvoval dobu plavby v délce nejméně 270 dnů.

2.3. Minimální požadavky na osvědčení kormidelníka

Žadatel o osvědčení Unie o kvalifikaci:

- a) - absolvoval dobu plavby v délce nejméně 180 dnů s kvalifikacemi vyžadovanými pro výkon funkce kvalifikovaného lodníka,
 - vlastní průkaz způsobilosti radisty;
- nebo
- b) - absolvoval schválený výcvikový program uvedený v článku 19, který trval nejméně tři roky a který zahrnoval normy způsobilosti pro provozní úroveň stanovené v příloze II,
 - v rámci tohoto schváleného výcvikového programu absolvoval dobu plavby v délce nejméně 360 dnů,
 - vlastní průkaz způsobilosti radisty;
- nebo
- c) - získal minimálně 500 dní praxe jako námořní kapitán,
 - absolvoval posouzení způsobilosti ze strany správního orgánu, jak je uvedeno v článku 18, které má ověřit splnění norem způsobilosti pro provozní úroveň stanovených v příloze II,
 - vlastní průkaz způsobilosti radisty.

3. Kvalifikace posádky plavidla na řídicí úrovni

3.1. Minimální požadavky na osvědčení vůdce plavidla

Žadatel o osvědčení Unie o kvalifikaci:

- a) - musí dosáhnout alespoň 18 let věku,
 - absolvoval schválený výcvikový program uvedený v článku 19, který trval nejméně tři roky a který zahrnoval normy způsobilosti pro řídicí úroveň stanovené v příloze II,
 - absolvoval dobu plavby v délce nejméně 360 dnů, a to v rámci tohoto schváleného výcvikového programu, nebo po jeho skončení,
 - vlastní průkaz způsobilosti radisty;
- nebo
- b) - musí dosáhnout alespoň 18 let věku,
 - má osvědčení Unie o kvalifikaci kormidelníka nebo osvědčení pro funkci kormidelníka uznané v souladu s čl. 10 odst. 2 nebo 3 této směrnice,
 - absolvoval dobu plavby v délce nejméně 180 dnů,
 - absolvoval posouzení způsobilosti ze strany správního orgánu, jak je uvedeno v článku 18, které má ověřit splnění norem způsobilosti pro řídicí úroveň stanovených v příloze II,
 - vlastní průkaz způsobilosti radisty;
- nebo
- c) - musí dosáhnout alespoň 18 let věku,
 - absolvoval dobu plavby v délce nejméně 540 dnů, nebo absolvoval dobu plavby v délce nejméně 180 dnů, může-li žadatel předložit také doklad o praxi v délce nejméně 500 dnů, kterou žadatel získal na námořní lodi jako člen posádky,
 - absolvoval posouzení způsobilosti ze strany správního orgánu, jak je uvedeno v článku 18, které má ověřit splnění norem způsobilosti pro řídicí úroveň stanovených v příloze II,
 - vlastní průkaz způsobilosti radisty;
- nebo

- d) - před zápisem do schváleného výcvikového programu získal minimálně pětiletou praxi nebo před zápisem do schváleného výcvikového programu absolvoval nejméně 500 dní praxe jako člen posádky na námořní lodi nebo před zápisem do schváleného výcvikového programu absolvoval program odborného vzdělávání v délce nejméně tří let,
 - absolvoval schválený výcvikový program uvedený v článku 19, který trval nejméně jeden a půl roku a který zahrnoval normy způsobilosti pro řídicí úroveň stanovené v příloze II,
 - v rámci tohoto schváleného výcvikového programu absolvoval dobu plavby v délce nejméně 180 dnů a nejméně 180 dnů po skončení tohoto programu,
 - vlastní průkaz způsobilosti radisty.

3.2. Minimální požadavky na zvláštní povolení vztahující se na osvědčení Unie o kvalifikaci vůdce plavidla

3.2.1. Vodní cesty námořního charakteru

Žadatel musí:

- splňovat normy způsobilosti pro plavbu po vodních cestách námořního charakteru stanovené v příloze II.

3.2.2. Radar

Žadatel musí:

- splňovat normy způsobilosti pro vedení plavidla pomocí radaru stanovené v příloze II.

3.2.3. Zkapalněný zemní plyn

Žadatel musí:

- vlastnit osvědčení Unie o kvalifikaci odborníka na zkapalněný zemní plyn (LNG) podle oddílu 4.2.

3.2.4. Velké sestavy

Žadatel musí absolvovat dobu plavby v délce nejméně 720 dnů, včetně nejméně 540 dnů s kvalifikacemi vyžadovanými pro výkon funkce vůdce plavidla a nejméně 180 dnů při řízení velké sestavy.

4. Kvalifikace pro specifické druhy provozu

4.1. Minimální požadavky na osvědčení odborníka na přepravu cestujících

Žadatel o první osvědčení Unie o kvalifikaci odborníka na přepravu cestujících:

- musí dosáhnout alespoň 18 let věku,
- musí splňovat normy způsobilosti pro odborníky na přepravu cestujících stanovené v příloze II.

Žadatel o obnovení osvědčení Unie o kvalifikaci odborníka na přepravu cestujících:

- musí složit novou administrativní zkoušku nebo absolvovat nový schválený výcvikový program v souladu s čl. 17 odst. 2.

4.2. Minimální požadavky na osvědčení odborníka na zkapalněný zemní plyn (LNG)

Žadatel o první osvědčení Unie o kvalifikaci odborníka na LNG:

- musí dosáhnout alespoň 18 let věku,
- musí splňovat normy způsobilosti pro odborníky na LNG stanovené v příloze II.

Žadatel o obnovení osvědčení Unie o kvalifikaci odborníka na LNG:

- a) absolvoval dobu plavby na palubě plavidla používajícího zkapalněný zemní plyn jako palivo:
 - v délce nejméně 180 dnů během předchozích pěti let, nebo
 - v délce nejméně 90 dnů během předchozího roku, nebo
- b) musí splňovat normy způsobilosti pro odborníky na LNG stanovené v příloze II.

PŘÍLOHA II

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA ZPŮSOBILOST

1. Základní požadavky na způsobilost pro provozní úroveň

1.1. Plavba

Lodník je vedoucím posádky plavidla nápomocen při manévrování s plavidlem a ovládání plavidla na vnitrozemských vodních cestách. Lodník je schopen tak činit s ohledem na všechny typy vodních cest a všechny typy přístavů.

Lodník je zejména schopen:

- napomáhat při přípravě plavidla na plavbu k zajištění bezpečné plavby za všech okolností,
- napomáhat při uvazování a kotvení,
- napomáhat při plavbě a manévrování s plavidlem bezpečným a hospodárným způsobem.

1.2. Provozování plavidla

Lodník je schopen:

- napomáhat vedoucím posádky plavidla při kontrolování provozu plavidla a péči o osoby na palubě,
- používat zařízení na plavidle.

1.3. Manipulace s nákladem a jeho zajištění a přeprava osob

Lodník je schopen:

- napomáhat vedoucím posádky plavidla při přípravě, zajištění a sledování nákladu během nakládky a vykládky,
- napomáhat vedoucím posádky lodi při poskytování služeb cestujícím;
- poskytovat přímou pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s požadavky na školení a instruktáž podle přílohy IV nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010⁽¹⁵⁾.

1.4. Strojní služba a elektrotechnika, elektronika a ovládání strojního zařízení

Lodník je schopen:

- napomáhat vedoucím posádky plavidla, pokud jde o strojní službu, elektrotechniku, elektroniku a ovládání strojního zařízení, v zájmu zajištění celkové technické bezpečnosti,

- provádět údržbářské práce na strojních, elektrických, elektronických a kontrolních zařízeních v zájmu zajištění celkové technické bezpečnosti.

1.5. Údržba a opravy

Lodník je schopen:

- napomáhat vedoucím posádky plavidla při údržbě a opravách plavidla a jeho přístrojů a zařízení.

1.6. Komunikace

Lodník je schopen:

- komunikovat na obecné a profesionální úrovni, což zahrnuje schopnost používat v případě komunikačních problémů standardní komunikační fráze,
- být společenský.

1.7. Zdraví a bezpečnost a ochrana životního prostředí

Lodník je schopen:

- dodržovat pravidla bezpečné práce a porozumět významu zdravotních a bezpečnostních předpisů a významu ochrany životního prostředí,
- uznat význam výcviku týkajícího se bezpečnosti na palubě a v nouzových situacích jednat neprodleně,
- přijímat preventivní protipožární opatření a správně používat protipožární vybavení,
- plnit své povinnosti s přihlédnutím k významu ochrany životního prostředí.

2. Základní požadavky na způsobilost pro řídicí úroveň

2.0. Dohled

Vůdce plavidla je schopen:

- vydávat pokyny dalším členům posádky plavidla a dohlížet na úkoly, které vykonávají, jak je uvedeno v oddíle 1 této přílohy, což předpokládá odpovídající schopnosti vykonávat tyto úkoly.

2.1. Plavba

Vůdce plavidla je schopen:

- naplánovat cestu a řídit plavidlo na vnitrozemských vodních cestách, což zahrnuje schopnost zvolit nejlogičtější, nejehospodárnější a nejekologičtější plavební trasu do místa nakládky a vykládky s přihlédnutím k platným dopravním předpisům a dohodnutým souborům pravidel platným pro vnitrozemskou plavbu,
- uplatňovat znalost platných pravidel pro obsazování plavidla posádkou, včetně doby odpočinku a složení členů posádky plavidla,
- vést plavidlo a manévrovat s ním při zajištění jeho bezpečného provozu za všech podmínek na vnitrozemských vodních cestách, mimo jiné i za situací, kdy dochází k vysoce hustému provozu nebo kdy jiná plavidla přepravují nebezpečné věci, což vyžaduje základní znalost Evropské dohody o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách (ADN),
- reagovat na nouzové situace při plavbě na vnitrozemských vodních cestách.

2.2. Provozování plavidla

Vůdce plavidla je schopen:

- uplatňovat při provozování různých typů plavidel znalost stavby plavidel vnitrozemské plavby a konstrukčních metod a má základní znalost technických požadavků pro plavidla vnitrozemské plavby, jak jsou uvedeny ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629⁽²⁾,
- kontrolovat a dohlížet na povinné vybavení uvedené v platném osvědčení plavidla.

2.3. Manipulace s nákladem a jeho zajištění a přeprava osob

Vůdce plavidla je schopen:

- napláňovat a zajistit bezpečnou nakládku, umístění, zajištění a vykládku nákladu a péči o náklad během cesty,
- napláňovat a zajistit stabilitu plavidla,
- napláňovat a zajistit bezpečnou přepravu cestujících a péči o ně během cesty, včetně poskytování přímé pomoci osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s požadavky na školení a instruktáž podle přílohy IV nařízení (EU) č. 1177/2010.

2.4. Strojní služba a elektrotechnika, elektronika a ovládání strojního zařízení

Vůdce plavidla je schopen:

- napláňovat pracovní postupy s ohledem na strojní službu a elektrotechniku, elektroniku a ovládání strojního zařízení,
- sledovat hlavní motory a pomocné strojní zařízení a vybavení,
- plánovat a vydávat pokyny v souvislosti s čerpadlem a systémem ovládání čerpadla na plavidle,
- organizovat bezpečné používání a uplatňování, údržbu a opravy elektrotechnických zařízení plavidla,
- kontrolovat bezpečnou údržbu a opravy technických zařízení.

2.5. Údržba a opravy

Vůdce plavidla je schopen:

- organizovat bezpečnou údržbu a opravy plavidla a jeho zařízení.

2.6. Komunikace

Vůdce plavidla je schopen:

- zajistit řízení lidských zdrojů a být sociálně odpovědný, dbát na organizaci pracovních postupů a výcvik na palubě plavidla,
- neustále zajišťovat náležitou komunikaci, což zahrnuje používání standardních komunikačních frází v případě komunikačních problémů,
- podporovat vyvážené a společenské pracovní prostředí na palubě.

2.7. Zdraví a bezpečnost, práva cestujících a ochrana životního prostředí

Vůdce plavidla je schopen:

- sledovat platné právní požadavky a přijímat opatření k zajištění bezpečnosti lidského života,
- zajistit bezpečnost a ochranu osob na palubě, včetně poskytování přímé pomoci osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schop-

ností pohybu a orientace v souladu s požadavky na školení a instruktáž podle přílohy IV nařízení (EU) č. 1177/2010,

- vypracovat nouzové plány a plány omezení následků a zvládat nouzové situace,
- zajistit dodržování požadavků na ochranu životního prostředí.

3. Základní požadavky na způsobilost pro zvláštní povolení

3.1. Plavba po vnitrozemských vodních cestách námořního charakteru

Vůdce plavidla je schopen:

- pracovat s aktuálními mapami, zprávami pro vůdce plavidel a námořníky a jinými publikacemi specifickými pro vodní cesty námořního charakteru,
- využívat data přílivu a odlivu, přílivové proudy, doby a cykly, čas přílivových proudů a vln a kolísání hladiny v ústí,
- k zajištění bezpečné plavby využívat na vnitrozemských vodních cestách námořního charakteru SIGNI (Signalisation de voies de Navigation Intérieure (Značky a signály na vnitrozemských vodních cestách)) a IALA (International Association of Marine AIDS to Navigation and Lighthouse Authorities (Mezinárodní sdružení správ majáků)).

3.2. Vedení plavidla pomocí radaru

Vůdce plavidla je schopen:

- přijmout vhodná opatření v souvislosti s vedením plavidla pomocí radaru před vyplutím,
- vyhodnocovat displej radaru a analyzovat informace z radaru,
- omezit rušení různého původu,
- vést plavidlo pomocí radaru v souladu s předpisy, které stanoví požadavky na vedení plavidla s pomocí radaru (např. požadavky na obsazení plavidla posádkou, technické požadavky na plavidla), přičemž zohlední schválený soubor pravidel použitelných na vnitrozemskou plavbu,
- zvládat zvláštní okolnosti, jako je hustota provozu, selhání zařízení, nebezpečné situace.

4. Základní požadavky na způsobilost pro specifické druhy provozu

4.1. Odborník na přepravu cestujících

Žadatel je schopen:

- organizovat použití záchranných prostředků na palubě osobních lodí,
- uplatňovat bezpečnostní pokyny a přijímat potřebná opatření na ochranu cestujících obecně, a zejména v nouzových situacích (např. evakuace, poškození, střet, najetí na mělčinu, požár, výbuch či jiné situace, které mohou vyvolat paniku), včetně poskytování přímé pomoci osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s požadavky na školení a instruktáž podle přílohy IV nařízení (EU) č. 1177/2010,
- komunikovat v angličtině na základní úrovni,
- splňovat příslušné požadavky nařízení (EU) č. 1177/2010.

4.2. Odborník na zkapalněný zemní plyn (LNG)

Žadatel je schopen:

- zajistit dodržování právních předpisů a norem vztahujících se na plavidla používající jako palivo LNG, jakož i ostatních zdravotních a bezpečnostních předpisů,
- uvědomovat si specifika v souvislosti s LNG, na něž je třeba zaměřit pozornost, rozpoznat rizika a zvládat je,
- provozovat bezpečně systémy, které jsou specifické pro LNG,
- zajistit pravidelnou kontrolu systému LNG,
- vědět, jak se bezpečným a kontrolovaným způsobem provádí doplnění LNG,
- připravit systém LNG na údržbu plavidla,
- zvládat nouzové situace v souvislosti s LNG.

PŘÍLOHA III

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOSTI

Zdravotní způsobilostí, která zahrnuje fyzickou a psychickou způsobilost, se rozumí, že osoba sloužící na palubě plavidla netrpí žádným onemocněním nebo postižením, které jí znemožňuje:

- plnit úkoly nezbytné pro provoz plavidla,
- kdykoli plnit přidělené povinnosti, nebo
- správně vnímat podmínky okolního prostředí.

Vyšetření zahrnuje zejména ostrost zraku a sluchu, motorické funkce, neuropsychický a kardiovaskulární stav.

PŘÍLOHA IV

PLATNÉ POŽADAVKY

Tabulka A

Předmět, článek	Požadavky na soulad	Zahájení používání
Praktické zkoušky, čl. 17 odst. 4	[CESNI]	[-]
Schvalování simulátorů, čl. 21 odst. 2		
Vlastnosti registrů a podmínky jejich používání, čl. 25 odst. 2		

Tabulka B

Bod	Základní požadavky na způsobilost	Požadavky na soulad	Zahájení používání
1	Základní požadavky na způsobilost pro provozní úroveň	[CESNI]	[-]
2	Základní požadavky na způsobilost pro řídicí úroveň	-	-
3	Základní požadavky na způsobilost pro zvláštní povolení		
3.1	Plavba po vodních cestách námořního charakteru		
3.2	Vedení plavidla pomocí radaru		
4	Základní požadavky na způsobilost pro specifické druhy provozu		
4.1	Odborník na přepravu cestujících		
4.2	Odborník na zkapalněný zemní plyn (LNG)		

Tabulka C

Základní požadavky týkající se zdravotní způsobilosti	Požadavky na soulad	Zahájení používání
Vyšetření zdravotní způsobilosti	[CESNI]	[-]

-
- (1) Úř. věst. C 389, 21.10.2016, s. 93.
 - (2) Postoj Evropského parlamentu ze dne 14. listopadu 2017 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 4. prosince 2017.
 - (3) Směrnice Rady 91/672/EHS ze dne 16. prosince 1991 o vzájemném uznávání národních osvědčení vůdců plavidel pro přepravu zboží a cestujících po vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 29).
 - (4) Směrnice Rady 96/50/ES ze dne 23. července 1996 o harmonizaci podmínek pro získání národních osvědčení vůdců plavidel pro přepravu zboží a cestujících na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 31).
 - (5) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/36/ES ze dne 7. září 2005 o uznávání odborných kvalifikací (Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 22).
 - (6) Směrnice Rady 94/33/ES ze dne 22. června 1994 o ochraně mladistvých pracovníků (Úř. věst. L 216, 20.8.1994, s. 12).
 - (7) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).
 - (8) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).
 - (9) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).
 - (10) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.
 - (11) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13).

- (12) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/106/ES ze dne 19. listopadu 2008 o minimální úrovni výcviku námořníků (Úř. věst. L 323, 3.12.2008, s. 33).
- (13) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/45/ES ze dne 7. září 2005 o vzájemném uznávání průkazů způsobilosti námořníků vydaných členskými státy a o změně směrnice 2001/25/ES (Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 160).
- (14) Směrnice Rady 2014/112/EU ze dne 19. prosince 2014, kterou se provádí Evropská dohoda o úpravě některých aspektů úpravy pracovní doby v odvětví vnitrozemské vodní dopravy uzavřená Evropským svazem vnitrozemské plavby (EBU), Evropskou organizací lodních kapitánů (ESO) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) (Úř. věst. L 367, 23.12.2014, s. 86).
- (15) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010 o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. L 334, 17.12.2010, s. 1).
- (16) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 ze dne 14. září 2016, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby, mění směrnice 2009/100/ES a zrušuje směrnice 2006/87/ES (Úř. věst. L 252, 16.9.2016, s. 118).

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 vydávána opatření obecné povahy. V roce 2018 bylo vydáno celkem 116 opatření obecné povahy, která jsou zveřejněna na webové adrese <http://plavebnuiurad.cz/ooop>. Jejich platnost skončila převážně v témž roce. Pouze 12 vydaných opatření obecné povahy zůstává v platnosti nad rámec roku 2018, jejich věcný obsah je uveden v tabulce.

Vydaná opatření obecné povahy

Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
1/ 2018	kterým se vymezuje část vodní cesty (vodní plocha Předměřice nad Labem) pro plutí malých plavidel – jetsurfů, při kterém se nepoužijí povinnosti vůdce plavidla a člena posádky podle § 29b odst. 1 písm. l) a odst. 3 písm. a), c) d), e), a n), zákona o vnitrozemské plavbě, zejména pro plutí plavidel, při němž dochází k objíždění řady uměle vytvořených překážek, ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností nebo k rychlostní jízdě	27. 1. 2018	30. 9. 2022
15/ 2018	kterým se vymezuje část vodní cesty Labe (u obce Malé Žernoseky) pro plutí malých plavidel o výkonu motoru do 15 kW, při němž dochází k objíždění řady uměle vytvořených překážek, ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností nebo k rychlostní jízdě	24. 4. 2018	1. 1. 2023
25/ 2018	kterým se na vodní cestě Labe (u Kostelce nad Labem) vymezuje část vodní cesty pro provozování malých plavidel, při němž dochází ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností – provozování vodních skútrů	17. 5. 2018	17. 5. 2020
33/ 2018	kterým se na vodní cestě Labe (u Brné nad Labem) vymezuje část vodní cesty pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem a pro plutí malých plavidel, při němž dochází k objíždění řady uměle vytvořených překážek, ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností nebo k rychlostní jízdě	8. 6. 2018	15. 10. 2022

Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
34/ 2018	kterým se na vodní nádrži Slapy vymezuje část vodní cesty pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem (dále vodní lyžování)	8. 6. 2018	8. 6. 2023
44/ 2018	kterým se na vodní cestě Labe (Brandýs nad Labem-Stará Boleslav) vymezuje část vodní cesty pro provozování malých plavidel, při němž dochází k objíždění řady uměle vytvořených překážek.	1. 6. 2018	17. 6. 2020
45/ 2018	kterým se na Vltavě, na vodní nádrži Orlík vymezuje část vodní cesty pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem (dále vodní lyžování)	19. 6. 2018	20. 6. 2020
52/ 2018	kterým se na vodní cestě Vltava, na vodní nádrži Orlík vymezuje část vodní cesty pro provozování malých plavidel, při němž dochází ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností – vodních skútrů	30. 6. 2018	1.7. 2023
77/ 2018	kterým se omezuje plavební provoz na vodní cestě přehradní nádrž ROZKOŠ v severní části nádrže	12. 7. 2018	do odvolání
100/ 2018	kterým se zastavuje plavební provoz na vodní cestě řeka Morava včetně průplavu Otrokovice – Rohatec, v úseku ř. km. 36,117 až 40,778	28. 9. 2018	16. 4. 2019
113/ 2018	kterým se omezuje plavební provoz na vodní cestě Labe, v bazénu veřejného přístavu Děčín-Rozbělsy, (vjezd do přístavního bazénu v ř. km 741,91)	29. 11. 2018	31. 10. 2019
116/ 2018	kterým se zastavuje plavební provoz na vodní cestě Labe, v úseku ř. km 795,16 (malá plavební komora České Kopisty)	22. 12. 2018	31. 12. 2019

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 2018 nedošlo.

V úseku Vltavy v ř. km 182,66 (Podolsko) až ř. km 200,40 (Kořensko) nebyla dne 3. srpna 2018 dosažena minimální plavební hladina. Nebyly zde tedy garantovány ponory plavidel, a to až do konce plavební sezóny. Následně byla od 24. srpna 2018 podkročena minimální plavební hladina potřebná pro zajištění provozu lodního výtahu na vodním díle Orlík a přeprava malých plavidel tímto výtahem byla do konce plavební sezóny také zastavena

Schválené plánované zastavení plavby na plavební komoře České Vrbné proběhlo v termínu od 12. října 2018 do 31. října 2018. Zastavení plavby přes malou plavební komoru Vrané nad Vltavou proběhlo v termínu od 15. dubna 2018 do 2. července 2018. Přes plavební komoru Praha-Modřany byla zastavena plavba v termínu od 12. března 2018 do 29. března 2018 a od 8. října 2018 do 16. listopadu 2018, v termínu od 30. března 2018 do 7. října 2018 bylo proplavování možné pouze částí plavební komory. Přes malou plavební komoru Praha-Štvanice byla zastavena plavba v termínu od 30. dubna 2018 do 17. června 2018 a přes velkou plavební komoru Praha-Štvanice v termínu od 16. července 2018 do 2. září 2018. Přes velkou a malou plavební komoru Praha-Podbaba byla zastavena plavba pouze dne 14. května 2018. Přes plavební komoru Dolánky byla zastavena plavba v termínu od 11. listopadu 2018 do 21. prosince 2018. V termínu od 1. listopadu 2018 do 16. prosince 2018 byla zastavena plavba přes malou plavební komoru Hořín a zároveň na plavebním kanále Vraňany – Hořín.

Střední Labe

K zastavení plavby z důvodu výskytu vysokých vodních stavů v roce 2018 nedošlo a k zastavení plavby z důvodu výskytu ledových jevů v roce 2018 došlo v měsíci březnu.

Schválená plánovaná zastavení plavby na plavebních komorách proběhla ve většině případů v jednotném plánovaném termínu, tj. od 8. října 2018 do 15. října 2018. Výjimkou byly plavební komory Veletov, Velký Osek, Hradištko, Lysá nad Labem, Kostelec nad Labem a Obříství, které byly mimo provoz v termínu od 8. října 2018 do 30. října 2018. Plavební komora Lobkovice byla mimo provoz v termínu od 8. října 2018 do 29. října 2018.

Dále došlo k zastavení plavebního provozu od 8. června 2018 do 8. srpna 2018 v úseku ř. km 895,87 až ř. km 895,98 z důvodu havarijního stavu lávky pro pěší v Nymburce.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

K zastavení plavby z důvodu zámrazy či vysokých vodních stavů v roce 2018 nedošlo.

Schválené plánované zastavení plavby přes malou plavební komoru Dolní Beřkovice proběhlo v termínu od 1. října 2018 do 31. října 2018, přes velkou plavební komoru Dolní Beřkovice proběhlo v termínu od 1. listopadu 2018 do 30. lis-

topadu 2018. Malá plavební komora Roudnice nad Labem byla mimo provoz v období od 2. května 2018 do 19. července 2018. Omezení plavby přes obě plavební komory Roudnice nad Labem, které spočívalo v tom, že velkou plavební komorou byla se zvýšenou pozorností a opatrností proplavována pouze plavidla nebo jejich sestavy přesahující délku malé plavební komory, proběhlo v období 1. srpna 2018 až 31. října 2018. Velká plavební komora České Kopisty byla od 1. dubna 2018 do 30. června 2018 v omezeném plavebním provozu, plavidlům nebo jejich sestavám přesahujícím délku malé plavební komory však bylo umožněno proplavení velkou plavební komorou se zvýšenou pozorností a opatrností. Zastavení plavby přes malou plavební komoru České Kopisty proběhlo v termínu od 1. srpna 2018 do 31. prosince 2018. Malá plavební komora Lovosice byla mimo provoz v období od 9. července 2018 do 27. července 2018. Zastavení plavby přes malou plavební komoru Ústí nad Labem-Střekov proběhlo v termínu od 1. srpna 2018 do 31. října 2018.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Zámraza v plavební dráze se nevyskytla. Na konci února a začátku března došlo k zámraze v přístavních bazénech veřejných přístavů Ústí nad Labem-Krásné Březno a Děčín-Rozbělesy.

Plavební podmínky v regulovaném úseku Labe byly zásadně ovlivněny suchem a lze je charakterizovat jako naprosto neuspokojivé. Pokračovaly nepříznivé klimatické podmínky od roku 2015. Po dobu 226 dnů, tj. 62% roku, byl vodní stav na řídicím vodočtu v Ústí nad Labem 160 cm nebo menší (jedná se o vodní stav, kdy provozovatelé velkých plavidel sami z důvodu nerentability vodní dopravy ukončují). Po dobu 189 dnů, tj. 52% roku, byl vodní stav 140 cm nebo menší. Naopak tzv. plnosplavnosti (vodní stav 275 cm a více) bylo dosaženo pouze ve 35 dnech na začátku roku. Nepříznivý vývoj vodních stavů a suché období jsou dobře patrné z níže uvedené tabulky „Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe“. Limitního vodního stavu pro zastavení plavebního provozu v úseku Ústí nad Labem-Střekov až Hřensko (tj. 540 cm v profilu řídicího vodočtu Ústí nad Labem) nebylo dosaženo.

Morava včetně Baťova kanálu

Mrazové jevy a zámraza, podobně jako v předchozích letech, nezpůsobily vzhledem k sezonnímu charakteru plavby její omezení, neměly taktéž vliv na vznik škod či problémů na stavbách a zařízeních na této vodní cestě.

Vzhledem k extrémnímu suchu, kdy hladina v řece Moravě klesla na historické minimum, však došlo k několika omezením plavebního provozu. Od 9. srpna 2018 do 31. října 2018 bylo vydáno provozní omezení v úseku od jezu Hodonín po soutok řeky Moravy s Novou Moravou, jelikož hladina ve zdrži jezu Hodonín byla zaklesnuta o metr a vzhledem k suchému počasí byl predikován další pozvolný pokles hladiny. Dále v období od 23. srpna 2018 do 2. září 2018 bylo omezeno množství proplavovacích cyklů plavebními komorami na celém průplavu Otrokovice – Rohatec včetně řeky Moravy a zároveň omezen maximální ponor plavidel na 0,60 m.

Vodní cesty účelové

Plavební poměry na vodních cestách účelových byly v roce 2018 poměrně stabilizované, ale na přehradních nádržích Hracholusky, Rozkoš-jihní část, Dalešice,

Nové Mlýny a Vranov došlo díky extrémnímu suchu s minimem dešťových srážek k významným poklesům hladin a správci vodních cest již nemohli garantovat bezpečné plavební podmínky. Na přehradní nádrži Rozkoš-severní část byla omezena do odvolání rychlost plavby z důvodu velkého množství dnových sedimentů a dalších překážek.

4.2. Stavby a úpravy na vodních cestách

Vltava

Koncem roku 2018 byla provedena úprava podjezí jezu Hněvkovice a úprava pravo-břehu nad čekacím stáním z důvodu jeho poškození.

Na malé plavební komoře Vrané nad Vltavou byla provedena oprava dolních vzpěrných vrat a prohlídka konstrukcí pod hladinou. Ve veřejném přístavu Praha-Radotín se uskutečnily prohrádky za účelem zajištění příslušných plavebních hloubek. Na plavební komoře Praha-Modřany proběhla oprava horních vrat při jejich kompletní demontáži. Na malé plavební komoře Praha-Štvanice byla provedena oprava středních vrat a na velké plavební komoře Praha-Štvanice se uskutečnila oprava dolních vrat. Na velké a malé plavební komoře Praha-Podbaba byla provedena jednodenní zkouška provizorního opatření na horních vratech pro převádění povodňových průtoků v rámci kompenzačního opatření ÚČOV. Na plavební komoře Dolánky byla provedena oprava spárování zdíva plavební komory. Na plavebním kanále Vraňany – Hořín proběhlo odstranění nánosů z kanálu a obratišť. Zároveň probíhalo odstraňování nánosů v plavební dráze na vltavské vodní cestě z důvodu zajištění požadovaných ponorů.

V tomto roce nadále pokračovala rekonstrukce pilíře Negrelliho viaduktu v dolním plavebním kanále plavebních komor Praha-Štvanice bez složitého zajišťování daného pilíře, kdy práce byly provedeny pouze za pomoci potápěčů při minimalizovaném omezení plavebního provozu (tj. v noci mimo běžnou provozní dobu plavebních komor).

Rovněž byla provedena rekonstrukce pěší lávky na železničním mostě v Praze Na Výtoni.

Koncem roku 2018 byly zahájeny práce v rámci modernizace rejd plavebních komor Praha-Štvanice a prohrádky za účelem zvýšení ponorů na vltavské vodní cestě – říční část za účelem zajištění ponoru plavidel 2,2 m.

Střední Labe

Na plavební komoře Veletov proběhla oprava dilatačních spár. U plavební komory Velký Osek se uskutečnila oprava rámu stavítek a pohonu sklopných vrat. Na plavební komoře Hradištko proběhla oprava konstrukce stavítek. U plavební komory Lysá nad Labem proběhla protikoroze ochrana vrat plavební komory a dna dolního ohlaví. Na plavební komoře Lobkovice byla provedena rekonstrukce hydraulických systémů.

Na ostatních plavebních komorách se v rámci plánované odstávky uskutečnila prohlídka a cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav.

Proběhla demolice lávky pro pěší v Nymburce v ř. km 895,90, která byla v havarijním stavu. Dále probíhalo průběžné odstraňování nánosů na vodní cestě za účelem zajištění příslušných plavebních hloubek.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Na plavebních komorách Dolní Beřkovice došlo k celkové rekonstrukci hydraulického systému, tj. výměně pružných hadic a potrubí, přetěsnění hydraulických válců, repasi olejových nádrží, hydraulických čerpadel a motorů, výměně hydraulických rozvaděčů, ventilů a oprava uchycení pohonů dolních vrat plavební komory.

V roce 2018 byla provedena oprava silničního mostu Josefa Straky v Mělníku.

Těžení nánosů bylo provedeno v horním a dolním plavením kanálu vodního díla Štětí a v horním plavebním kanálu vodního díla Roudnice nad Labem.

Dále probíhalo průběžné odstraňování nánosů na vodní cestě za účelem zajištění příslušných plavebních hloubek.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Na začátku roku byla dokončena těžba dnových sedimentů v Centrálním přístavu „Ústí nad Labem“. Odtěžování nánosů v přístavním bazénu Děčín-Rozbělesy dle možností probíhalo v průběhu roku 2018.

Morava včetně Baťova kanálu

Stav vodní cesty řeka Morava včetně Baťova kanálu byl v roce 2018 po většinu plavební sezony dobrý. Správce vodní cesty provedl rozsáhlou sanaci břehového opevnění na vybraných úsecích Baťova kanálu. Dále byly provedeny obvyklé úpravy břehových porostů, pravidelné čištění přístavišť a rejd plavebních komor umístěných na řece Moravě.

Vodní cesty účelové

Na nádrži vodního díla Lipno a vodního díla Hracholusky byly dokončeny další drobné stavby sloužící pro rekreační účely (např. pevná mola a plovoucí zařízení).

Na vodním díle Hracholusky probíhala rekonstrukce železničního mostu na trati Pňovany – Bezručice.

V roce 2018 pokračovala rozsáhlá oprava na přehradní nádrži Vranov. Stavební úpravy spočívají převážně v kompletní rekonstrukci koruny hráze včetně přemostění přelivů, mostních opěr, mostních závěrů.

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]	31	367	66
		dne	1. 10. 2018	5. 7. 2015	26. 6. 1934
Vodní stavy v roce 2018	nejvyšší	H [cm]	246	489	365
		dne	26. a 31. 1. 2018	5. 1. 2018	6. 1. 2018
	nejnižší	H [cm]	31	380	105
		dne	1. 10. 2018	30. 7. a 2. 8. 2018	22. a 23. 8., 1. a 14. 9. 2018
Měsíční průměry vodních stavů v roce 2018 [cm]	leden	1	170,9	438,4	308,6
	únor	2	123,8	419,3	242,7
	březen	3	77,4	410,3	202,7
	duben	4	64,1	403,2	202,3
	květen	5	61,6	389,8	150,3
	červen	6	58,9	389,3	142,2
	červenec	7	47,4	386,9	125,5
	srpen	8	45,1	385,6	117,6
	září	9	46,9	392,1	121,3
	říjen	10	51,1	394,7	120,0
	listopad	11	55,1	393,3	130,5
	prosinec	12	61,8	394,8	159,5
Roční průměry vodních stavů [cm]	2018		72,0	399,8	168,6
	2017		85,1	410,0	193,5
	2016		96,6	406,4	191,3
	2015		79,2	409,8	185,9
	2014		94,4		196,0

Vysvětlivky k tabulce na předchozí straně:

*) 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 2018 [dny]												Celkem v roce [dny]		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2018	2017	2016
60 - 100													0	0	0
101 – 110							2	6	8	11			27	0	0
111 – 120							12	19	9	10		2	52	0	3
121 – 130						1	12	6	9	6	22	1	57	12	5
131 – 140					7	21	5		4	2	7	7	53	46	30
141 – 150					18	3				2		5	28	52	30
151 – 160					4	2						3	9	39	24
161 – 170				2		2					1	4	9	34	35
171 – 180		2	6	1	1	1						2	13	9	55
181 – 190			3	2								4	9	9	52
191 – 200		2	9	10									21	13	26
201 – 210		2	4	8								2	16	17	20
211 – 220		5	3	5	1							1	15	26	23
221 – 230		5	3	2									10	21	7
231 – 240		3	1										4	18	5
241 – 250			2										2	19	9
251 – 260	1	3											4	13	9
261 – 270	1												1	8	7
271 – 280	3	1											4	6	5
281 – 290	2												2	5	5
291 – 300	8												8	6	5
301 – 310	3												3	3	3
311 – 540	13	5											18	9	8
nad 540													0	0	0
Dny v měsíci- roce	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	365	365	366

Přerušení plavebního provozu v roce 2018

Plavební komora (úsek vodní cesty)		Počet dnů přerušení plavby v měsíci roku												Celkem v roce		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2018	2017	2016
Vltava	České Vrbné								1		1			2	0	0
	Hluboká n. V.													0	0	0
	VD Hněvkovice													0	0	0
	PK Hněvkovice													0	0	0
	Kořensko						1		29	30	30			90	121	0
	Orlík								7	30	30			67	69	0
	Kamýk n. V.													0		0
	Slapy													0	0	0
	Štěchovice													0	0	0
	Vrané n. V.													0	0	0
	Praha-Modřany			18								9		27	14	40
	Praha-Smíchov													0	12	0
	Praha-Štvanice													0	0	0
	Praha-Podbaba					1								1	1	0
	Roztoky													0	10	33
	Dolánky											20	21	41	7	0
	Mířejovice													0	0	0
	Hořín											30	16	46	0	33
Labe	Týnec n. L.			12							8			20	52	8
	Veletov			12							23			35	101	15
	Kolín			12							8			20	52	8
	Klavary			12							8			20	52	8
	Velký Osek			12							23			35	66	8
	Poděbrady			12							8			20	52	8
	Nymburk			12							8			20	52	8
	Kostomlátky			12							8			20	101	8
	Hradištko			12							23			35	101	8
	Lysá n. L.			12							23			35	101	29
	Čelákovice			12							8			20	52	8
	Brandýs n. L.			12							8			20	101	29
	Kostelec n. L.			12							23			35	52	29
	Lobkovice			12							22			34	101	8
	Obříství			12							8			20	101	8
	Dolní Beřkovice													0	0	0
	Štětí													0	0	0
	Roudnice n. L.													0	0	0

Plavební komora (úsek vodní cesty)		Počet dnů přerušení plavby v měsíci roku												Celkem v roce		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2018	2017	2016
Labe	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)**

	2010	2015	2016	2017	2018
Celkem*)	371	684	682	418	309
Produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví; ryby a jiné produkty	0	1	5	0	0
Černé a hnědé uhlí (lignit); ropa a zemní plyn	0	2	2	0	0
Rudy kovů a produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin; rašelina; uran a thorium	370	602	604	359	258
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; buničina, papír a výrobky z papíru; tiskařské výrobky a nahraná média	0	0	1	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	0	0	0	0	0
Jiné nekovové anorganické produkty	0	0	0	0	0
Obecné kovy; kovové konstrukce a kovodělné výrobky, kromě strojů a zařízení	0	0	1	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	0	0	0	0
Dopravní prostředky a zařízení	0	0	0	0	0
Nábytek; jiné průmyslové výrobky jinde neuvedené	0	0	0	0	0
Druhotné suroviny; komunální a jiné odpady	0	79	70	59	51
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 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	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)**

	2010	2015	2016	2017	2018
Celkem*)	276	118	92	63	58
Produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví; ryby a jiné produkty rybolovu	163	42	19	14	10
Černé a hnědé uhlí (lignit); ropa a zemní plyn	0	0	1	0	0
Rudy kovů a produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin; rašelina; uran a thorium	2	0	2	0	0
Potravinářské výrobky, nápoje a tabák	8	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; buničina, papír a výrobky z papíru; tiskařské 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	64	48	28	14	28
Jiné nekovové anorganické produkty	1	0	0	0	0
Obecné kovy; kovové konstrukce a kovodělné výrobky, kromě strojů a zařízení	18	18	32	25	14
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	12	9	6	7	4
Dopravní prostředky a zařízení	5	0	0	0	0
Nábytek; jiné průmyslové výrobky jinde neuvedené	0	0	0	0	0
Druhotné suroviny; komunální a jiné odpady	2	0	2	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 jakéhokoli důvodu nelze identifikovat, a proto nemohou být zařazeny do skupin 01–16	0	0	0	0	0
Jiné věci jinde neuvedené	2	1	1	2	0

*) Pouze plavidla registrovaná v ČR.

Zdroj: resortní statistika MD

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

	2010	2015	2016	2017	2018
Celkem*)	167	44	52	29	17
Produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví; ryby a jiné produkty	10	21	20	8	0
Černé a hnědé uhlí (lignit); ropa a zemní plyn	0	0	2	0	0
Rudy kovů a produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin; rašelina; uran a thorium	21	7	11	7	9
Potravinářské výrobky, nápoje a tabák	66	1	1	2	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	26	9	3	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	33	6	15	11	8
Jiné nekovové anorganické produkty	0	0	0	0	0
Obecné kovy; kovové konstrukce a kovodělné výrobky, kromě strojů a zařízení	4	0	1	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	3	0	0	1	0
Dopravní prostředky a zařízení	0	0	0	0	0
Nábytek; jiné průmyslové výrobky jinde neuvedené	0	0	0	0	0
Druhotné suroviny; komunální a jiné odpady	4	1	0	0	0
Zásilky, balíky	1	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 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	0	0

*) Pouze plavidla registrovaná v ČR.

Zdroj: resortní statistika MD

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

	2010	2015	2016	2017	2018
Přeprava věcí celkem <i>(v tis. tun)</i>	371	684	682	418	309
<i>podle kategorií přepravní vzdálenosti</i>					
0-50 km	244	517	466	166	103
50-150 km	127	167	217	252	205
Přepravní výkon celkem <i>(v mil. tkm)</i>	16	25	30	22	19
<i>podle kategorií přepravní vzdálenosti</i>					
0-50 km	7	13	14	3	2
50-150 km	9	12	16	19	17

Zdroj: resortní statistika MD

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

	2010	2015	2016	2017	2018
Přeprava zboží celkem (v tis. tun)	1642	1853	1779	1568	1374
<i>podle druhu přepravy</i>					
Vnitrostátní	371	684	682	418	309
Mezinárodní celkem	1271	1170	1092	1150	1059
v tom:					
vývoz	276	118	92	63	58
dovoz	167	44	52	25	17
přeprava ve třetích zemích	524	537	557	555	508
kabotáž	304	470	395	504	476
<i>podle typu pohonu plavidel</i>					
Motorová	1040	1115	1121	1152	1113
Nemotorová	428	647	588	357	210
Ostatní	173	92	70	59	51
Přepavní výkon celkem (v mil. tkm)	679	585	620	623	554
<i>podle druhu přepravy</i>					
Vnitrostátní	16	25	30	22	19
mMezinárodní celkem	663	560	590	601	534
v tom:					
vývoz	172	79	62	47	37
dovoz	111	28	42	24	13
přeprava ve třetích zemích	276	310	343	352	318
Kabotáž	105	143	144	177	166
<i>podle typu pohonu plavidel</i>					
Motorová	512	479	495	518	463
Nemotorová	159	104	124	104	90
Ostatní	8	1	1	1	0

Zdroj: resortní statistika MD

Splavné vodní cesty pro pravidelnou dopravu v km

	2010	2015	2016	2017	2018
Délka labsko-vltavské vodní cesty	315,2	315,2	315,2	315,2	315,2
v tom:					
kanalizované vodní cesty	274,3	274,3	274,3	274,3	274,3
regulované vodní cesty	40,9	40,9	40,9	40,9	40,9
Celková délka splavných vodních cest^{*)}	675,8	686,8	720,2	720,2	720,2
<i>Kanály</i>					
celkem	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6
podle klasifikace vnitrozemských vodních cest					
třída I až IV	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6
splavné řeky a jezera					
celkem	637,2	648,2	681,6	681,6	681,6
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>					
třída I až IV	527,9	538,9	538,9	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: SPS

Osobní lodě

	2005	2010	2015	2016	2017	2018
Počet celkem^{*)}	56	64	78	85	88	90
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	**)	9	13	13	13	13
1950-1969	**)	22	27	31	32	33
1970-1989	**)	19	20	20	21	21
1990-1999	**)	0	1	1	1	1
2000-2009	**)	13	12	13	13	13
od roku 2010	0	1	5	7	8	9
Obsaditelnost celkem (os.)	7 303	11 051	10 529	11 348	11 842	12 992

^{*)} Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12. 2018.

Zdroj: SPS

^{**) Relevantní data nejsou k dispozici.}

Motorové nákladní lodě

	2005	2010	2015	2016	2017	2018
Počet celkem*)	66	46	30	30	33	39
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	66	46	30	30	33	39
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	1	2	3	3	3	3
1950-1969	30	16	11	12	11	17
1970-1989	30	24	13	13	16	16
1990-1999	5	4	3	2	3	3
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	31,41	31,29	34,29	40,08
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	59,61	44,00	31,41	31,29	34,29	40,08
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	0,63	2,00	2,96	2,96	2,96	2,96
1950-1969	19,63	11,00	9,77	10,90	9,98	15,91
1970-1989	34,76	28,00	15,15	15,10	17,81	17,68
1990-1999	4,59	4,00	3,54	2,34	3,54	3,54
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	13,23	12,88	15,41	17,80
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	28,50	23,00	13,23	12,88	15,41	17,80
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	0,29	1,00	1,23	1,23	1,23	1,23
1950-1969	11,01	6,00	3,93	4,23	3,87	6,26
1970-1989	14,54	11,00	5,93	5,93	8,16	8,16
1990-1999	2,66	2,00	2,15	1,49	2,15	2,15
2000-2009	0	0	0	0	0	0
od roku 2010	0	0	0	0	0	0

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31.12.2018.

Zdroj: SPS

Vlečné a tlačné čluny

	2005	2010	2015	2016	2017	2018
Počet celkem*)	177	162	107	103	106	111
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	177	162	107	103	106	111
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	1	1	1	1	1	0
1950-1969	42	29	19	21	22	25
1970-1989	117	113	72	67	69	72
1990-1999	17	12	9	9	8	8
2000-2009	0	7	6	5	6	6
od roku 2010	0	0	0	0	0	0
Registrovaná tonáž celkem (tis. t)	94,67	73,03	57,22	51,73	53,27	59,38
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	94,67	73,03	57,22	51,73	53,27	59,38
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0
1950-1969	13,55	9,00	6,17	6,74	7,51	8,42
1970-1989	73,31	58,00	44,32	38,59	39,72	45,10
1990-1999	7,78	6,00	4,99	4,74	4,15	4,15
2000-2009	0	0	1,71	1,64	1,86	1,71
od roku 2010	0	0	0	0	0	0

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12. 2018.

Zdroj: SPS

Vlečné a tlačné remorkéry

	2005	2010	2015	2016	2017	2018
Počet celkem*)	111	93	78	74	71	73
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	4	2	1	1	1	0
1950-1969	17	12	11	9	11	11
1970-1989	84	65	59	57	52	56
1990-1999	6	1	2	2	2	1
2000-2009	0	4	4	4	4	3
od roku 2010	0	0	1	1	1	2
Výkon celkem (tis. kW)	31,96	27,00	22,32	21,23	20,87	23,55
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	0,59	0,00	0,18	0,18	0,18	0
1950-1969	3,69	3,00	2,89	2,44	2,94	2,63
1970-1989	25,59	21,00	18,16	17,52	16,66	19,78
1990-1999	2,09	2,00	0,21	0,21	0,21	0,10
2000-2009	0	1,00	0,73	0,73	0,73	0,54
od roku 2010	0	0	0,15	0,15	0,15	0,50

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12. 2018.

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 2017 se počet těchto plavidel o jedno zvýšil. Jedná se o plavidlo Grand Bohemia, které při své délce 73,92 m a šířce 9,59 m pojme 550 cestujících. Plavidlo se shodným názvem tohoto provozovatele bylo přejmenováno z názvu Grand Bohemia na Agnes de Bohemia. V roce 2018 nebyly u lodních posádek osobních lodí zjištěny nedostatky.

Kromě vyhlídkových plaveb jsou v Praze provozovány přívozy. Přívoz Sedlec – Zámky (linka P1) je provozována ze Sedlce na Zámky na severním okraji Prahy. Přívoz Podbaba – Podhoří (linka P2) spojuje vltavské břehy mezi vyústěním Šáreckého údolí a Podhořím. Tato linka je atraktivní zejména pro spojení oblastí Prahy 6 a Troje pro rekreační i běžné denní cesty. Přívoz Lihovar – Veslařský ostrov (linka P3) se nachází na jihu města v oblasti smíchovského lihovaru. Přívoz nabízí spojení oblastí Podolí a Zlíchova, a to včetně výhodných návazností linek pozemní dopravy v zastávkách Lihovar a Dvorce. Přívoz Císařská Louka – Výtoň – nízké nábřeží Smíchov (linka P5) spojuje severní cíp ostrova Císařská louka s oběma vltavskými břehy. Nabízí tak spojení zejména pro výlety s malebným výhledem na Vyšehradskou skálu. Přívoz Modřany – Lahovičky (linka P6) v jižní části Prahy jako jedno z mála spojení obou břehů Vltavy v dané oblasti zajišťuje přepravu na mnohem méně frekventovaný levý břeh řeky, po kterém vede páteřní cyklotrasa A1. Přívoz Pražská tržnice – Štvanice – Karlín – Rohanský ostrov (linka P7) spojuje východní cíp ostrova Štvanice s oběma vltavskými břehy. Nabízí tak spojení na jinak obtížněji dostupný ostrov Štvanice, ale i rychlou a zajímavou přepravu mezi Holešovicemi a rozvíjejícím se Karlínem. Uvedené přívozy jsou provozovány v rámci Pražské integrované dopravy. Přívozy P1 a P2 jsou provozovány celoročně, přívozy P3, P5 a P6 od dubna do října. V návaznosti na zřízení Trojské lávky byl v roce 2018 uveden do provozu přívoz, který lávku nahradil a zajistil tak spojení mezi Trojou s Císařským ostrovem.

Stejně jako v předchozích letech byl také v tomto roce v Praze úsek od plavební komory Praha Modřany po plavební komoru Praha-Smíchov velmi intenzivně využíván jak sportovci na bezmotorových plavidlech (veslaři, kanoisté, jachtaři), tak rekreačními motorovými plavidly. V rámci zajištění bezpečnosti plavby bylo v letech 2016 a 2017 přijato opatření v podobě zavedení plavby ve výtlaku ve dvou úsecích mezi plavební komorou Praha-Štvanice a Barrandovský most a tyto úseky byly vymezeny příslušnými signálními znaky. Vzhledem k tomu, že se uvedené opatření ukázalo jako účinné, bylo rozhodnuto o jeho využití také v roce 2018 a v letech následujících. Plavební značení prikazující plavbu ve výtlacném režimu ve zmíněných úsecích je periodicky osazeno na začátku měsíce dubna a sejmuto na konci měsíce října a dohled nad jeho respektováním přímo na vodní cestě provádí Státní plavební správa ve spolupráci s Poříčním útvarem Městské Policie Praha a příslušným Poříčním oddělením Policie ČR.

V roce 2018 se v Praze mezi Karlovým a Mánesovým mostem konal již 10. ročník kulturní akce s názvem „Svatojánské Navalis“ a ve zdrži Šitkovského jezu 105.

ročník veslařských závodů „Primátorky“. Obě akce vyžadovaly významnou regulaci plavebního provozu ve zmíněných lokalitách. Celkově počet povolených veřejných akcí na Vltavě zaznamenal oproti roku 2017 mírný vzestup. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě byly vydány tři výjimky pro vplutí do uzavřené plochy podjezí Helmovského jezu.

Obdobně 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 jsou využívána převážně pro přepravu stavebních materiálů směrem do Prahy.

Nejvyšší koncentrace rekreační plavby je soustředěna na nádrže vltavské kaskády, částečně také do oblasti Prahy a do úseku mezi Týnem nad Vltavou a Českými Budějovicemi. Zde byl registrován velký nárůst plavebního provozu, který doprovází dokončení vodní cesty v celém tomto úseku včetně propojení na nádrž Orlík. V rámci plavebního dozoru na uvedeném úseku vodní cesty Státní plavební správa v roce 2018 zvýšila intenzitu dozorové činnosti, a to hlavně o prázdninových víkendech. Dozor byl prováděn jak plavidlem správce vodní cesty, tak i plavidlem Státní plavební správy trvale umístěným v zázemí přístavu Hluboká nad Vltavou.

Intenzita rekreačního provozu výrazně kolísá v závislosti na počasí. Celkově se projevuje nárůst počtu motorových lodí a vodních skútrů v důsledku uvolnění plavby pro tento druh plavidel. Stále proto pokračoval velmi intenzivní plavební dozor o víkendech především na nádrži vodního díla Slapy. V letních měsících roku 2018 zorganizovala Státní plavební správa na nádrži vodního díla Orlík a Slapy akci s názvem „Nedělej vlny“, která byla zaměřena na osvětovou činnost v oblasti chování účastníků plavebního provozu na vodní cestě a legislativního rámce plavebních předpisů.

V územní působnosti pobočky Praha byla v roce 2018 nejvyšší pozornost při dozoru nad bezpečností plavby věnována oblastem s nejintenzivnějším plavebním provozem, tedy nádržím vltavské kaskády, nejvíce pak nádrži vodního díla Slapy. Stejně jako v roce 2017 byl na dvou úsecích nádrže vodního díla Slapy zaveden provoz plavidel ve výtlačném režimu plavby a ve dvanácti lokalitách této nádrže byly vyznačeny plavidlům uzavřené vodní plochy pro bezpečné koupání a pohyb plavců.

Nejčastěji evidovaným přestupkem bylo vedení plavidla mimo výtlačný režim plavby v místech osazených příslušným plavebním značením (dva úseky v Praze a dva úseky na vodním díle Slapy), dále provoz plavidla, které nemělo schváleno technickou způsobilost a nemělo vyznačeny poznávací znaky, případně tyto znaky nebyly kontrastní či úplné, vedení plavidla bez toho, aby vůdce plavidla byl držitelem průkazu způsobilosti k vedení plavidel, vedení plavidla bez odpovídající světelné signalizace plavidla – pozičních světel. V menší míře pak byly zjištěny přestupky týkající se vedení plavidla pod vlivem alkoholu, vlečení vodního lyžaře mimo prostor vyznačený pro tuto činnost, nezajištění vedení plavidla způsobilou osobou, chybějící revize Určeného technického zařízení na plavidle, provádění akrobatické činnosti s plavidlem mimo vyznačený prostor, plutí v oblasti zákazu proplutí dle signálního znaku A.1, chybějící výbava plavidla a také způsobení škodlivého vlnobíhí.

Státní plavební správa se stejně jako v minulých letech snažila řešit s vůdci či provozovateli plavidel většinu přestupků přímo na místě zjištění, nejčastěji blokovou pokutou nebo stanovením termínu pro odstranění nedostatků. V rámci zajištění bezpečnosti plavby byla přijímána také opatření v podobě zákazu plavby nebo zadržení lodního osvědčení plavidel, jejichž technický stav neodpovídal příslušným předpisům.

Stejně jako v minulých letech také v roce 2018 pokračovala při hlídkové činnosti úzká spolupráce s poříčními odděleními Policie České republiky Slapy, Praha, místními odděleními Zvíkovské podhradí, Hluboká nad Vltavou, Týn nad Vltavou, Lipno nad Vltavou a poříčním útvarem Městské Policie hl. m. Prahy. Tyto útvary zároveň provádí vlastní dozorovou činnost s tím, že Policie ČR je oprávněna řešit některé z přestupků sama v blokovém řízení. Zbývající část zjištěných přestupků byla ze strany Policie ČR a Městské Policie zdokumentována a následně předána Státní plavební správě, která je dále řešila ve správním řízení. V plavební sezóně byly uskutečněny dvě rozsáhlé celorepublikové akce vyhlášené ředitelstvím pořádkové Policie s názvem Voda 2018 se zaměřením na komplexní kontrolu plavidel a jejich posádek, včetně důsledné kontroly, zda není posádka plavidla ovlivněna požitím alkoholu či jiných návykových látek.

Střední Labe

Objem přeprav nákladů na středolabské vodní cestě je již několik let na velmi nízké úrovni, která neodpovídá možnostem vodní cesty. Mezi hlavní přepravované komodity patřily stavební materiály a písek.

Plavbu na Středním Labi v minulém roce navíc negativně ovlivnil havarijní stav a následná demolice pěší lávky v Nymburku. V rámci zajištění bezpečnosti byla zastavena plavba a vodní cesta nebyla v období od 8. června do 8. srpna 2018 v této oblasti průjezdná.

Rekreační plavba v oblasti středního Labe zahrnuje především provoz plavidel místních sportovních loděnic a plavidel půjčoven umožňujících vedení plavidla bez průkazu způsobilosti. V periodických intervalech sem připlouvalo také hotelové plavidlo Florentina. V lázeňském městě Poděbrady je dlouhodobě provozováno plavidlo osobní lodní dopravy Král Jiří, které je využíváno pro krátké plavby převážně lázeňských hostů. Provoz rekreačních plavidel klesá a je soustředěn převážně do oblastí Brandýsa nad Labem, Lysé nad Labem, Poděbrad a Nymburka.

V roce 2018 se počet povolených veřejných akcí na vodní cestě oproti předchozímu roku nezměnil. Jednalo se o sportovní akce pořádané zejména v letních měsících.

Počet přestupků evidovaných v oblasti Středního Labe je dlouhodobě na nízké úrovni. Nejčastější zjištěné nedostatky v dodržování předpisů spočívaly ve špatném technickém stavu plavidla a nevyznačených poznávacích znacích. Zjištění byla řešena formou správních řízení a následně byly provedeny kontroly nápravy závadného stavu.

V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě byla vydána výjimka pro vplutí do podjezí nebo nadjezí vodních děl Nymburk, Lobkovice, Klavary a Srnojedy.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Plavební provoz jak plavidel nákladní plavby, tak i zahraničních hotelových lodí, do nebo z kanalizovaného úseku byl negativně ovlivněn nízkými vodními stavy na regulovaném úseku Labe pod zdymadlem Ústí nad Labem-Střekov. Přepravní kapacita kanalizované části labské vodní cesty zůstala nevyužita. Překladiště šterkopísků v Kozlovicích bylo v průběhu roku bez překladištní činnosti. Provozovatel překladiště šterkopísků v Nučnicích ukončil v průběhu roku činnost, ale ve stejné lokalitě, asi kilometr po proudu vzniklo nové překladiště Nučnice. Přeprava šterkopísku do pražských přístavů se na dolním Labi zhruba od poloviny roku 2018 realizovala již jen z nového překladiště v Nučnicích.

Na tomto úseku vodní cesty probíhal intenzivnější provoz letní rekreační plavby malých plavidel především ve zdržích vodních děl České Kopisty, Lovosice a Ústí nad Labem-Střekov a na přilehlé vodní ploše Velké Žernoseky.

Mezi přístavištěm v Ústí nad Labem-Vaňov, Mezinárodním veřejným přístavem Píšťany na vodní ploše Velké Žernoseky a městem Litoměřice (případně Roudnicí nad Labem či Štětí) fungovala pravidelná výletní linka provozovaná dvěma plavidly osobní dopravy českého dopravce.

Ve zdrži vodního díla Ústí nad Labem-Střekov v úseku mezi říčními km 782,15 až 782,30 u obce Malé Žernoseky byla opatřením obecné povahy vymezena vodní plocha pro plutí malých plavidel o výkonu motoru do 15 kW v tzv. zvláštním režimu plavby a v úseku mezi říčními km 771,49 až 772,49 u Brné nad Labem byla opatřením obecné povahy vymezena vodní plocha pro provozování vodního lyžování a pro tzv. zvláštní režim plavby.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Plavební provoz plavidel s vlastním pohonem byl v roce 2018 v tomto úseku téměř nulový. V důsledku nízkých vodních stavů zde nebyla možná plavba zahraničních hotelových plavidel a sucho mělo negativní dopad také na domácí rekreační plavbu, kdy některé výletní vyhlídkové plavby na lince Děčín – Hřensko – Drážďany musely být zrušeny, a to i přes využití plavidel s nižším ponorem.

Nejvýrazněji se tak na plavbě v oblasti regulovaného úseku Dolního Labe podílela plavba malých plavidel bez vlastního pohonu, jejíž velkou část tvořila zejména v úseku mezi Děčínem a Hřenskem malá plavidla z půjčoven.

V územní působnosti pobočky Děčín probíhala kontrolní činnost celoročně na dolním Labi od Hněvic po Hřensko. V období rekreační plavební sezóny, tj. od dubna do října, byla intenzita kontrol zvýšena a oblast kontrolní činnosti rozšířena i na sledované vodní cesty účelové, případně i na vodní cesty nesledované.

Ve srovnání s předchozí plavební sezónou počet uskutečněných kontrol mírně klesl, ale pobočka Děčín opět poskytla v letní sezóně výpomoc pobočce Praha při dozorové činnosti na vltavské kaskádě.

Počet zjištěných přestupků se oproti roku 2017 přibližně o třetinu snížil, jejich závažnost se v posledních letech nijak výrazně nemění. V roce 2018 stejně jako v minulé sezóně bylo nejčastěji se opakujícím přestupkem nepředložení platného lodního osvědčení malého plavidla. Často se opakovaly drobné závady v označení plavidel evidenčními poznávacími znaky. Převážná část zjištěných přestupků byla projednána na místě uložením pokuty příkazem na místě nebo v příkazním řízení, případně napomenutím. Ve třech případech bylo po podání odporu proti příkazu zahájeno správní řízení o přestupku.

Velký počet letních kontrol byl vykonán ve spolupráci s pořičním oddělením Policie České republiky v Ústí nad Labem-Brná, případně na účelových vodních cestách ve spolupráci s místně příslušnými obvodními odděleními Policie České republiky. Tyto společné kontroly se konaly mimo jiné. v rámci celostátní dozorové akce Voda 2018, případně v rámci mezinárodní skupiny Aquapol.

Morava včetně Baťova kanálu

Rok 2018 byl z pohledu hustoty plavebního provozu opět v intencích nárůstu návštěvnosti Baťova kanálu oproti předcházejícím létům. Toto navýšení můžeme přičítat neuctahajícím zájmu o tento druh volnočasových aktivit, zkvalitňování servisních služeb a mediální propagaci a v roce 2018 velmi příznivému počasí. Došlo rovněž k nárůstu

provozovaných plavidel na této vodní cestě, jak soukromých, tak i ke komerčním účelům. Na této vodní cestě tak poptávka u půjčoven opakovaně převyšuje nabídku.

Množství provedených kontrol Státní plavební správy, a to jak samostatně, tak ve spolupráci s Policií České republiky, odpovídalo významu této vodní cesty. Přestupky, kterých se dopouštěli vůdci plavidel, byly obdobné jako v předchozích letech. Specifickým přestupkem, se kterým se zaměstnanci oddělení dozoru často setkávají, je vedení plavidla vůdcem pod vlivem alkoholu. Dále se jednalo o provozování malého plavidla bez poznávacích znaků, vedení malého plavidla s vlastním strojním pohonem bez příslušného průkazu způsobilosti, vedení malého plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami. Zvýšil se počet přestupků v oblasti provozování vodního lyžování ve vleku za plavidlem a provádění akrobatických prvků vodními skútry a jetsurfy mimo vymezenou vodní plochu.

Zjištěné přestupky na straně vůdců plavidel a provozovatelů plavidel byly řešeny zákazem plavby na místě, poté bylo s podezřelým z přestupku zahájeno přestupkové řízení. Formou příkazního řízení na místě byly vyřešeny ty přestupky, které lze v souladu se zákonem takto vyřešit.

Pobočka Přerov úzce spolupracuje zejména s policejním orgánem České republiky obvodního oddělení Těrlicko, se specializovanou pořádkovou jednotkou Frýdek – Místek, s obvodním oddělením Vranov nad Dyjí a obvodním oddělením Hrotopce. Spolupráce s ostatními obvodními odděleními v Hodoníně, v Mikulově, v Otrokovicích a v Nošovicích je rovněž na velmi vysoké úrovni, což bylo patrné především při společných výkonech služby na přehradních nádržích Těrlicko, Žermanice, Slezská Harta, Nové Mlýny I a III., Vranov, Brněnská a Dalešice. Na průplavu Otrokovice – Rohatec včetně řeky Moravy spolupracovala pobočka Přerov jako každoročně s policisty z obvodního oddělení Uherské Hradiště, a nově i na dolní části průplavu s policisty z obvodního oddělení Strážnice.

Účelové vodní cesty

Provoz plavidel na nádrži vodního díla Lipno I se oproti roku 2017 výrazně nezměnil. Legislativní rámec plavby představuje stále vyhláška č. 46/2015 Sb., která umožňuje plavbu plavidel se spalovacím motorem na této nádrži pro plavidla s výkonem strojního pohonu do 10 kW a pouze ve výtlačném režimu. Jelikož je nádrž vodního díla Lipno bez napojení na vodní cestu, je zde prakticky nulová migrace plavidel z anebo do této lokality. Jsou zde provozována především plavidla rybářů, kteří se přemísťovali v rámci lovišť, než aby byla plavidla se spalovacím motorem využívána pro jiné rekreační plavby

Plavidla osobní lodní dopravy jsou využívána převážně pro okružní plavby na této nádrži. Jejich počet se oproti roku 2017 nezměnil. Na nádrži vodního díla jsou dále provozována převozní plavidla na trasách Frymburk – Frýdava (předmostí), Hrdoňov – Zámecký les, Dolní Vltavice – Kyselov, Horní Planá – Bližší Lhota.

I přes umožnění provozu plavidel se spalovacím motorem v rámci vyhláškou stanoveném rozsahu, jsou hojně na nádrži vodního díla Lipno I provozována malá plavidla s plachtou. Převažuje provoz plavidel provozovatelů z Rakouska, spolkové republiky Německo, Nizozemí a Polska. Počet povolených veřejných akcí na vodě se oproti roku 2017 mírně zvýšil, jedná se převážně o jachtařské závody, případně na nádrži vodního díla Hracholusky o rybářské závody. Stejně jako v minulém roce přebírá koordinaci při pořádání závodů převážně Svaz jachtingu. Nejčastějším porušením plavebních předpisů bylo použití spalovacího motoru s vyšším výkonem než 10 kW a nedostatky v technické způsobilosti malého plavidla. V několika při-

padech byly provedeny společné kontroly plavebního dozoru s Policií ČR na nádrži vodního díla Lipno I a Hracholusky. Jak pro nádrž vodního díla Hracholusky, tak pro nádrž Lipno I byla vydána dvě stanoviska k udělení výjimky pro plavbu malého plavidla s výkonem nad 10 kW, které sloužilo k zajištění bezpečnosti účastníků sportovních akcí na vodní cestě.

Na účelových vodních cestách v územní působnosti pobočky Děčín byla kontrolní činnost v období letní sezóny zaměřena na vybavení plavidel předepsanými lodními listinami a na oprávnění osob k vedení plavidel. Lze konstatovat, že trvale dochází k mírnému nárůstu intenzity letní rekreační plavby, zjišťovaná porušení plavebních předpisů však nejsou závažného charakteru. Nejvíce kontrol bylo vykonáno na vodní cestě Velké Žernoseky, kde v letních měsících probíhá velmi intenzivní provoz sezónní rekreační plavby, dále pak na vodních plochách Máchovo jezero, Matylda, Barbora, Rozkoš a Předměřice nad Labem. Nejčastěji se opakujícím přestupkem bylo nepředložení platného lodního osvědčení malého plavidla. Často se opakovaly drobné závady v označení plavidel evidenčními poznávacími znaky. Převážná část zjištěných přestupků byla projednána na místě domluvou nebo uložením pokuty příkazem na místě, anebo v příkazním řízení.

V Karlovarském kraji se na vodních cestách Jesenice a Skalka uskutečnily kontroly v letním období se správcem vodní cesty. Na Jesenici (plavba je zde povolena pouze malým plavidlům bez spalovacího motoru) se v sezóně kromě rekreačního provozu malých plavidel bez problémů konaly po udělení příslušných povolení a výjimek různé akce (jachetní závody, soustředění vodních lyžařů, závody sportovních potápěčů apod.). Vodní cesta Skalka, přestože nespadá pod zákaz plavby plavidel se spalovacím motorem, nebyla těmito plavidly nijak intenzivně využívána, což je zapříčiněno polohou nádrže v úzkém údolí s příkrými břehy, horším přístupem k vodě a velkým výskytem sinic..

V Ústeckém kraji byly kromě kontrol na výše zmíněných vodních cestách, na kterých byly provozovány vymezené vodní plochy pro vodní lyžování a plavbu ve zvláštním režimu (Matylda) případně pouze pro vodní lyžování (Barbora) a zmíněných kontrol vodní ploše Velké Žernoseky, uskutečněny kontroly na vodní cestě Nechanice (plavba povolena pouze malým plavidlům bez spalovacího motoru). Na poslední zmíněné vodní cestě se rovněž během sezóny bez problémů konalo velké množství povolených akcí (jachetní závody, sportovní soustředění vodních lyžařů apod.).

V Libereckém kraji se jednalo o kontroly na Máchově jezeře a na vodní cestě Stráž pod Ralskem (vymezená plocha pro vodní lyžování a zvláštní režim plavby v severní části a vleč pro závěsné vodní lyžování v jižní části vodní nádrže). V letní plavební sezóně byla na Máchově jezeře jako každý rok v provozu okružní výletní, ale i pravidelná zastávková, linka osobní dopravy. Máchovo jezero je jako tradiční rekreační oblast lokalitou s největším počtem povolených půjčoven malých plavidel na vodní cestě v územní působnosti pobočky Děčín. Kromě toho se na Máchově jezeře každoročně povoluje největší množství akcí na účelové vodní cestě, zejména se jedná o jachetní závody.

V Královéhradeckém kraji se jednalo o kontroly na vodní cestě Rozkoš u České Skalice a na vodní ploše Předměřice nad Labem u Hradce Králové. Na vodní ploše Předměřice nad Labem byly v roce 2018 provozovány dvě vymezené vodní plochy. Jednak to byla vymezená plocha pro vodní lyžování a zvláštní režim plavby situovaná v západní části vodní plochy (již od roku 2005) a dále pak novinka v podobě vodní plochy v jižní části, vymezená opatřením obecné povahy v roce 2018 a určená pouze k provozování jetsurfů.

V oblasti územní působnosti pobočky Přerov byl největší plavební provoz jako každoročně na přehradní nádrži Brněnská. Do rámce nejvíce povolených akcí na sledované vodní cestě lze zahrnout pravidelnou mezinárodní ohňostrojnou přehlídku Ignis Brunensis, při níž byla pyrotechnika umístěna na plovoucích zařízeních tvořených plovoucí mostovou soupravou. Organizace včetně průběhu této akce byla podrobena jako každoročně přímému doзору Státní plavební správy ve spolupráci se složkami integrovaného záchranného systému tak, aby byl zajištěn hladký průběh celé akce a zejména bezpečnost plavebního provozu. Na této vodní ploše se objevil nový druh aktivit a to paragliding nad vodní plochou a závody jetsurfů. Závody proběhly rovněž tak pod dozorem Státní plavební správy. Dalším novým druhem využívání této vodní plochy byly závody na paddleboardu. Pokud jde o ostatní účelové vodní cesty, byl největší plavební provoz tradičně na přehradních nádržích Dalešice, Žermanice a Těrlicko. Pro plavbu vodních skútrů byla využívána zejména šterkopískovna Náklo a dále přehradní nádrže Dalešice, Těrlicko a Žermanice. Novým fenoménem na vodních cestách je plavba na jetsurfu.

Při výkonu státního dozoru v územní působnosti pobočky Přerov byly na účelových vodních cestách zjištěny nedostatky spočívající zejména v provozování vodního lyžování v úseku, který pro tuto činnost není určen, v provozování techniky nezpůsobilého plavidla, v nerespektování významu plavebního značení vůdcem malého plavidla, vedení malého plavidla osobou bez průkazu způsobilosti, vedení plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami, provozování malého plavidla neopatřenému poznávacími znaky a provozování jetsurfu na nepovoleném úseku vodní cesty. Jako správný směr ke zkvalitňování a zlepšování bezpečnosti plavebního provozu se jeví spolupráce při kontrolní činnosti s příslušníky Policie České republiky, a to nejen s ohledem na zvyšující se výskyt agresivního chování vůdců plavidel, zejména pak pod vlivem alkoholu.

Říční informační služby

Pobočka Děčín obstarávala velmi významnou složkou výkonu kontrolní činnosti Státní plavební správy, kterou je dozor na plavební provoz prostřednictvím střediska Říčních informačních služeb (středisko RIS) Celoročně každý den, tzn. včetně víkendových dnů a všech dnů státních svátků, v době od 7:00 hodin do 19:00 hodin, byl zajištěn chod střediska RIS tak, aby jeho operátoři obstarávali příjem i předávání plavebně provozních informací o labsko-vltavské vodní cestě nejen pro veřejnost, ale rovněž aby poskytovali operativní servis a součinnost ostatním zaměstnancům Státní plavební správy během výkonu jejich kontrolní činnosti na vodních cestách.

5.2. Plavební nehody

V roce 2018 bylo Státní plavební správě oznámeno celkem 21 plavebních nehod. K valné většině z těchto nehod došlo v průběhu plavební sezóny. Jednalo se o 19 malých a dvě velké plavební nehody. Na 19 plavebních nehodách měla účast výlučně malá plavidla, v jednom případě kolidovala osobní loď se stojící plachetnicí a v jednom případě se jednalo o potopení osobní lodi při stání v přístavu.

Z celkového počtu plavebních nehod došlo v 18 případech jenom k materiální škodě na plavidlech, v 6 případech se jednalo pouze o poškrábání nátěrového laku.

K velké plavební nehodě došlo v říjnu na Máchově jezeře při jachetních závodech. Fotografa a současně rozhodčí závodů vypadla při plavbě na nafukovacím člunu přes jeho bok do vody, následkem čehož utonula. Záležitost šetřila Policie České republiky, pro kterou plavební úřad zpracoval rozbor příčin této události.

K ublížení na zdraví v důsledku plavební nehody došlo ve dvou případech. Na Vltavě u Libčic, kdy malé plavidlo s vlastním pohonem narazilo do břehu a osoba sedící vedle vůdce plavidla utrpěla těžký úraz hlavy a na přehradní nádrži Hrabina, kde kolidovalo malé plavidlo s vlastním pohonem s kánoí a dvě osoby, které tvořily posádku kánoe, utrpěly lehkou újmu na zdraví. V prvním případě byl při šetření plavební nehody u vůdce plavidla zjištěn alkohol v krvi.

Na Vltavě v Praze došlo k 6 plavebním nehodám, z toho ke dvěma kolizím malých plavidel s vlastním pohonem, jedné kolizi osobní lodě se stojícím malým plavidlem, jedné kolizi osobní lodě s plovoucím zařízením a jedné kolizi uvolněného plavidla s dvěma stojícími malými plavidly s vlastním pohonem. V přístavu Smíchov se během stání potopila osobní loď, která čekala na rekonstrukci.

K 5 plavebním nehodám došlo na přehradní nádrži Slapy. Ve třech případech kolidovalo malé plavidlo s vyvázaným plavidlem, v jednom případě došlo k poškození laku a vázacího lana vlnou způsobenou proplouvajícím malým plavidlem a v jednom případě vedla vlna způsobená proplouvajícím malým plavidlem k zalití rybářské pramice opatřené přívěsným motorem a obsazené větším počtem osob.

Na přehradní nádrži Orlik došlo ke dvěma plavebním nehodám. V jednom případě se jednalo o srážku dvou vodních skútrů, k níž došlo poté, co jeden z vůdců při přibližovacím manévru ke druhému skútru nezvládl řízení a prorazil jeho pravý bok. V druhém případě došlo ke kolizi dvou malých plavidel s vlastním strojním pohonem, a to při přistávacím manévru, v jehož průběhu bylo jedno z plavidel postrčeno vlnou a následně prorazilo bok druhého plavidla na dvou místech.

Na Baťově kanálu došlo ke čtyřem plavebním nehodám, z toho ke dvěma vzájemným kolizím malých plavidel s vlastním pohonem provozovaných půjčovnou, jejichž následkem byla v jednom případě škoda na trupu plavidla a plachtového zastřešení, ve druhém případě se jednalo pouze o poškození laku. Ke dvěma plavebním nehodám došlo v obvodu plavebních komor, kdy po odlomení hřídelového vedení (tzv. Stevenovy roury) od dnové obšívky plavidla vznikla lekáž ve dně plavidla a plavidlo se v plavební komoře potopilo, a v druhém případě došlo k poškození pohonu plavidla po nasednutí v plavidla v plavební dráze v obvodu plavební komory.

Na Brněnské přehradní nádrži se srazily dva skify, z nichž jeden z nich byl poškozen proražením.

Plavební nehody						
Provozovatel	Malé		Velké		Celkem	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Jiná než malá plavidla	3	2	0	0	3	2
Malá plavidla	6	16	0	2	6	18
Kolize malého plavidla s jiným než malým plavidlem	2	1	0	0	2	1
Celkem	11	19	0	2	11	21

Za posledních 10 let bylo Státní plavební správě oznámeno 107 plavebních nehod, z toho 100 malých, které uzavřela v rámci své kompetence, a 7 velkých plavebních nehod, které pro podezření z trestného činu postoupila Úřadu služby kriminální policie a vyšetřování – Policii České republiky.

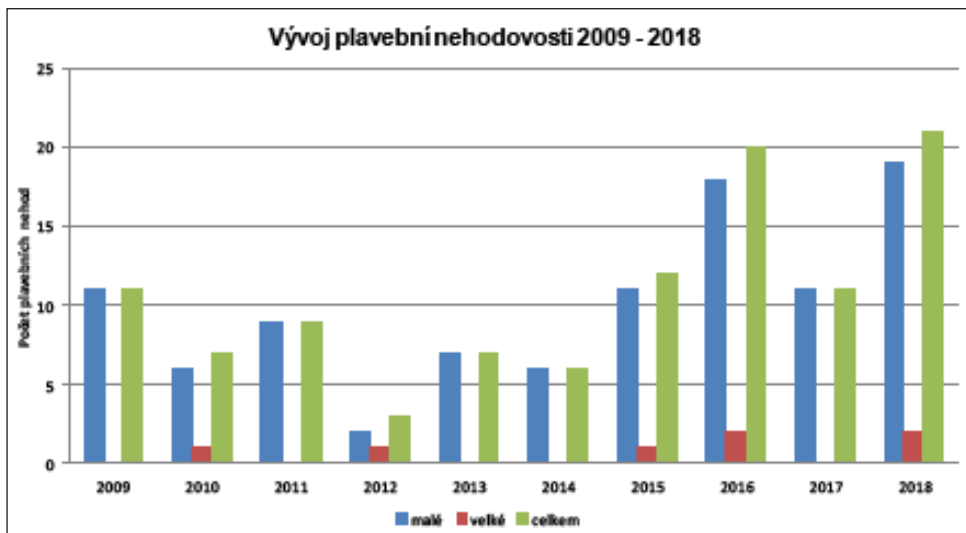
Na celkovém počtu plavebních nehod se podílelo 32 malých a 18 jiných než malých plavidel. Malá plavidla vzájemně kolidovala v 35 případech a jiná než malá v 6 případech. Malé plavidlo kolidovalo s jiným než malým plavidlem v 14 případech a ve dvou případech kolidovalo malé plavidlo s plavcem.

Na dopravně významných vodních cestách došlo k 89 plavebním nehodám, na účelových vodních cestách k 16 nehodám a na ostatních vodních cestách ke dvěma plavebním nehodám. Z toho došlo na Labi k 14 nehodám, na Vltavě od Třebenic po ústí do Labe k 36 nehodám a na ostatních vodních cestách včetně přehradních nádrží a jiných vodních ploch k 57 plavebním nehodám.

Příčinou těchto nehod bylo v 53 případech porušení pravidel plavebního provozu, na kterých se v 39 případech podílelo i nesprávné vyhodnocení plavební situace vůdcem plavidla, čili nautická chyba, která zpravidla spočívala v nesprávně odhadnuté vzdálenosti pro bezpečné zastavení plavidla nebo v opožděné korekci směru plavby potřebné pro zabránění kolizi s jiným plavidlem nebo stavbou na vodní cestě. Příčinou 6 plavebních nehod byla technická závada na plavidle a v 10 případech se plavidlo poškodilo o neoznačenou plavební překážku v plavební dráze.

Následkem plavebních nehod v tomto období byla v 94 případech materiální škoda, v 8 případech došlo k ublížení na zdraví, ve třech případech byl následkem nehody smrtelný úraz a ve dvou případech utonutí.

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.



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

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. Některé žádosti o schválení technické způsobilosti nebo ověření technické způsobilosti jsou žadateli podávány před vlastní prohlídkou v době, kdy ještě není stanoven přesný termín prohlídky pověřenou osobou, a tím se doba jejich vyřízení může prodloužit. Tuto agendu uspokojivě ovlivňuje fakt, že se jedná o spolupráci s provozovateli, kteří už v této branži fungují dlouhodobě. Zejména díky vzájemné spolupráci se subjekty pověřenými prohlídkami se vzniklé nedostatky dařilo řešit bez větších problémů.

Stav lodního parku u velkých plavidel se oproti minulým letům nijak výrazně nezměnil. V oblasti přepravy nákladů na vnitrozemských vodních cestách není dlouhodobě dobrá situace. Nízký objem přeprav realizovaných na českém území negeneruje dostatečné finanční prostředky na obnovu lodního parku a modernizaci plavidel. Z ekonomických důvodů tak provozovatelé u některých nákladních plavidel oddalují pravidelnou technickou prohlídku a řada plavidel je také dlouhodobě odstavena z provozu. Na základě podané žádosti a prověření technického stavu plavidla Státní plavební správou nebo organizací pověřenou prováděním technických prohlídek plavidel, bylo možné pro některá plavidla vystavit prozatímní osvědčení s platností až na 6 měsíců. Tato byla nejčastěji vystavována pro případy před provedením technické prohlídky plavidla pověřenou organizací.

Oprávněnské činnosti v loděnici Křešice byly výrazně ovlivněny nedostatečnými vodními stavy v průběhu celého roku na regulovaném úseku Labe, které zapříčinily neprovedení některých plánovaných generálních oprav různých plavidel. Provozovatelé těchto plavidel nebyli schopni s ohledem na jejich ponor doplnout do této loděnice. Mezi realizovanými zakázkami za zmínku stojí především oprava zadokolesového hnacího mechanismu u plavidla Beskydy. Toto plavidlo jako jedno z mála je schopno plout v úseku Děčín – Hřensko až do vodního stavu 135 cm na vodočtu v Ústí nad Labem.

Stav lodního parku v moravském regionu lze hodnotit jako dlouhodobě setrvalý. Celkovou statistiku v této kategorii vylepšuje skutečnost, že bylo nově zaevidováno pět převozních lodí, a tak byla dokončena kompletní obnova stávající flotily převozních lodí na podzemní říčce Punkvě, v areálu Punkevních jeskyní. Realizace obnovy byla svěřena firmě Jesko CZ, s. r. o., z Pardubic, která již v minulém roce dodala pět nových lodí. Nové lodě vycházejí koncepčně z lodí původních, ale jsou upraveny podle současných požadavků se zaměřením zejména na větší bezpečnost. Jejich konstrukce je pevnější, jsou nepotopitelné, původní akumulátory byly nahrazeny lithiovými články, používanými i v elektromobilech.

U osobní dopravy je stav uspokojivější. Plavidla jsou většinou po dobu celého roku vytížena, což vytváří možnost dále reinvestovat do technického stavu plavidel. U provozovaných osobních lodí je prováděna pravidelná údržba a probíhá u nich pravidelné obnovování platnosti lodního osvědčení. U několika osobních lodí došlo v roce 2018 k remotorizaci, kdy původní lodní motory byly nahrazeny novými. To vede nejen ke snížení spotřeby plavidla a tím ke snížení nákladů, ale i snížení plyných emisí vznětových motorů. Remotorizace u osobních lodí bude i nadále

pokračovat. Do provozu na území Prahy byla v roce 2018 uvedena jedna nová osobní loď.

V tomto období byla vyrobena dvě plovoucí tělesa (CASCA říčně-námořních lodí). Jedno plovoucí těleso s označením CT 165 bylo dokončeno v loděnici BARKMET ve Lhotce nad Labem a druhé s označením BNR 210 bylo dokončeno v loděnici Křešice. Obě novostavby plovoucích těles čekaly do konce roku 2018 na zlepšení vodních stavů a na provedení přepravy ke konečným zákazníkům v zahraničí.

V rámci technického dozoru byly prováděny hlavně běžné činnosti. Začátkem roku 2018 řešila zvláště pro řešení tohoto problému ustanovená komise technickou způsobilost u tlačné sestavy (tlačný remorkér a tlačný člun – speciální loď), která v oblasti Prahy zajišťuje zásobování plavidel pohonnými hmotami. V komisi byli kromě pracovníků Státní plavební správy a organizace pověřené prováděním technických prohlídek plavidel také externí odborníci na přepravu nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách dle požadavků Dohody ADN. Technická způsobilost sestavy plavidel byla prověřena dle této Dohody ADN. Komise záležitost vyřešila v krátkém časovém období a nedošlo tak k omezení provozu tohoto zásobovacího plavidla v Praze.

V hodnoceném období bylo uskutečněno 15 mimořádných kontrolních akcí technického dozoru, a to v návaznosti na vydání povolení umístění plavidla na vodní cestě. Jednalo se o povolení k umístění v přístavu Děčín-Rozbělesy pro 11 plavidel, v přístavu loděnice Křešice pro dvě plavidla a v přístavu Hněvice a Týnec nad Labem vždy pro jedno plavidlo. Dále bylo provedeno 6 mimořádných kontrolních akcí technického dozoru v souvislosti s vydáním rozhodnutí o povolení zvláštní přepravy dle ustanovení § 29g pro velká plavidla, která neodpovídala požadavkům na technickou způsobilost podle zákona o plavbě. Z tohoto výčtu se mimo jiné jednalo i o 1 osobní loď – Junker Jörg, která neodpovídala požadavkům na technickou způsobilost tím způsobem, že nemůže být vlečena. Dále byly ve třech případech stanoveny technické podmínky v řízeních o povolení zvláštních přeprav sestav plavidel, které svými parametry neodpovídaly parametrům vodní cesty. Další zvláštní povolení se týkala převážně jednorázových akcí, jako v případě již tradiční mezinárodní přehlídky ohňostrojů na Brněnské přehradě, nebo výcviku jednotek HZS Hlučín při nácviku záchrany osob v krizových situacích s obojživelným transportérem PTS. Při překonávání vodních překážek je pohyb vozidla na souši zajišťován pásy, pro pohyb ve vodě jsou ve spodní části zádi tělesa umístěny dva propelery. Zajímavostí je další mimořádná kontrolní akce technického dozoru při prohlídce vlečného remorkéru M4, který by měl po provedení dohodnutých úprav sloužit jako plavidlo pro provádění praktické části zkoušek způsobilosti vedení plavidla za pomoci radaru.

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. Až na ojedinělé případy, kdy rozhodnutí o technické způsobilosti plovoucího zařízení bylo odloženo po prověření stavu plováků, byl stav plovoucích zařízení vyhovující a srovnatelný s minulými roky.

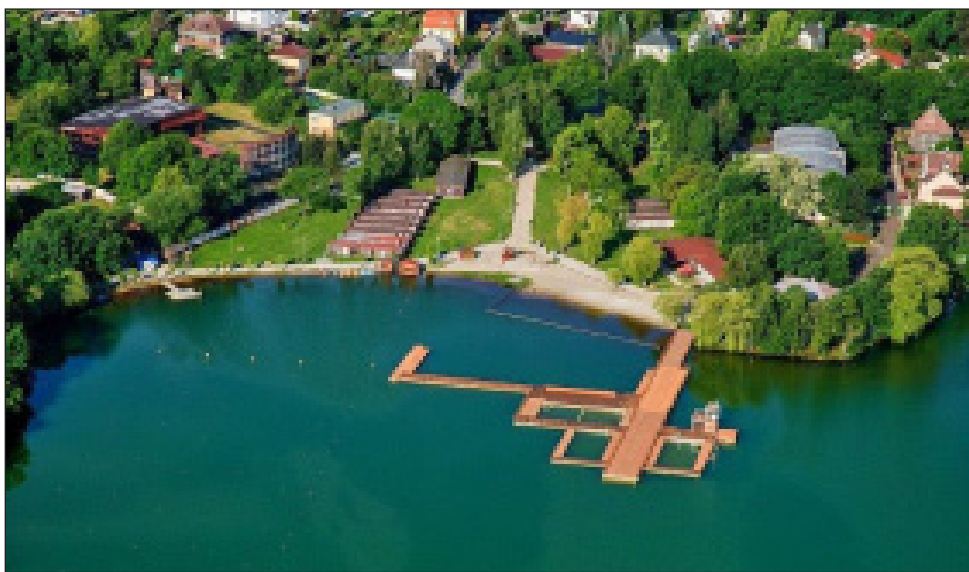
Technické prohlídky plovoucích zařízení, u nichž je jeden z rozměrů větší než 20 m, provádí výlučně subjekt pověřený prováděním prohlídek. Ve spolupráci s ním byl realizován technický dozor stavby plovoucího zařízení Koupacího mola a pochůzkové galerie podle historické předlohy na Kamencovém jezeře v Chomutově vlastníka Statutárního města Chomutov. Od letošního léta slouží toto zařízení, jehož vnější parametry jsou 72 x 80 metrů, pro potřeby veřejnosti.

Za zmínku také stojí zaevidování nové plovoucí násypky k plovoucímu pásovému dopravniku, výrobce Českomoravský šterk, a. s., umístěném na těžebním jezeře šterkopísku v Mankovicích.

V květnu 2018 již tradičně proběhla v Praze kulturní akce Svatojánské slavnosti Navalís 2018, která si vyžádala posouzení technické způsobilosti sestavy plavidel a plovoucích zařízení, na kterých akce probíhala. Jinak v průběhu roku nebyly podniknuty další společné akce s oddělením Plavebního dozoru zaměřené na dozor plavidel v provozu s výjimkou výpomoci jednoho z techniků při dozorové činnosti během prázdninových víkendů.

V průběhu roku 2018 byla pověřena nová právnická osoba prováděním technických prohlídek plavidel (dle § 10 odst. 4 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě). V České republice jsou tak dva subjekty, na které se mohou obracet vlastníci a provozovatelé s požadavky na posouzení technického stavu jejich plavidel.

Objem podaných žádostí o vydání povolení k umístění plavidla na vodní cestě byl srovnatelný s předchozím rokem. V části případů byl důvod v nedostatku volné kapacity lodních výtahů, případně jejich nefunkčnosti a provozovatelé plavidel museli pro provedení prohlídky plavidla na suchu čekat na volnou kapacitu lodního výtahu. V dalších případech oddalují provozovatelé pravidelnou technickou prohlídku u plavidel z ekonomických důvodů. Na základě podané žádosti je tak pro taková plavidla po ověření jejich technického stavu vystavováno povolení pouze k umístění na vodní cestě. U některých plavidel bylo možné prodloužit platnost vydaného lodního osvědčení na nezbytně nutnou dobu dle zákona, a to až na šest měsíců.



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 cejchovních znaků u dříve ocejchovaných plavidel po uplynutí platnosti cejchovních 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	0
Osvědčení o vlastnictví plavidla	1

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	193	32	85	240
Osvědčení plovoucího zařízení		56	45	
Povolení zvláštní přepravy		34	X	X
Cejchovní průkaz	13	2	15	0
Celkem	206	124	145	240

6.2. Malá plavidla

Rok 2018 s sebou přinesl opětovné navýšení objemu práce v oblasti technického dozoru nad malými plavidly. To se týká zejména opětovného nárůstu počtu technických prohlídek. Navíc fakt, že se doposud nepodařilo stabilizovat personální situaci na oddělení plavebních dokladů pražské pobočky, kladl vysoké nároky jak na organizaci práce oddělení, tak i na jednotlivé pracovníky oddělení při zajišťování požadovaných činností oddělení v oblasti malých plavidel.

Hlavní činností oddělení v letní rekreační sezóně bylo zejména zajišťování technických prohlídek u malých plavidel již evidovaných v rejstříku malých plavidel, dále zajišťování zápisů nových plavidel do rejstříku malých plavidel (nová a použitá plavidla dovezená ze zahraničí), vyřizování žádostí o zápis změny v rejstříku malých plavidel (např. změna vlastníka, změna motoru apod.), žádosti o výpisy a výmazy z rejstříku malých plavidel a schvalování technických dokumentací pro vlastní stavbu plavidel. Kromě vyřizování konkrétních žádostí byly pracovníky oddělení poskytovány veřejnosti odpovědi na dotazy, a to jak telefonické, tak i zaslané elektronickou poštou. V roce 2018 se začaly provádět evidenční prohlídky vodních skútrů již přímo u dovozce plavidel, v době před jejich vlastním prodejem. Vzhledem k charakteru výrobku, lze tuto praxi uplatnit pouze u tohoto druhu ma-

lých plavidel. Snížilo se tím zatížení klienta i pracovníků. Po vlastním prodeji pak na Státní plavební správu přichází klient pouze s doklady k vodnímu skútru a nemusí již přivážet samotné plavidlo.

Stejně jako v předchozích letech byly prováděny technické prohlídky malých plavidel v úředních dnech v místě pobočky a dále ve vybraných lokalitách dle zveřejněného ročního plánu technických prohlídek malých plavidel v územní působnosti poboček, které jsou veřejnosti k dispozici na úředních deskách a internetových stránkách Státní plavební správy ve formě Informace. Kromě plánovaných výjezdů se realizovaly také prohlídky mimo plán na základě požadavků provozovatelů operativně tak, aby jednotlivé výjezdy byly co nejvíce efektivní, popřípadě samozřejmě také po přistavení plavidla před budovu pobočky.

Technický stav malých plavidel jako celku se dlouhodobě výrazně nemění. V případech, kdy bylo plavidlo shledáno nezpůsobilým, mají největší podíl ta plavidla, u kterých na špatném technickém stavu nese vinu nedostatečná údržba plavidla ze strany jeho provozovatele. Nedostatečná údržba se odráží ve špatném technickém stavu především obšívky plavidla a stavu instalovaných technologií. Mezi další opakující se závady v rámci technických prohlídek patřila neúplná povinná výstroj plavidla (např. noční signalizace plavidla), na plavidle instalované nechválené vyhrazené technické zařízení a vyústění odpadních vod z plavidla do řeky. V ojedinělých případech byly zjištěny neschválené úpravy konstrukce u plavidel, a to jak u novostaveb, tak i u plavidel v provozu. Zjištěné nedostatky byly řešeny formou správního řízení.

Celkově lze konstatovat, že většina provozovatelů malých plavidel přistupuje zodpovědně k údržbě svých plavidel a udržuje je v technicky způsobilém stavu.

Komunikace s majiteli a provozovateli plavidel probíhala bez vážnějších komplikací. Provozovatelé svá malá plavidla přistavují k technickým prohlídkám v dobrém stavu. Ti, kteří se objednají na příslušný termín mimo pobočku, se většinou dostaví anebo svou neúčast předem omluví. Spíše se stává, že k těmto prohlídkám přistaví svá plavidla někteří nepřihlášení žadatelé. I v těchto případech se zaměstnanci úřadu snaží vycházet vstříc.

V oblasti povolování staveb malých plavidel a malých plovoucích zařízení bylo ke schválení přeloženo nejvíce dokumentací malých plavidel s vlastním strojním pohonem a plovoucích zařízení. Znatelně se zmenšilo množství formálních vad a zásadních konstrukčních nedostatků dokumentací předložených ke schválení. Částečně to lze přičíst skutečnosti, že předkládané dokumentace jsou v porovnání s předešlým obdobím ve větší míře zpracovávány odborně způsobilými osobami. Dalším důvodem zvýšené úspěšnosti žadatelů o schválení technické dokumentace je jejich lepší informovanost. Ta je zajištěna formou podrobně zpracovaných pokynů zveřejněných na webových stránkách úřadu a dále konzultacemi prováděnými ještě před podáním žádosti.

Na základě žádosti podané žadatelem Vltavan Čechy - svaz vltavanských spolků, z. s., a provedené prohlídky byla vystavena dvě povolení pro zvláštní přepravu nevidovaného malého plavidla „Vltavan“. Jednalo se o vlastní stavbu dřevěného plavidla – repliku „dřevěného šífu“. Plavidlo bylo bez strojního pohonu a v sestavě s jiným plavidlem proběhly ukázkové plavby na vodní cestě Vltava v centru Prahy. Do konce října mělo plavidlo povolené stání na pražském nízkém nábřeží, kde si jej mohli zájemci prohlédnout.

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	3030	136	333	548
Mezinárodní osvědčení pro rekreační plavidlo		1041	1491	841
Celkem	3030	1177	1824	1389

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

U zápisů do rejstříků již dlouhodobě převažují malá plavidla, kterých je mnohonásobně více než ostatních plavidel. Nových zápisů velkých plavidel do plavebního rejstříku je minimum. Nově zapisovaných plovoucích zařízení do rejstříku jsou také pouze řádově jednotky.

V roce 2018 bylo do plavebního rejstříku zapsáno několik velkých plavidel. V jednom případě se jednalo o dovoz starší osobní lodě ze zahraničí, u které vlastník před uvedením do provozu provádí celkovou rekonstrukci pod dozorem organizace pověřené prováděním inspekčních prohlídek plavidel. V druhém případě byla dovezena a zapsána do plavebního rejstříku nová osobní loď s platným lodním osvědčením vystaveným ve Spolkové republice Německo. Jako další byla v roce 2018 zapsána do plavebního rejstříku nová plavidla – tlačný remorkér, čtyři převozní lodě, jedna motorová nákladní loď PELAROO 1 (rok stavby 1953) a dvaadvacet plovoucích zařízení.

Malá plavidla nově zapsaná do rejstříku byla vyrobená převážně v zahraničí, menší zastoupení mají plavidla od českých výrobců a vlastní stavby dle schválené technické dokumentace.

Největší podíl u nově zapisovaných malých plavidel tvoří gumotextilní nafukovací čluny čínské, ukrajinské nebo lotyšské výroby, které vlastníci osazují přívěsnými motory, většinou nižších výkonů. V ojedinělých případech ukrajinských nebo čínských výrobků byly zjištěny nedostatky, kdy štítky osazované na plavidla výrobcem neobsahovaly předepsané údaje, a nebylo doloženo CE prohlášení o shodě k plavidlu. Ve většině těchto případů se jednalo o plavidla zakoupená přímo na Ukrajině nebo plavidla, která byla zakoupena prostřednictvím e-shopů.

Další velkou skupinou malých plavidel nově zapisovaných do rejstříku jsou plavidla vyrobená především v Polské republice, Čínské lidové republice, Spojených státech amerických, Kanadě a České republice. Nejpočetněji zastoupenou skupinou plavidel vyrobených v České republice jsou obytná plavidla, tzv. hausboty. Početně nejmenší skupinou jsou pak vlastní stavby plavidel, postavené na základě Státní plavební správou schválené dokumentace.

Úplnou novinkou zápisu do rejstříku malých plavidel bylo jedenáct registrovaných jetsurfů. Jedná se o surfové prkno poháněné zabudovaným spalovacím motorem, ovládané náklony těla surfaře a přidáváním plynu rukou. Slouží k rekreačním účelům, ale také ke sportování. S tímto unikátním českým výrobkem se dokonce jezdí závody světového poháru. Dá se předpokládat, že počet nových registrací tohoto plavidla u nás nadále poroste.

Novela zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, umožnila od roku 2016 provoz vodních skútrů na vodních cestách České republiky za stejných podmínek, které platí pro ostatní malá plavidla se strojním pohonem. V důsledku toho došlo v uplynulých dvou letech k nárůstu nových zápisů vodních skútrů do rejstříku malých plavidel a tento trend dále pokračoval i v roce 2018.

Nová rekreační plavidla vyrobená od roku 2017, na která se vztahují požadavky Směrnice 2013/53/EU o rekreačních plavidlech a vodních skútrech, již musela mít vystavené CE prohlášení o shodě s odkazem na platnou směrnici 2013/53/EU, která nahradila směrnici 94/25/ES a 2003/44/ES.

Značný zájem přetrvává také v segmentu individuálních dovozů použitých malých plavidel. Jedná se o plachetnice, obytná plavidla a o rychlá plavidla, schopná plavby v kluzu. Hlavním důvodem poměrně rozsáhlého objemu dovozů je cenová dostupnost použitých plavidel. Jedná se jak o individuálně dovezená použitá plavidla pro vlastní spotřebu, tak i plavidla, která jsou po jejich dovozu do republiky dále určena k dalšímu prodeji. Z větší části se jedná o starší plavidla, kdy jejich věk překročil 20 let. Plavidla jsou dovážena převážně ze západní Evropy. Převládají dovozy ze Spolkové republiky Německo, Švýcarské konfederace a Nizozemského království. Technický stav u dovozových plavidel je vzhledem k jejich věku většinou uspokojivý. V některých případech bylo u těchto plavidel nutné dát jejich technický stav do souladu s národními předpisy. Jednalo se především o likvidaci odpadů z toalet a umyvadel a doplnění revizí vyhrazených technických zařízení na plavidle (elektrická silnoproudá zařízení a zařízení na tekutý plyn). Další problémy vznikaly s předložením povinných dokladů prokazujících uvedení plavidla do provozu v rámci států evropského společenství.

V menším rozsahu byly realizovány také dovozy použitých rekreačních plavidel z USA a Kanady. Zde pro zájemce o dovoz použitého rekreačního plavidla z těchto zemí bylo nutné doložení shody s technickými požadavky stanovenými v nařízení vlády č. 96/2016 Sb., o rekreačních plavidlech a vodních skútrech, a zákonu č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky. Vyskytlo se několik ojedinělých případů u použitých rekreačních plavidel dovezených ze států mimo EU, kdy nebylo možné plavidlo zapsat do rejstříku malých plavidel. Důvodem bylo nedoložení splnění technických požadavků dle výše uvedených předpisů.

Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2018		
	Zapsaná	Vymazaná
Praha	34	4
Děčín	10	0
Přerov	12	10
Celkem	56	14

Plavidla zapsaná a vymazaná v rejstříku malých plavidel v roce 2018		
	Zapsaná	Vymazaná
Praha	644	114
Děčín	119	12
Přerov	235	37
Celkem	998	163

Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2018				
Typ plavidla	Počet *	Výkon [kW]	Nosnost [t]	Obsaditelnost [os]
Osobní lodě	89	12930	X	12824
Motorové nákladní lodě	52	23618	54931	X
Remorkéry	78	24223	X	X
Vlečné čluny **)	6	X	1323	X
Tlačné čluny	131	X	63607	X
Převozní lodě	86	1165	368	2482
Speciální lodě	17	1994	1659	480
Plovoucí stroje	85	811	985	X
Plovoucí zařízení	614	X	9362	1916
Celkem	1158	64741	132568	4466

*) Plavidla bez ohledu na platnost lodního osvědčení.

**) Včetně vlečno-tlačných člunů.

Plavidla evidovaná v rejstříku malých plavidel k 31. 12. 2018	
Typ plavidla	Počet
S vlastním strojním pohonem	14369
Plachetnice	3047
Bez vlastního strojního pohonu	604
Celkem	18020

7. Zkoušky způsobilosti

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

V oblasti zkoušek způsobilosti vůdců plavidel jiných než malých byly teoretické zkoušky písemné a ústní prováděny v sídle poboček. Zkoušky mimo sídlo poboček organizované ve 12 termínech se týkaly ověřování praktických dovedností kapitánů kategorie C, kteří doložili nejméně 12 měsíců praxe. Zkoušky proběhly v těchto místech: přehrada Slapy, Hluboká nad Vltavou, Frymburk (přehrada Lipno I), Praha, Děčín-Rozbělesy, Punkevní jeskyně, Veselí nad Moravou, Brněnská přehrada, přehrada Dalešice a Spytihněv

V rámci nově vydávaných průkazů způsobilosti vůdců plavidel jiných než malých byla vydávána také osvědčení pro přepravu cestujících a traťová osvědčení pro kapitány kategorie B na německý úsek Labe Schöna - Hamburg.

Zájem o získání způsobilosti lodník trval i v letošním roce. Termíny této zkoušky byly sloučeny s termíny zkoušek pro získání osvědčení odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby.

Oproti roku 2017 výrazně vzrostl na pobočce Praha zájem o zkoušky způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru, počet žadatelů se zvýšil o 52 %. Na pobočce Děčín nejsou zatím tyto zkoušky organizovány, neboť stále není k dispozici v této lokalitě vhodné plavidlo, které by bylo kontinuálně k dispozici pro praktickou část zkoušky.

Pobočka Praha zaznamenala vzrůstající zájem o zkoušky k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby, na pobočce Přerov zájem o toto osvědčení trvá.

Zájem o zkoušky pro získání osvědčení ADN se rozložil mezi pobočku Praha a pobočku Děčín. V její blízkosti vzniklo nové školicí středisko firmy DGSA Bohemia, s. r. o., pověřené Státní plavební správou k zajišťování školení odborníků na přepravu nebezpečných věcí ADN, což bylo plaveckou veřejností přijato velice kladně. V Děčíně začala následně provádět odborná školení i firma DEKRA, a. s., která do této doby působila výhradně v Praze. Nadále také probíhaly obnovy vydaných průkazů v posledním roce jejich pětileté platnosti.

Ve sledovaném období nebyl zájem o zkoušky bezpečnostního poradce.

Naopak se zvýšil počet žadatelů o zkoušky inspektora určeného technického zařízení na plavidle.

Na pobočkách Praha a Děčín stále přetrvává velký zájem o vydávání plaveckých služebních knížek, a to jak pro nové žadatele, tak i pro stávající držitele knížek (zde se jedná o výměnu původní, již popsané knížky). Velký objem činnosti na tomto úseku byl v průběhu celého roku věnován pravidelnému ověřování praxí předkládaných ke kontrolnímu záznamu, zapisování nově získaných způsobilostí lodníka, lodního strojníka a kormidelníka. Zároveň byly do těchto dokladů prováděny aktualizace záznamů zdravotní způsobilosti a zapisovány změny osobních údajů. Absolventům Střední školy lodní dopravy v Děčíně prováděli zaměstnanci Státní plavební správy zápisy dodatku ke způsobilosti lodník pro uznání této způsobilosti na Rýně na základě výučního listu. Zahraniční úřadovny zasílaly zaměstnancům poboček průběžné informace o provedených zápisech rýnských způsobilostí do českých plaveckých služebních knížek a o ukončení platnosti těch, které byly

vydány v České republice, za které byly následně vystaveny další plavecké služební knížky úřadovny v Německou, případně v Nizozemí.

Nebyl zaznamenán výskyt falešných plaveckých služebních knížek ani problémů s jejich užíváním v zahraničí.

Zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů posádek plavidel						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé způsobilosti	Celkem vydáno průkazů v roce 2018	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů způsobilosti k 31. 12. 2018
Lodník	16	71	8	784	341	5589
Kapitán B	26	131	59	201	43	1120
Kapitán C		54	16		46	473
Strojmistr		31	22		9	271
Převozník		7	6		0	74
Kapitán I. třídy						340
Kapitán II. třídy						195
Kapitán III. třídy						205
Kapitán IV. třídy						278
Převozník I. třídy						178
Převozník II. třídy						172
Převozník III. třídy						312
Strojmistr I. třídy						27
Strojmistr II. třídy						253
Způsobilost k vedení plavidla plujícího pomocí radaru	5	58	41	41	0	559

Vydané plavecké služební knížky		
Pracoviště	Počet	
	2018	K 31. 12. 2018
Pobočka Praha	182	2061
Pobočka Děčín	462	6865
Pobočka Přerov	140	3600
Celkem	784	12526

Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2018	Z toho bez zkoušky ne jako nový doklad	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2018
Inspektor určeného technického zařízení	6	6	5	5	0	57
Provozování vodní dopravy pro cizí potřeby	17	9	7	8	1	281
Přeprava nebezpečných věcí (ADNR)	19	124	78	224	222	1359
Bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí	1	0	0	0	0	24
Celkem	X	139	90	237	223	1721

Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2018	
Zařízení	Počet
Tlaková (z toho parních kotlů)	19 (3)
Plynová	20
Elektrická silnoproudá	29
Zdvihací	8
Celkem	76

7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel

V oblasti zkoušek způsobilosti vůdců malých plavidel bylo zorganizováno 94 zkoušek v místě sídla pobočky, 14 mimo pobočky, konkrétně v Českých Budějovicích, Hradci Králové a v Hlučíně.

Zájem o tyto zkoušky stále nijak neslábne. Zejména pobočka Praha, ale i pobočka Děčín a pobočka Přerov řeší vysoký počet přihlášených žadatelů, zejména v době před letní sezónou a bezprostředně po ní.

Dnem 31. 12. 2018 skončila třetí fáze výměny dokladů vůdců malých plavidel dle přechodných ustanovení zákona č. 187/2014 Sb. O výměnu průkazu způsobilosti vůdce malého plavidla si často držitelé žádali bez ohledu na pozdější možnou lhůtu výměny. Také v tomto roce byla prováděna hromadná výměna dokladů pro příslušníky Hasičského záchranného sboru České republiky.

Trvá také zájem o vydání náhradních dokladů pro oblast plavby 2.0 – 3.0.

Nově byly na všech pobočkách prováděny ve spolupráci s oddělením dozoru kontroly osob pověřených ověřováním praktických dovedností při vedení malého plavidla při výkonu jejich činnosti na vodě.

Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů *)	Počet žadatelů	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2018	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2018
Vůdce malého plavidla	108	4549	3727	7059	3261	88595
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost I **)	X	4486	3819	7147	2606	46286
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost C	108	3536	2693	5131	2082	40100

*) 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

Zkoušky způsobilosti pořádané pro kategorii M a M24 v Praze-Modřanech proběhly ve čtyřech termínech a bylo na nich vyzkoušeno 14 žadatelů, všichni žadatelé byli úspěšní. Zkoušky způsobilosti pro kategorii S v Marině Orlik na přehradní nádrži Orlik proběhly ve dvou termínech a bylo na nich vyzkoušeno 9 žadatelů, z nichž bylo pět žadatelů úspěšných. Na základě těchto zkoušek, v případě

právnických osob i bez zkoušky, bylo žadatelům vydáno celkem 16 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 byla dále vydána čtyři potvrzení o odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla pro výše uvedené kategorie.

Stále jsou patrné velké rozdíly mezi připraveností žadatelů, stále u některých přetrvává neznalost, často v oblasti teoretického základu k praktické činnosti, což se odráží v počtu opravných zkoušek, které žadatelé absolvují.

Celkově lze však říci, že zájem o tyto zkoušky je stále nižší, neboť počet pověřených osob je poměrně vysoký a většina zájemců již pověření vlastní.

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 2018	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2018
Pověření k ověřování	6	17	16	163
Odborná způsobilost k ověřování	6	4	4	62

*) 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

Plavební popisy vodních cest jsou publikovány střídavě tak, že každý rok je uveden popis jedné vodní cesty dopravně významné využívané. Plavební popis vodní cesty Morava bude uveden v Plavební ročence 2019 a plavební popis vodní cesty Vltava v Plavební ročence 2020.

8.1. Vodní cesta dolní Labe

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
státní hranice ČR – SRN	726,60						
vývaziště Hřensko	726,74–726,90						zeď
	726,91–727,88	kotviště Schöna (SRN)					
vývaziště Hřensko	727,34–728,00						šikmý břeh
ohlašovací povinnost VHF 80	727,54						povinnost kontaktovat SPS Děčín, středisko RIS, tel: 840 111 254, RIS@lavdis.cz
	728,03	motorový přívoz Schöna					osobní
ústí řeky Kamenice	728,10						
stání pro osobní lodě Hřensko	728,12–728,25						
vývaziště Hřensko	728,64–728,78						šikmý břeh
vývaziště Hřensko	728,87–729,19						dalby, šířka stání 32m
ústí potoka Suchá Kamenice	729,49						
	730,00	státní hranice ČR – SRN					
	730,00	ústí Hraničního potoka					
vrchní vedení	730,11						
vrchní vedení	731,86						
	731,91	kyvadlový přívoz Dolní Žleb					osobní, nákladní 20t
	731,93	ústí Dolnožlebského potoka					
ústí Studeného potoka	733,59						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	735,16	ústí potoka Čertova Voda					
vrchní vedení	735,90						
tankovací stanice Loubí	737,66– 737,80						
veřejný přístav Děčín-Loubí	737,80– 740,50						šířka stání 22 m
	738,13– 738,22	vývaziště Prostřední Žleb					dalby
železniční most Děčín-Loubí	738,87		37,76 pravé 31,59 levé	10,00 9,64			poproudň protiproudň
Děčín-Loubí – Ter- minál	738,98– 739,60						
	739,15– 739,60	vývaziště Děčín- -Horní Žleb					dalby, šířka stání 22 m
	739,64	obratě					
	739,71– 740,35	zákaz potkávání a předjíždění					plavební úžina Děčín-Hégr
	740,10	ústí potoka Ostružník					
	740,28– 740,45	vývaziště Děčín					šikmý břeh, šířka stání 22 m
veřejný přístav Děčín-Loubí	740,50– 737,80						šířka stání 22 m
silniční most Děčín „Tyršův“	740,52		87,48	8,40			
stání pro osobní lodě Děčín	740,67– 740,72						
ústí odtoku ze Zám- eckého rybníku	740,78						
ústí Ploučnice	740,85						
	740,92– 741,74	zákaz potkávání a předjíždění					plavební úžina Děčín-železniční most
železniční most Děčín	741,11		38,97	8,13			pravé mostní pole průjezdne pouze proti proudu nad 400 cm Ústí n/L
	741,21	ústí Jílovského potoka					
silniční most Děčín „Nový“	741,51		50,09	7,24			
	741,91	vjezd do veřejného přístavu Děčín- -Rozbělesy					
vývaziště Děčín- -Staré Město	741,91– 741,99						kolmá zeď

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	742,00– 744,10	vývaziště Děčín- -Rozbělesy					šikmý břeh, ochranná funkce pouze v úseku ř. km 742,00– 743,28 v bazénu
	742,06– 742,15	vymezená vodní plocha dle § 30a odst. 1 písm. a) zák. 114/1995 Sb.					do 12 kW, v bazénu
vrchní vedení	742,59						
	743,33	obratišť					
	743,45– 743,60	překladiště Kovošrot					zed'
loděnice Děčín- -Křešice	743,80– 744,35						zákaz vlnobití, tři lodní výtahy
	744,18	ústí Chrochvického potoka					
vrchní vedení	744,37						
vrchní vedení	744,83						
ústí Kameničky	745,40						
	746,31	ústí Račího potoka					
vrchní vedení	746,88						
ústí Jakubského potoka	749,29						
	749,50	ústí potoka Poustka					
	749,71– 750,03	vývaziště Dobkovice					šikmý břeh
vrchní vedení	750,56						
ústí Rychnovského potoka	750,58						
vrchní vedení	750,61						
ústí Těchlovického potoka	751,27						
	752,06– 752,35	vývaziště Roztoky					šikmý břeh
	752,72– 753,50	zákaz potkávání a předjíždění					plavební úžina Roztoky
vrchní vedení	753,32						
	755,17	ústí Lužického potoka					
ústí Lučního po- toka	755,19						
vrchní vedení	755,82						
kyvadlový přívoz Velké Březno	757,05						osobní, nákladní 20t

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
ústí Homolského potoka	757,18						
vrchní vedení	758,45						
lávka s plynovo- dem	759,46		50,07	8,24			plynovod
	760,10– 760,36	překladiště Tonaso Neštěmice					zeď
	760,39	ústí Neštěmického potoka					
	760,42– 761,29	zákaz potkávání a předjíždění					plavební úžina Neštěmice
přístaviště Ústí n/L-Svádiv	761,14	motorový přívoz Neštěmice					osobní, bez přístavních můstků
	761,20– 762,81	veřejný přístav Ústí n/L-Krásné Březno					
	762,81	vjezd do Centrálního přístavu Ústí n/L					ochranný přístav, 1 bazén, vysokovodní kruhy
ústí Kojetického potoka	762,93						
	763,32– 763,72	vývaziště Ústí n/L- -Krásné Březno					šikmý břeh
	763,82	obratišť					
	763,87	vjezd do Západ- ního přístavu Ústí n/L					1 bazén
	763,99– 764,44	vývaziště Ústí n/L- -Krásné Březno					šikmý břeh, šířka stání 22m
silniční most Ústí n/L „Mariánský“	764,73		50,97	8,41			
	765,14– 766,10	zákaz potkávání a předjíždění					plavební úžina Ústí n. L.
silniční most Ústí n/L „Dr.E.Beneše“	765,23		31,41	6,92			
	765,34	přístaviště Ústí n/L.					přístavní můstek
	765,50	ústí Bíliny					
železniční most Ústí n/L	765,68		44,34	7,00			
	765,96	vodočet Ústí n/L.					
	766,34	obratišť					
	766,46– 766,52	čekací stání					dalby
čekací stání pro malá plavidla	767,28						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
obslužná lávka přes malou plaveb- ní komoru Ústí n/L-Střekov	767,48		13,02	2,94			plavební znak s proměnlivou hodnotou podjezd- né výšky
malá plavební komora Ústí n/L- -Střekov					13	2 x 82,50	
velká plavební komora Ústí n/L- -Střekov	767,48				24	170	
pohyblivý jez Ústí n/L-Střekov	767,67						pěší lávka přes jez a plavební komory
čekací stání pro malá plavidla	767,85						
	767,87– 769,00	veřejný přístav Ústí n/L-Vaňov					šířka stání 32m
čekací stání	768,10– 768,80						dalby
	768,60– 768,95	vývaziště Ústí n. L.-Vaňov					šikmý břeh, šířka stání 32m
	769,03	přístaviště Ústí n/L-Vaňov					přístavní můstek
	769,11	motorový přívoz Ústí nad L.-Vaňov					osobní
přístaviště Ústí n/L-Brná	769,42						pro motorový při- voz Ústí n/L-Vaňov
ústí Průčelského potoka	770,94						
Policie ČR, Poříčí oddělení Ústí n/L- -Brná	771,13						
vrchní vedení	771,23						
vrchní vedení	771,32						
	771,49– 772,49	trať pro zkoušení rychlosti plavidel se strojním poho- nem					
vymezená vodní plocha dle § 30a odst. 1 písm. a) a b) zák. 114/1995 Sb.	771,49– 772,49						
ústí Němečského potoka	772,60						
vyústění kanaliza- ce Sebužín	773,53						
ústí Tlučenského potoka	773,69						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	775,10	přístaviště Dolní Zálezly					přístavní můstek, ochranná funkce pouze pro přístavní můstek
	775,14	přístaviště Dolní Zálezly					pro motorový přívoz Ústí n/L- -Církvice
	775,19– 775,25	vývaziště Dolní Zálezly					pro malá plavidla, ochranná funkce pouze pro přístavní molo
	775,53	ústí Moravanky					
motorový přívoz Ústí n/L-Církvice	775,95						osobní
vrchní vedení	776,93						
lávka s vodovodem	777,47		89,46	11,40			vodovod
přístaviště Libo- chovany	778,81						přístavní můstek, ochranná funkce pouze pro přístavní můstek
vrchní vedení	779,51						
	779,67– 780,16	vývaziště Litochovice n/L					šikmý břeh
	782,15– 782,30	vymezená vodní plocha dle § 30a odst. 1 písm. a) zák. 114/1995 Sb.					do 15 kW
vrchní vedení	782,96						
přístaviště Velké Žernoseky	783,00– 783,06						zeď, šířka stání 22 m
přístaviště Velké Žernoseky	783,15	motorový přívoz Malé Žernoseky					osobní
	783,53	ústí Milešovského potoka					
vjezd na vodní plochu Velké Žernoseky a k veřejnému přístavu Pišťany	783,88						ochranný přístav pro malá plavidla, tankovací stanice
	784,54– 784,71	vývaziště Lhotka n/L					
	784,70– 784,95	loděnice Lhotka n/L					
	786,06	přístaviště Lovosice					přístavní můstek, ochranná funkce pouze pro přístavní můstek, šířka stání 8 m

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	786,23	ústí Modly					
	786,45	motorový přívoz Lovosice					osobní
	786,48	vjezd do dolního plavebního kanálu Lovosice					
přístaviště Píšťany	786,61						pro motorový přívoz Lovosice
	786,80– 787,08	veřejný přístav Lovosice					ochranný přístav
	787,10– 787,25	čekací stání					dalby
	787,34	čekací stání pro malá plavidla					
	787,38	velká plavební komora Lovosice			22	155	
		malá plavební komora Lovosice			12	110	
	787,38	pěší lávka přes plavební Lovosice		6,80			
pohyblivý jez Lovosice	787,54						
	787,63	čekací stání pro malá plavidla					
	787,66– 787,76	čekací stání					dalby
	787,76	vjezd do horního plavebního kanálu Lovosice					
vrchní vedení	787,98						
železniční most Lovosice	788,07		28,64 levé 54,31 střední	6,646,73			poproudň obousměrné
	788,13– 788,37	překladiště Lovo- chemie Lovosice					dalby, zeď
ústí Žalhostického ramene	788,19						
vývaziště Žalhos- tice	788,33– 788,51						šířka stání 22 m, dalby
	788,46– 789,15	veřejný přístav Lo- vosice-Prosmky					
	789,13– 789,58	obratíště					
	789,15– 789,61	vývaziště Lovosi- ce-Prosmky					šířka stání 22 m, dalby
vrchní vedení	790,37						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
silniční most Lito- měřice „generála Chábery“	790,77		80,00	8,23			
vrchní vedení	791,73						
	792,00– 792,12	vývaziště Litoměřice-Želetice					šikmý břeh, šířka stání 22 m
přístaviště Litoměřice	792,08– 792,14						dalby, šířka stání 22 m
vývaziště Litoměřice	792,20						max. 16 malých plavidel, přístavní molo, v ústí starého mlýnského ramene
silniční most Lito- měřice „Tyršův“	792,38		35,95	6,35			
	792,48	ústí Ohře					
	794,07	ústí Staré Ohře					
vrchní vedení	794,39						
	794,58– 794,73	čekací stání					dalby
	794,90	čekací stání pro malá plavidla					
	795,00	vjezd do dolního plavebního kanálu České Kopisty					
	795,16	velká plavební komora České Kopisty			22	155	
		malá plavební komora České Kopisty			11	85	
	795,30	pěší lávka přes plavební komory České Kopisty					
	795,43	čekací stání pro malá plavidla					
pohyblivý jez České Kopisty	795,69						
	795,82	vjezd do horního plavebního kanálu České Kopisty					
	795,82- 795,94	čekací stání					dalby
vymezená vodní plocha dle § 30a odst. 1 písm. a) a b) zák. 114/1995 Sb.	796,20- 797,20						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	796,67– 796,97	vývaziště Počaply					šikmý břeh
ústí Lučního potoka	797,24						
ústí Blatenského potoka	798,34						
	798,40– 798,50	překladiště Nučnický					ochranná funkce pro nakládací rampu
vrchní vedení	798,74						
vývaziště Nučnice	799,30– 799,33						malá plavidla, ochranná funkce pouze pro přístavní molo
přístaviště Nučnice	799,41						pevné molo
	799,97	vývaziště Nučnický					
přístaviště Nučnice	800,03						pro motorový přívaz Nučnický
	800,05	motorový přívaz Nučnický					osobní
ústí Okenského potoka	800,33						
vývaziště Lounky	802,80						malá plavidla, vjezd pouze z ř. km 802,50
	803,08– 803,26	vývaziště Libotenice					šikmý břeh
ústí Záhorecké strouhy	803,10						
	803,26– 803,30	vývaziště Libotenice					malá plavidla, ochranná funkce pouze pro přístavní molo
	803,37	ústí Libotenické strouhy					
	803,39	přístaviště Libotenice					osobní lodě, ochranná funkce pouze pro přístavní mústek
vrchní vedení	803,83						
vrchní vedení	807,94						
	808,29	vjezd do dolního plavebního kanálu Roudnice n/L					
čekací stání	808,48– 808,60						dalby
	808,72	čekací stání pro malá plavidla					

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	808,72	velká plavební komora Roudnice n/L			22	155	
		malá plavební komora Roudnice n/L			11	85	
	808,82	pěší lávka přes plavební komory Roudnice n/L					
	808,95	čekací stání pro malá plavidla					
	809,00– 809,83	omezení rychlosti na 5 km/h					
čekací stání	809,10– 809,26						zeď
	809,20– 809,31	přístaviště Roudni- ce n/L					zeď
	809,62	Povodí Labe, stát- ní podnik, Závod Roudnice n/L.					
pohyblivý jez a silniční most Roudnice n/L	809,73		27,94	9,87			
	809,87	vjezd do horního plavebního kanálu Roudnice n/L					
vymezená vodní plocha dle § 30a odst. 1 písm. a) a b) zák. 114/1995 Sb.	810,42– 811,04						
	810,47– 810,90	vývaziště Roudnice n/L					šikmý břeh, šířka stání 22 m
	812,17	ústí Dobřínské strouhy					
	815,50– 815,80	překladiště Kozlovice					dalbové stání
vrchní vedení	815,80						
vrchní vedení	815,83						
	818,16	vjezd do dolního plavebního kanálu Štětí-Račice					
	818,27– 818,44	čekací stání					dalby
	818,50	čekací stání pro malá plavidla					
	818,59	velká plavební ko- mora Štětí-Račice			22	155	

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
		malá plavební ko- mora Štětí-Račice			11	86	
	818,75	pěší lávka přes plavební komory Štětí-Račice		6,80			
	818,92	čekací stání pro malá plavidla					
	818,94	pohyblivý jez Štětí-Račice					
	819,19	vjezd do horního plavebního kanálu Štětí-Račice					
	819,28- 819,54	čekací stání					zeď
překladiště Štětí	820,75– 820,92						šířka stání 22 m, zeď
	820,98– 821,44	vývaziště Hněvice					šikmý břeh, šířka stání 22 m
	821,46- 821,59	překladiště Hněvice					dalby
silniční a železniční most Štětí	821,59		61,41	5,66			
vývaziště Štětí	821,60– 821,85						malá plavidla, šikmý břeh
vrchní vedení	822,98						
	823,18	vjezd do přístavního bazénu Hněvice					ve vjezdu omezený ponor, v bazénu pouze kotviště, chráněné místo
	825,10	přístaviště Horní Počaply					přístavní můstek
vrchní vedení	826,97						
	827,28	výústní objekt elektrárny Mělník					
	827,70	jímací objekt elek- trárny Mělník					
vrchní vedení	828,15– 828,30						
	828,45– 828,75	vývaziště Křivenice					
vrchní vedení	828,49						
ústí Liběchovky	829,59						
	830,10	vjezd do dolního plavebního kanálu Dolní Beřkovice					
	830,20	čekací stání pro malá plavidla					

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	830,41	lávka pro pěší přes plavební komory Dolní Beřkovice					
	830,53	velká plavební komora Dolní Beřkovice			22	200	
		malá plav. komora Dolní Beřkovice			11	85	
	830,58	pohyblivý jez					
vrchní vedení	830,71						
	830,84	vjezd do horního plavebního kanálu Dolní Beřkovice					
lávka pro pěší a horkovod Dolní Beřkovice	832,48		128,93	10,10			
veřejný přístav Mělník	834,36– 836,66						ochranný přístav, 2 bazény
vjezd do přístavních bazénů Mělník	834,38						
vrchní vedení	835,31						
ústí potoka Pšovka	835,43						
silniční most Mělník	835,75		102,87	11,30			
vrchní vedení	836,07						
silniční most Mělník	836,66		53,96	6,40			
	837,05	vjezd do plavební- ho kanálu Hořín					
	837,38	soutok s Vltavou					

8.2. Vodní cesta střední Labe

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
vjezd do vývaziště a loděnice Mělník-Hadík	839,17						suchý dok
vývaziště Mělník-Hadík	839,90– 840,00						
vjezd do dolního plavebního kanálu Obříství	842,88						
čekací stání	842,86– 843,06						
plavební komora Obříství	843,13				12	85	
čekací stání	843,30– 843,40						
vjezd do horního plavebního kanálu Obříství	844,35						
pohyblivý jez Obříství	843,50						
vrchní vedení	845,16						
vrchní vedení	845,18						
silniční most Obříství- „Na Štěpáně“	845,30		29,03 pravé 29,04 levé	4,70			plavební znak s proměnlivou hodnotou podjezdné výšky
	845,45– 845,60	vývaziště „Na Štěpáně“					
vrchní vedení	845,92						
vrchní vedení	845,95						
lávka s odpadním potrubím	848,06		67,73	7,00			
krytá lávka pro odpady	848,47		65,22	7,50			
krytá lávka pro odpady	848,58		69,86	10,00			
ústí Košáteckého potoka	848,80						
železniční most Neratovice	849,83		40,35	5,00			
vrchní vedení	848,94						
vjezd do dolního plavebního kanálu Lobkovice	850,04						
čekací stání	850,20– 850,25						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
pohyblivý jez Lobkovice	850,31						
plavební komora Lobkovice	850,32				12	85	
čekací stání	850,55– 850,60						
vjezd do horního plavebního kanálu Lobkovice	850,67						
čekací stání pro malá plavidla	850,73– 850,74						
	851,03– 851,23	vývaziště Lobkovice					
vrchní vedení	853,23						
	854,57– 854,77	vývaziště Jiřice					
vrchní vedení	854,88						
vrchní vedení	854,95						
	855,11	vjezd do přístavního bazénu Kostelec n/L					v bazénu omezený ponor
vrchní vedení	856,83						
silniční most Kostelec n/L	856,92		24,10	6,00			
plavební komora Kostelec n/L	857,42				12	85	
pohyblivý jez Kostelec n/L	857,43						
	857,90- 858,20	vymezená vodní plocha dle § 30a odst. 1 písm. a) zák. 114/1995 Sb.					
vrchní vedení	858,18						
vývaziště Křenek	859,34– 859,48						
vrchní vedení	861,02						
vjezd do těžebního jezera Borek	862,66						překladiště
	864,20	ústí vodáckého kanálu					
vjezd do dolního plavebního kanálu Brandýs n. L.	864,62						
vrchní vedení	864,62– 864,76						
překladiště Povodí Labe, státní podnik	864,75– 864,90						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
silniční most Brandýs n/L	865,02		11,90	5,25			
	865,03- 865,10	vymezená vodní plocha dle § 30a odst. 1 písm. a) zák. 114/1995 Sb.					v podjezí
plavební komora Brandýs n/L.	865,08				12	85	
pohyblivý jez Brandýs n/L	865,20						
vývaziště Brandýs n/L	865,40– 865,50						chráněné stání
vrchní vedení	865,72						
vjezd do horního plavebního kanálu Brandýs n/L	865,90						
vrchní vedení	867,03						
dálniční most Brandýs n/L	867,11		44,02	6, 10			
vrchní vedení	867,33						
vrchní vedení	867,66						
	867,87	ústí Zelenečského potoka					
vrchní vedení	868,73						
ústí Jizery	869,14						
	869,34– 869,60	vývaziště Lázně Toušeň					
lávka pro pěší Toušeň	869,66		72,09	7,00			
vrchní vedení	869,81						
vrchní vedení	870,28						
vrchní vedení	870,44						
vrchní vedení	871,07						
vrchní vedení	871,15						
vrchní vedení	871,69						
	872,28	plavební komora Čelákovice			12	85	
pohyblivý jez Čelákovice	872,33						
lávka pro pěší Čelákovice- „Grado“	872,75						
vrchní vedení	873,04						
železniční most Čelákovice	873,63		34,56 pravé 26,98 levé	4,70			plavební znaky s proměnlivou hodnotou podjezdné výšky

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
vrchní vedení	874,27						
	875,38	ústí Výmoly					
lávka s plynovodem	877,36		41,15	12,60			
	878,05	plavební komora Lysá n/L			12	85	
pohyblivý jez Lysá n/L	878,07						
vývaziště Lysá n/L	879,35– 879,90						
vrchní vedení	880,07						
silniční most Litol	880,36		88,80	7,00			
vrchní vedení	881,36						
vrchní vedení	882,84						
vývaziště Ostrá	882,95– 883,20						
vjezd do dolního plavebního kanálu Hradištko	887,33						
vrchní vedení přes plavební komoru	887,51						
pohyblivý jez Hradištko	887,57						
plavební komora Hradištko	887,58				12	85	
vjezd do horního plavebního kanálu Hradištko	887,93						
	891,22	ústí Výrovky					
plavební komora Kostomlátky	891,44				12	85	
pohyblivý jez Kostomlátky	891,44						
vrchní vedení	892,92						
překladiště Povodí Labe, státní podnik	893,98– 894,09						
železniční most Nymburk	895,38		33,58	5,25			
Policie ČR, Poříční oddělení Nymburk	895,82						
silniční most Nymburk	895,98		21,13	5,25			
vjezd do přístavního bazénu Nymburk	896,23						ochranná funkce
	896,38	plavební komora Nymburk			12	85	

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	896,48	lávka pro pěší	11,98	6,00			přes plavební komoru Nymburk
pohyblivý jez Nymburk	896,49						lávka pro pěší
vrchní vedení	899,84						
vrchní vedení	900,07						
vrchní vedení	900,14						
silniční most Chvalovice	900,54		77,87	7,00			
vrchní vedení	901,08						
lávka s plynovodem	902,00		42,38	12,00			
vývaziště Velké Zboží	902,06– 902,26						
silniční most Poděbrady	904,11		25,13	7,00			
přístaviště Poděbrady	904,27						přístavní můstek
vjezd do dolního plavebního kanálu Poděbrady	904,29						
čekací stání	904,33– 904,38						
plavební komora Poděbrady	904,47				12	85	
pohyblivý jez Poděbrady	904,57						lávka pro pěší
lávka pro pěší	904,58		12,10	7,00			přes horní plavební kanál Poděbrady
vjezd do horního plavebního kanálu Poděbrady	904,75						
vrchní vedení	905,39						
vrchní vedení	905,60						
lávka pro pěší s vodovodem	905,79		62,96	7,50			
vývaziště Cidlina	907,56– 907,81						
ústí Cidliny	907,92						
dálniční most Oseček	908,45		50,03	7,00			
	909,45	ústí Bačovsky					
přístaviště Velký Osek	910,28	motorový přívoz Oseček					osobní
vrchní vedení	910,36						
plavební komora Velký Osek	911,68				12	85	

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
pohyblivý jez Velký Osek	911,77						
vrchní vedení přes plavební komoru	911,78						
vrchní vedení	913,30						
vrchní vedení	915,45						
ústí Hlubokého potoka	916,27						
vrchní vedení	916,25–916,30						
plavební komora Klavary	916,46				12	85	
pohyblivý jez Klavary	916,53						
čekací stání	916,66–916,81						dalby
vrchní vedení	916,85						
lávka pro pěší Kolín	919,95		61,07	8,00			
	920,03	přístaviště Kolín					přístavní můstek
	920,39	přístaviště Kolín					pouze pro malé plavidlo koncesované dopravy
vjezd do dolního plavebního kanálu Kolín	920,41						
pohyblivý jez silniční most Kolín	920,57		24,07	5,25			
plavební komora Kolín	920,63				12	85	
silniční most Kolín	920,84		41,82	10,00			
vjezd do horního plavebního kanálu Kolín	920,86						
	920,90–922,01	veřejný přístav Kolín					
lávka s horkovodem	921,07		24,48	5,95			
železniční most Kolín	921,09		24,55	5,25			
obratišť	921,50						
	922,84	ústí Polepky					
vrchní vedení	923,10						
lávka s vodovodem	923,34		54,42	7,15			
	923,54	vjezd do těžebního jezera Sandberk					překladiště

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
vrchní vedení	924,35						
vrchní vedení	924,47						
vrchní vedení	925,52						
	926,22	ústí Klejnárky					
vrchní vedení	928,53						
vrchní vedení	928,58						
překladiště Povodí Labe, státní podnik	928,81– 928,87						
vjezd do dolního plavebního kanálu Veletov	929,00						
pohyblivý jez Veletov	929,15						
plavební komora Veletov	929,16				12	85	
vjezd do horního plavebního kanálu Veletov	929,71						
vrchní vedení	929,78						
	931,31	ústí Doubravy					
	932,26	vjezd do přístavního bazénu Týnec n/L					chráněné místo
	932,71	plavební komora Týnec n/L			12	85	
překladiště Povodí Labe, státní podnik.	932,83– 933,10						
čekací stání	932,99– 933,09						dalby, chráněné místo
silniční most Týnec n/L	933,37		40,10	6,20			
vrchní vedení	935,14						
vrchní vedení	937,91						
lávka pro pěší Chvaletice	938,55		46,92	7,00			
	938,73– 939,20	loděnice Chvaletice					lodní výtah
vrchní vedení	940,59						
vrchní vedení	940,71						
vrchní vedení	940,85						
vrchní vedení	941,20						
vývaziště Kladruby n/L	942,81– 942,93						
silniční most Řečany n/L	943,18		21,03	6,00			

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
vrchní vedení	943,23						
	945,43– 945,54	vývaziště Labětín					dalby
ústí Opatovického kanálu	946,84						
	947,49– 947,80	vývaziště Lhota pod Přeloučí					dalby
lávka s plynovodem	948,32		27,32	14,70			
vodní cesta dopravně významná - využitelná	949,10- 951,20	vodní cesta dopravně významná - využitelná					omezené ponory
Labské Hráčky	949,32– 949,95						
lávka pro pěší Přelouč	950,03						
plavební komora Přelouč	951,18				12	85	mimo provoz
pohyblivý jez a silniční most Přelouč	951,18						
	951,28	přístaviště Přelouč					přístavní můstek
silniční most Valy	954,64						
	954,71	přístaviště Valy					
vrchní vedení	956,34						
vrchní vedení	956,77						
vrchní vedení	957,22- 957,26						
lávka s plynovodem	959,09						
vrchní vedení	959,33- 959,37						
vrchní vedení	959,55						
plavební komora Srnojedy	960,79				12	85	
pohyblivý jez Srnojedy	960,79						
	961,50	přístaviště Srnojedy					přístavní můstek
vývaziště Rybitví	961,65– 961,80						
silniční most Rosice n/L	963,66						
železniční most Rosice n/L	965,02						
silniční most Pardubice	965,05						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
lávka s plynovodem	965,67						
silniční most Pardubice „kpt. Bartoše“	965,70						
silniční most Pardubice „Pavla Wonky“	966,82						
	966,92	přístaviště Pardubice					přístavní můstek
pohyblivý jez Pardubice	967,41						lávka pro pěší
plavební komora Pardubice	967,42				12	85	
	967,52	ústí Chrudimky					
vývaziště Povodí Labe, státní podnik	967,55- 967,72						
překladiště Povodí Labe, státní podnik	967,76						
	971,52	ústí Loučné					
vrchní vedení	971,62						
vrchní vedení	972,82						
vrchní vedení	973,36						
silniční most Kunětice	973,39						
přístaviště Kunětice	973,50						přístavní můstek
konec vodní cesty dopravně významné - využívané	973,50	konec vodní cesty dopravně významné - využívané					dále proti proudu omezené ponory

9. Zajímavosti v plavbě

9.1. Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2018

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

České plavební a vodocestné sdružení, vedené v našem právním řádu jako zapsaný spolek (dále jen „ČPVS“), je jedinečné prestižní, odborné a nepolitické seskupení plavebních a vodocestných odborníků. Jeho hlavním posláním 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. ČPVS je uznávaným kolektivním členem nejstaršího a nejprestižnějšího světového plavebního seskupení Mezinárodního plavebního sdružení AIPCN/PIANC a má reciproční členství se Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje, z.s.

Podstatná část činnosti ČPVS v roce 2018 se v první řadě soustředila na aktivní projednávání **Koncepce vodní dopravy pro období 2016 – 2023**, což je jeden ze zásadních materiálů, zpracováváný Ministerstvem dopravy České republiky pro projednání ve vládě České republiky v této oblasti.

Vláda České republiky svým usnesením č. 685 ze dne 25.9.2017 vzala Koncepci vodní dopravy na vědomí a stanovila postup pro řešení tzv. kompenzačních opatření pro umožnění schválení výstavby plavebního stupně Děčín. Začátkem letošního roku byla Koncepce vodní dopravy připravena k projednání ve vládě. V předstihu k tomuto projednání připravilo a zaslalo ČPVS osobní dopis panu premiérovi Ing. Babišovi podporující přijetí a schválení Koncepce vodní dopravy. V tomto dopise bylo mimo jiné poukázáno na liknavou činnost vlády, která nebyla schopna se vypořádat s plněním usnesení z roku 2017, které se týkalo dříve uvedených kompenzačních opatření, což ve svém důsledku vede postupně k likvidaci vodní dopravy, neekologičtějšího oboru dopravy. Panu premiérovi jsme nabídli i spolupráci při řešení ekologických problémů ohledně výstavby plavebního stupně Děčín, tím by bylo možné částečně eliminovat nekonstruktivní přístup ministerstva životního prostředí v této záležitosti. Skutečností zůstává, že Koncepce vodní dopravy byla již dvakrát, a to 4. února a 18. února 2019, stažena z projednávání.

Vedle projednávání předmětné koncepce Ministerstvo dopravy připravuje ke konci každého roku informaci do vlády, týkající se přípravy Plavebního stupně Děčín a Plavebního stupně Přelouč II. S těmito informacemi se vláda seznámila na své schůzi dne 10. ledna 2018 a následně ji vzala na vědomí usnesením vlády č. 42 ze dne 11. ledna 2019. V mezidobí usnesením vlády č. 781 ze dne 20. listopadu 2018 vláda řešila, zcela nepochopitelně, doporučený úkol zajištění kompenzačních opatření stanovených pro výstavbu plavebního stupně Děčín mimo území České republiky a uložila v tomto směru příslušné úkoly. V usnesení vlády č. 781/2018 tyto úkoly ještě termínově zpřesnila. Skutečností je, že představitelé vlády obdrželi od předsedy Evropské komise dopis ze dne 4. února 2019, ze kterého jednoznačně vyplývá, že kompenzační opatření je třeba řešit na území toho státu, v kterém se plán nebo projekt realizuje. Snahou Evropské komise je mimo

jiné i to, aby vyhlášení lokalit Natura 2000 nenarušovalo právní srozumitelnost a jistotu pro rozvoj příslušného regionu. V našem případě se nejedná pouze o region, ale i jistotu pro celý obor vodní dopravy.

Vrátíme se k problematice Konceptu vodní dopravy a pomineme určitou „dvoukolejnost“ v řešení problematiky Plavebního stupně Děčín. Aniž bychom předurčovali další vývoj v otázce konceptu mohou být před obor vodní dopravy postaveny následující varianty:

- schválit Koncept vodní dopravy i s PS Děčín s tím, že kompenzační opatření nebyla stanovena,
- neschválit Koncept vodní dopravy a nechat si zpracovat oponentní posudek anebo
- schválit Koncept vodní dopravy bez PS Děčín a pokračovat v procesu EIA a dalších požadovaných průzkumech.

Na základě dlouholetých zkušeností podporuje ČPVS jednoznačně první variantu, tj. schválit Koncept vodní dopravy i s PS Děčín.

V druhé řadě důležitosti činnosti ČPVS byla **Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe** a to mimo jiné, i tím, že naše sdružení bylo právoplatným členem monitorovacího výboru, ustanoveného k posuzování této studie Ministerstvem dopravy. Odpovědně lze zde konstatovat, že řada našich připomínek, zejména z oblasti mezinárodní, byla přijata, což svědčí i o významnosti a prestiži tohoto sdružení. Na základě zkušeností z projednávání obdobných materiálů byly naše připomínky věcné, jednoznačně stanovené spolu se zdůvodněním. Naše sdružení, kromě aktivní účasti na šesti monitorovacích výborech, vypracovalo v období od října 2017 do listopadu 2018 čtyři písemná stanoviska. Výsledky předmětné studie, které potvrdily účelnost sledování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a to jak z hlediska ekonomických výsledků tak i z dopravního vytížení, jsou všeobecně známy. Z hlediska toho, že se jedná o vodní cesty, přistupuje zde k celkovému zhodnocení i skutečnost, že se jedná o víceúčelové vodní dílo s možností jeho využití např. při ochraně před povodněmi, zásobování vodou pasivní oblasti, rekreačního využití obyvatelstva apod.

Poslední připomínky byly vypracovány a zaslány na Ministerstvo dopravy v rámci meziresortního připomínkového řízení k návrhu usnesení vlády České republiky k této studii dne 28. února 2019. Naše připomínky byly soustředěny na zachování územní ochrany Labské větve daného koridoru, která v návrhu usnesení byla na základě doporučení Centrální komise Ministerstva dopravy vypuštěna. V podstatě se jedná o následující uváděné skutečnosti této komise, zdůvodňující mimo jiné, vypuštění Labské větve z územní ochrany.

a) Proti vyjmutí Labské větve s ohledem na uváděnou rozdílnost parametrů vodních cest (Vb.třída – vodní koridor DOL a IV.třída – Labe v úseku Mělník - Pardubice) zdůvodňujeme její zachování např. nezanedbatelným předpokladem rozšíření přepravy směrem na východ (Afrika, Asie). V tomto případě má Labská větev své opodstatnění při využití přístavu Pardubice, jako překladního místa do oblasti východních Čech a na labsko-vltavskou vodní cestu.

b) Pokud jde o uváděnou nesrovnatelnost s ohledem na výstavbu plavebního stupně Děčín a záměr nebudovat v současné době žádné plavební stupně na německém úseku je třeba si uvědomit několikrát zdůrazňovanou morfologickou rozdílnost úseku Střekov-státní hranice ČR/SRN a úseku státní hranice SRN/ČR–Magdeburk. Zatímco na české straně překonává vodní tok Labe poměrně

velký podélný sklon s nevhodným balvanitým dnem, na německé straně se jedná o mírný, pozvolný sklon s písčitým dnem. Tyto skutečnosti vedou k tomu, že pro využití příslušného ponoru plavidel je třeba na české straně vytvořit pro srovnatelné plavební podmínky bezpečnostní marži (vzdálenost dna plavidla ode dna vodního toku) pomocí výstavby vodního díla Děčín, zatímco na německé straně není třeba žádnou bezpečnostní marži vytvářet a tudíž není třeba ani budovat vodní stupně.

Třetí okruh činnosti ČPVS v roce 2018 spočíval v řešení **kompetencí** mezi resortem dopravy - vodní doprava a resortem zemědělství - vodní hospodářství.

Na valné hromadě Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2016 bylo výboru uloženo uspořádat seminář ke Koncepti vodní dopravy, zaměřený mimo jiné, na řešení kompetencí mezi dopravou a vodním hospodářstvím. Seminář byl hodnocen jako velmi úspěšný a jeho závěry nakonec vedly k jednání mezi Ředitelstvím vodních cest a státními podniky Povodí Vltavy, Labe a Moravy ve věci rozvoje, modernizace a provozování vodních cest, uskutečněnému dne 13. září 2016. Při hodnocení uzavření náplně kompetencí na valné hromadě v roce 2017 bylo uvedeno, že rozhodující bude plnění daného jednání, které bude bezpodmínečně záležet na jednání pracovníků zúčastněných institucí. Bohužel v současné době opět stojíme před problémem kompetencí v oblasti rozvoje, modernizace a správy jednotlivých vodních cest.

Podáváme-li se do historie, je vhodné uvést pár skutečností, z kterých následně vyplyne, že záležitost kompetencí nelze, podle našeho názoru, s ohledem na celkovou neznalost složité problematiky, řešit na nejvyšší úrovni (ministři), ale odpovědnými věcně i právně znalými pracovníky na nižší úrovni. Do konce druhé světové války, včetně první republiky patřilo vodní hospodářství a vodní doprava pod jedno ministerstvo veřejných prací. Po druhé světové válce patřilo vodní hospodářství např. pod ministerstvo energetiky (Ústřední správa vodního hospodářství), české ministerstvo lesního a vodního hospodářství, ministerstvo životního prostředí a konečně Ministerstvo zemědělství ČR. Problém nastal i v době zřízení jednotlivých podniků Povodí, zahrnující správu kromě vlastního vodního toku i celé hydrologické povodí. Ve stejné době vodní doprava, kromě přechodného zařazení pod obecní samosprávu, patřila pod Ústřední správu vodní dopravy, české ministerstvo dopravy, federální ministerstvo dopravy, české ministerstvo hospodářství a konečně Ministerstvo dopravy ČR. Záleží tedy na odborných pracovnících jak z provozu tak i ze státní správy, kteří mají směřodatný názor na celou problematiku. A i dnes to mohou být pouze tito pracovníci, kteří však musí při svých jednáních vycházet z principu demokracie, tj. vzájemného respektování různých názorů s cílem najít konsensuální řešení. K tomuto je ČPVS připraveno aktivně přispět, až budou na stole oficiální dokumenty.

Do jednoho z hlavních úkolů ČPVS v roce 2019 patří příprava, zahájená již v roce 2018, a následné uskutečnění jubilejních **30. Plavebních dní ve dnech 17. – 19. září 2019 ve Zlíně** na Moravě. Tato konference je tradičně prováděna Českým plavebním a vodocestným sdružením a Slovenským plavebním kongresem, tentokrát ve spolupráci se státním podnikem Povodí Moravy.

Do výčtu činností ČPVS patří i informování členské základny o činnosti **Mezinárodního plavebního sdružení (PIANC)**, jehož je toto sdružení kolektivním

členem. Součinnost našeho sdružení, jakož i celé naší sekce zajišťoval, tak jako i v předcházejících letech, ministrem dopravy jmenovaný vedoucí delegát Ing. Jaroslav Bimka. Aktivní činnosti v PIANC zajišťují pracovníci Ředitelství vodních cest, Státní plavební správy a státního podniku Povodí Vltavy. Nejdůležitější událostí roku 2018 byl 34. světový kongres PIANC, uspořádaný ve dnech 7. – 11. května 2018 v Panama City pod záštitou Správy Panama Canal. Příjem z průplavu a souvisejících aktivit představuje cca 25% HDP země. V provozu jsou tři paralelní větve a projektuje se další. Při vyhlášeném referendu cca 80% zúčastněných je pro další rozšiřování tohoto průplavu. Kongresu se za ČR zúčastnil Ing. Jaroslav Bimka.

V rámci ČPVŠ pracují tři odborné skupiny.

Odborná skupina **Baťův kanál** vedená Vojtěchem Bártekem svou činností zaměřila zejména na

- podíl na rozvoji infrastruktury turistické vodní cesty (rekonstrukce břehového opevnění, PK Bělov, přístaviště na vodní cestě, rozšíření Baťova kanálu o úsek Rohatec-Hodonín-PK Sudoměřice),
- popularizaci plavby (konference k 80ti letému výročí Baťova kanálu, unikátní kniha o Baťově kanálu, Baťova regata, vydání Plavebního atlasu – Průvodce Baťova kanálu, Baťův kanál ve fotografii apod.) a
- připomínky ke Studii o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** pracovala pod vedením Daniela Adámka a zaměřila se zejména na seznámení se se Studií proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a jeho Oderské větve. Skupina se podílela na přípravě Oderského fóra, kde podpořila zahájení 1. etapy její větve z Kožle do Ostravy. Další její činnost byla soustředěna na podporu sportovní plavby, zřízení přístavišť u vybraných městských částí. Stabilně tato skupina podporuje aktivity spolku Posejdon.

Odborná skupina **Moravské vodní cesty**, tentokrát pod vedením Tomáše Kolaříka sledovala přípravu a odborně se zúčastnila již výše uvedeného Oderského fóra a konference k 80ti letému výročí Baťova kanálu. Aktivně se členové skupiny zúčastnili i projednávání Oderské větve vodního koridoru DOL.

V rámci **organizační činnosti** našeho sdružení se výbor sdružení od minulé valné hromady sešel celkem šestkrát, na svém 27. až 32. zasedání.

Pokud jde o členskou základnu svou činností v Českém plavebním a vodocestném sdružení ukončili tito členové:

- z kolektivních členů firma Modrá loděnice,
- z individuálních členů pánové Ing. Přemysl Stahl a Hugo Pazdiora, kteří zemřeli.

Na druhé straně se členská základna rozšířila o 7 pracovníků z Povodí Vltavy a 3 pracovníky z Povodí Labe.

9.2. Vodní dílo Slapy – rekreační dálnice vodních cest

Mgr. Klára Němcová

V České republice není jiná vodní cesta, či vodní nádrž, chcete-li, která by se těšila takové oblibě a zároveň vzbuzovala takové protikladné vášně, jako jsou Slapy. Sbíрка emotivních dopisů odpůrců a podporovatelů rekreační plavby, která je založena v archivech příslušných úřadů, by vydala na samostatnou publikaci, která by jistě posloužila k sociologickým výzkumům o stavu tolerance v české společnosti.

Abychom mohli s největší možnou mírou objektivity nahlédnout do fenoménu s názvem Slapy, je nutné podívat se do historie plavby. Od nepaměti se v oblasti, kde se dnes nachází mohutné vzdutí Vltavy, vinula řeka hlubokým údolím, kde plavce prověřovaly takové zapeklitosti, jako „Bučilské proudy“, nebo skalisko zvané „Svině“ uprostřed řeky pod Županovicemi, mělčiny pod Cholínem zvané „Na struhadlech“, peřeje pod Kobylníky, nebo kameny zvané „Lišky“ u Živohoště. Těžkou službu plavců zakončily opěvované Svatojánské proudy. Plavba tu patřila k životu s absolutní samozřejmostí.

To vše změnila stavba komplexního vodního díla vltavské kaskády, která vytvořila překážku plavbě trvající do dnešní doby. Nastalý úpadek nákladní vodní dopravy byl vystřídán plavbou rekreační, se kterou bylo ostatně počítáno již při plánování celého projektu. Jedním z účelů vodního díla byla od počátku také rekreace a rekreační využití vodní plochy k plavbě. Okolí se začalo neúprosně měnit od zemědělských usedlostí a osad prvních trampů k rekreačním objektům. Dodnes kolují různé historky o tom, za jakých podmínek mohli prominenti tehdejšího režimu nabýt k rekreaci vhodné pozemky kolem nově vzniklé vodní plochy. Vznikala zde, se samozřejmostí tehdejšímu režimu vlastní, také zázemí pro různé státem povolené organizace, jako byl Socialistický svaz mládeže, rekreační objekty armády, odborových svazů a dalších. Oblast vodního díla se tak stala výkladní skříní individuální i kolektivní socialistické rekreace pro vyvolené.

Odpověď na otázku, jak překonat 60 m vysokou hráz vodního díla Slapy pro jiná než malá plavidla, zůstala a zůstává dodnes jen v plánech a modelech lodního výtahu, který dokáže přepravit lodě o nosnosti 300 t. Díky této skutečnosti začalo být vodní dílo dostupné pouze pro lodě přivezené po souši, nebo tak malé, aby mohly hráz vodního díla překonat za pomoci traktoru s vlekem.

Abychom se dozvěděli více o tom, jaká plavba zde tedy vlastně byla po vybudování vodního díla vítána a byla v souladu s tehdejším establishmentem, musíme se ponořit do složitosti právních předpisů a jejich vývoje.

Do roku 1976 se užívání povrchových vod k plavbě řídilo zákonem č. 11/1955 Sb., o vodním hospodářství, a prováděcí vyhláškou č. 70/1956 Sb., kterou se provádí zákon č. 11/1955 Sb., o vodním hospodářství. Tyto právní předpisy žádná omezení pro rekreační plavbu nepředstavovaly. To se však změnilo po přijetí nového zákona č. 138/1973 Sb., a zejména jeho prováděcí vyhlášky č. 82/1976 Sb., která zakázala plavbu motorových plavidel v ochranných pásmech, na vodních nádržích vybudovaných po 31. 12. 1975 a na několika desítkách vodních nádrží, úsecích vodních toků a rybnících v celé republice. Mezi zakázanými plochami se tak objevila i řeka Vltava v úseku vodního díla Slapy. Zákaz neplatil pro plavidla státních orgánů, veřejné vodní dopravy a přívozů. Pro vodní lyžování a organizované tělovýchovné a sportovní akce bylo možné získat výjimku. A tak režim, který zacházel s ochranou životního prostředí na jiných místech země přinejmenším ma-

ceřsky, zde ochranu poskytoval s velkou řtědrostí. Jedinou tolerovanou aktivitou byl jachting a po Slapech se tak mohly bez větřšího omezení plavit plachetnice.

Tento právní stav trval až do roku 2001, kdy byl přijat nový zákon ř. 254/2001 Sb., o vodách a jeho prováděcí vyhláška ř. 241/2002 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě. Po složitých jednáních mezi dopravním sektorem, sektorem životního prostředí a zemědělstvím bylo dosaženo konsensu a motorová plavidla se mohla na Slapy vrátit, i když s restrikcemi co do způsobu plavby zejména v letních měsících. V praxi situace vypadala tak, že na vodní nádrži byl nařizen výtlačný režim plavby v úseku od hráze (ř. km 91,7) až po ústí potoka Mastník (ř. km 105,0), a to v období od 15. řervna do 15. září. Délka omezení představovala 13,3 km z celkových 43 km vzdutí vodního díla.

Plavba vodních skútrů byla mimo vyhrazené vodní plochy zakázána, přičemž na Slapech se nepodařilo nikdy žádnou takovou plochu pro odpor samosprávy projednat.

Úspěch a oblíbenost využití vodních cest k rekreačním účelům, který představovala rekonstrukce plavebního a závlahového, dnes nazývaného, Bařova kanálu na Moravě, nezadržitelně předznamenala touhu a snahu o rozvoj rekreační plavby v celé republice.

Zanedbaný stav právních předpisů upravujících vnitrozemskou plavbu však další rozvoj plavby omezoval, a to nejen restrikcemi, ale zejména nedostatky věcného obsahu zákona a řešení mnoha otázek s provozem plavidel souvisejících. K první velké novelizaci zákona ř. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, tak dořlo až po cca dvaceti letech jeho existence, do té doby to byly jen kosmetické změny související se vstupem České republiky do Evropské unie po roce 2004. Stalo se tak přijetím zákona ř. 187/2014 Sb., kterým se mění zákon ř. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, zákon ř. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a zákon ř. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů. Jelikož touto novelou dořlo k zásadní změně koncepce provozování určitých skupin malých plavidel, zejména skútrů, na našem území a zároveň dořlo k související novelizaci vodního zákona (zákon ř. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů), bylo nutné změnit i vyhlášku upravující podmínky a rozsah užívání povrchových vod k plavbě. Tyto vyvolané změny nakonec vyústily v přijetí zcela nové vyhlášky ř. 46/2015 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě, která byla výsledkem kompromisu mezi požadavky Ministerstva dopravy, Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí. Nová vyhláška již nenařizovala na vodní nádrži Slapy žádné restrikce co do způsobu plavby. Zákonodárce vycházel ze skutečnosti, že pravidla bezpečné plavby jsou stanovena ve speciálním předpisu, kterým je vyhláška ř. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu, a není tak z hlediska legislativně technického žádoucí, aby byla úprava dublována v jiném předpisu.

Tolik k přehledu právní úpravy vnitrozemské plavby, která měla vliv na rozvoj plavby na Slapech. Co ale změna, která přišla v roce 2015, přesně pro plavbu na Slapech znamenala?

V krátkosti řečeno to byly dvě zásadní změny. Způsob plavby již nebyl od hráze po ústí Mastníka regulován výtlačným režimem a na vodní ploře mohly za podmínky dodržování pravidel plavebního provozu plout vodní skútry. K objektivnímu

posouzení věci je nutné uvést, že změna legislativy by nesehrála tak významnou roli, kdyby nepřišla v době dobré ekonomické situace a naopak v době zhoršující se bezpečnostní situace ve světě. Realizace odložených nákupů a častější trávení dovolené v tuzemsku se tak staly dalšími faktory, které ve vzájemném spolupůsobení vyvolaly historický zájem o rekreační plavbu. Nenasycený trh v oblasti obchodu s rekreačními plavidly nebývale ožil, množství nově zapisovaných plavidel v evidenci začalo meziročně stoupat a tento trend trvá dodnes. Situaci umocnily státní investice do budování infrastruktury vodních cest. Vznikla nová vývaziště, nové přístavy, splavnily se nové úseky vodních cest.

Ve výsledku celá situace již v druhé polovině roku 2015 naznačovala, že intenzita plavebního provozu bude stoupat, a to zejména na Slapech a dalších oblíbených vodních nádržích. Jelikož je vodní nádrž Slapy hojně využívána též k ostatní rekreaci, zejména koupání, započala již před začátkem plavební sezóny 2016 Státní plavební správa ve spolupráci se správcem vodní cesty státním podnikem Povodí Vltavy připravovat některá konkrétní dopravní opatření. Prvním z nich bylo vymezení prostor pro koupající se, do kterých mají zakázáno vplouvat buď veškerá plavidla, nebo jen plavidla s vlastním strojním pohonem. Toto opatření mělo také upozornit plavce a koupající se na skutečnost, že jsou účastníky plavebního provozu a jako takovým jim též přináležejí určité povinnosti ve vztahu k plavebnímu provozu. Efekt celého opatření byl dvojitý, jednak ochrana plavců, tím, že se koupají v prostoru bez možnosti střetu s plavidlem, ale také ochrana okolí takto vymezeného prostoru, protože 50 m od jeho hranice, která je na vodě stanovena žlutými bójemi, je nařízen pravidly plavebního provozu výtlačný režim plavby.

Pojem výtlačného režimu plavby zde zazněl již několikrát a stojí tedy za to jej blíže vysvětlit. Poprvé se jeho definice v právních předpisech objevila ve vyhlášce č. 241/2002 Sb., která jej definovala jako plavbu plavidel pouze při ponoru odpovídajícímu výtlačku plavidla, při níž je vliv hydrodynamického vztlaku zanedbatelný. Nabízí se otázka, proč již tehdy zákonodárce volil poměrně složitou technickou konstrukci a nepoužil omezení plavby rychlostí. Jedním z nežádoucích efektů neohleduplné plavby je vznik škodlivého vlnobití a sání, které ohrožuje samotné účastníky plavebního provozu, ale i stavby a zařízení na vodní cestě a v důsledku abrazí břehů i vodní cestu samotnou. Odstranění tohoto jevu je velmi dobře zajištělné právě nařízením výtlačného režimu plavby. Je třeba si totiž uvědomit, že největší hrozba vlnobití nastává v tzv. přechodovém režimu plavby, který ovšem dosahují plavidla v závislosti na délce a tvaru svého trupu při různých rychlostech. Není tedy možné stanovit jednotnou rychlost pro všechna plavidla, kdy je tento nežádoucí stav eliminován. Je však jisté, že při dodržení výtlačného režimu plavby tento jev u žádného plavidla nenastává. Navíc je i rychlost plavby v tomto režimu výrazně nižší. A další skutečností, která i v této době využití úpravy způsobu plavby nařízením výtlačného režimu podporuje, je skutečnost, že rychlost plavby plavidel na rozlehlých vodních plochách není prokazatelně měřitelná a ani rekreační plavidla nejsou vybavena zařízením k měření vlastní rychlosti. V tuto chvíli neexistuje na světě spolehlivé zařízení, které by dokázalo bez obrovské chybovosti změřit rychlost plavidla plujícího po rozlehlé ploše z jiného plavidla při změně trajektorie a dokázalo zároveň pořídit o měření hodnověrný záznam včetně identifikace plavidla jeho poznávacími znaky. Ač kolují různé zkažky o tom, že například německá vodní policie rychlost plavidel měří, nezakládají se na pravdě. V současné době je možné měřit rychlost plavidel pouze na kanálu, kde se trajektorie plavby mění jen minimálně a úsek lze změřit též ze břehu. Jelikož byla snaha stanovit metodu mě-

ření rychlosti plavidel, byl zadán projekt Ministerstva dopravy přes Technologickou agenturu České republiky, který měl takovou metodu stanovit. Nikdy však nedošlo k realizaci výroby alespoň prototypu. Nicméně z vědeckého posouzení problematiky zcela jasně vyplynulo, že již odchylka 15° v trajektorii plujícího plavidla znamená u dostupných zařízení takovou chybu v měření, že není možné, aby takový výsledek sloužil jako hodnověrný důkaz spáchaného porušení právních předpisů.

Ale vraťme se zpět na Slapy. Dle očekávání intenzita plavebního provozu v roce 2016 nebývale vzrostla a začaly se, zejména z řad uživatelů rekreačních objektů podél nádrže i částečně ze strany místní samosprávy, stále více ozývat hlasy volající po nové restrikci rychlosti a způsobu plavby, omezení množství plavidel, po vyloučení vodních skútrů a podobně.

Nabízela se tedy otázka, jaká další opatření ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků plavebního provozu může přijmout Státní plavební správa jako plavební úřad v rámci své působnosti a pravomoci, která je jí svěřena zákonem o vnitrozemské plavbě.

S ohledem na intenzitu plavebního provozu, která na vodní nádrži v určitých úsecích existovala v sezóně roku 2016, bylo přijato poprvé pro plavební sezónu 2017 dopravní opatření, kterým byl zaveden výtlačný režim plavby v lokalitách s nejvyšší intenzitou plavebního provozu a současně s vysokou koncentrací rekreaantů na březích i ve vodě, konkrétně v ř. km 93,7 – 97,8 a 100,5 – 105,0 opět v období 15. června až 15. září. Délka omezení tedy představuje 8,6 km z celkových 43 km. Toto dopravní opatření bylo přijato i pro plavební sezónu 2018 a 2019.

Na tomto místě je dobré udělat malou odbočku k provozu vodních skútrů, protože ty tvoří samostatnou kapitolu v historii plavby. Jak již bylo uvedeno výše, do 1. 1. 2015 byla plavba vodních skútrů povolena pouze ve vymezených plochách, přičemž v řízení o vydání povolení k vymezení takové plochy měla místní samospráva tzv. právo veta, a tak takových ploch na území České republiky vznikalo velmi málo. Důvodem byla zejména hlučnost těchto strojů a také vlnobití, které při figurální plavbě mohou způsobovat. S ohledem na skutečnost, že evropská legislativa upravující podmínky pro uvedení těchto plavidel na svůj trh však považuje vodní skútr za malé plavidlo, byla restriktivní politika k provozu vodních skútrů terčem stížností českých občanů k Evropské komisi. Stát sice umožňoval prodej tohoto zboží, avšak neumožňoval jeho použití, jinými slovy omezoval volný pohyb zboží ve státě Evropské unie.

Při tvorbě nové právní úpravy byla využita inspirace právní úpravou v Německu, kde je plavba těchto plavidel povolena v průběžné plavbě za podmínek dodržení všech pravidel plavebního provozu. Pro figurální a akrobatickou plavbu musí být zřízeny vymezené plochy. Obdoba této koncepce byla použita i u nás a od ledna roku 2015 bylo možné vodní skútry spatřit na vodních plochách, kde není omezena co do výkonu motoru či zakázána plavba plavidel se spalovacími motory. Na Slapech tedy mohly plout vodní skútry v režimu, který je výše popsán. Jelikož ale část těchto plavidel je určena především pro akrobatickou plavbu, existovala již od roku 2015 snaha Státní plavební správy na Slapech takový prostor nalézt. Jednalo se o navržení pouze 500 m úseku na ploše představující celkově 43 km. Úřad však narazil na obrovský odpor místní samosprávy, zájmových sdružení i jednotlivých občanů, zejména těch, kteří vlastní nemovitosti v okolí vodní nádrže. Nikdo nebyl ochoten připustit, že pokud bude taková plocha stanovena, eliminuje se značně nebezpečí, že neukáznění vůdci těchto plavidel budou akrobatickou plavbu provádět kdekoli a budou ve zvýšené míře ohrožovat ostatní účastníky plavebního provozu.

Nadcházející plavební sezóna roku 2016 měla drastickým způsobem dokázat, že vymezení ploch pro akrobatickou plavbu vodních skútrů na oblíbených vodních nádržích, je opatřením pro bezpečnost plavebního provozu zásadním. Začátkem plavební sezóny došlo na vodní nádrži Orlík k tragické nehodě, při které vyhasl mladý život, a její příčinou bylo právě nedodržení pravidel plavebního provozu při provozu vodního skútru. Na základě této zkušenosti se následně podařilo projednat na Orlíku dvě vymezené plochy s výše vedeným účelem. Na Slapech však odpor proti provozu vodních skútrů pokračoval dále. Teprve v roce 2017 místní samospráva z okolí Slap i po zkušenostech z Orlíka připustila, že by jedno takové místo na Slapech mohlo vzniknout. Bylo vytipováno místo, a to u skal proti Nové Živohošti. Místo daleko od možnosti koupání, široké a celkově přehledné. Provozní doba byla omezena časově, počtem plavidel i vyloučenými dny. Přesto však odpor jednotlivců pokračoval. E-mailové zprávy, které zaplavily oficiální adresu plavebního úřadu někdy slušnou, někdy méně slušnou formou, napadaly vedení úřadu a obviňovaly je z ohrožování bezpečnosti občanů, poškozování jejich zájmů a další zvěle. Stížnosti byly směřovány na nejvyšší místa politiky i státní správy.

S ohledem na časté stížnosti na hlučnost vodních skútrů, nechala Státní plavební správa provést měření zatížení okolí vymezené plochy pro provoz vodních skútrů hlukem při provozu jednoho, dvou či maximálně tří skútrů. Toto měření prokázalo, že zatížení hlukem je v okolí vymezené plochy malé. I přes objektivní potřebu takový vymezený prostor při stávající koncepci jejich používání na Slapech mít, občané se brání dalšímu vymezení takové plochy. Jistě by bylo velmi dobré vědět, proč právě vodní skútr je takovým zosobněním zla pro širokou veřejnost, i když při současném technickém provedení je plavidlem bezpečným, které při běžné plavbě nezpůsobuje významné vlnobití a vůdce z něho má dobrý přehled. Hlučnost těchto strojů při správné péči je regulována evropskými normami. A tak tíživá situace plavebního úřadu, který má z moci úřední povinnost takové plochy nacházet a vymezovat, pokračuje.

Ale vraťme se zpět k možnostem plavebního úřadu. Stále více bylo patrné, že existuje ještě jedna oblast, ve které je možné přispět k bezpečnosti plavebního provozu, a tou je prevence. Prevence existovala doposud ve vnitrozemské plavbě pouze ve velmi omezené míře, kterou v podstatě tvořila pouze účast Státní plavební správy na výstavách se zaměřením na plavbu a lodní provoz. V roce 2017 tak vznikl nápad vytvořit krátké edukační spoty s touto tematikou. Snaha všech zúčastněných nakonec vyústila ve spolupráci s Českou televizí a natočení série mini pořadů s názvem „Bezpečnost plavebního provozu“, která zábavnou formou seznamuje diváky se základními pravidly a povinnostmi plavebního provozu.

Bez kontroly však ani ta nejlepší pravidla nedosáhnou svého účinku. Jelikož je bohužel v České republice v obecné rovině poměrně nízká dobrovolná akceptace stanovených pravidel chování, bylo také voláno po zvýšeném dozoru nad bezpečností plavebního provozu. S ohledem na nově stanovené pravomoci Policie České republiky ukládat pokuty v příkazu na místě byla zahájena velmi úzká spolupráce mezi ní a Státní plavební správou. Tato spolupráce byla korunována již v roce 2016 bezpečnostním opatřením s názvem „VODA 2016“, které se zaměřilo na bezpečnost plavebního provozu. Akce proběhla v prvním týdnu měsíce července a po celé republice byly zkontrolovány stovky plavidel. Od roku 2016 obdobná bezpečnostní opatření probíhají ze strany policie každoročně vždy v období nejvyšší plavební sezóny. Jsou pravidelně zkontrolovány tisíce plavidel a jejich vůdců.

S čistým svědomím lze konstatovat, že ze strany Státní plavební správy bylo učiněno maximum možného, co zákon připouští. Statistikou, která snad tento výrok může prokázat, je vývoj nehodovosti. Ta se počítá na maximálně desítky za rok, a pokud se zaměříme na dostupné grafy jejího vývoje, zjistíme, že i v dobách té největší restrikce k nehodám docházelo. Při obrovském nárůstu intenzity plavebního provozu od roku 2015 (v porovnání s rokem 2009 je nově evidováno dvojnásobné množství plavidel) je to nepochybně důkaz o úspěchu snahy Státní plavební správy a Policie České republiky udržet plavební provoz na našem území bezpečným.

Důvodem, proč ale vznikl tento článek, je fakt, že emoce, které kolem využití vodního díla Slapy panují a které zosobňují i dopisy zasílané do nejvyšších pater výkonné moci, mají jednoho společného jmenovatele a tím je snaha určit budoucí využití této rekreační oblasti.

To ale žádný správní úřad neurčí, byť je jeho působnost s plavbou úzce svázána, protože každý správní úřad je povinen konat toliko v mezích pravomoci, která mu byla svěřena zákony.

Ano, byl uvolněn plavební provoz co do způsobu plavby na Slapech, byl umožněn provoz vodních skútrů, obojí, a také větší kupní síla českých domácností, sem přineslo zvýšení intenzity provozu a nepochybně zvýšení hluku v okolí. To jsou fakta, která se Státní plavební správa snaží řešit dopravními opatřeními, dozorem a prevencí. Ve své práci je však neustále konfrontována s nepochopením své role a se snahami různých sdružení, místní samosprávy či jednotlivců, o zavádění dalších omezení plavebního provozu, která však nejsou za současně platné legislativy obhajitelná. Celý začarovaný kruh pak končí stížnostmi na postup úřadu, pokud žadatelé nebylo vyhověno.

Ať jsou pohnutky osob, které se snaží ovlivnit budoucnost využití vodního díla k plavbě, jakékoliv a ať prezentují Slapy nesprávně jako přírodní jezero a požadují pro ně ochranu nejvyšší, nebo jsou to naopak budovatelské plány, které na vodním díle vidí další místa pro stání plavidel, další mariny, developerské projekty a podobně, jedno je jisté – vize a politická rozhodnutí jsou v demokratické společnosti svěřeny zákonodárcům, voleným zástupcům občanů, kteří nesou břímě zodpovědnosti určit, co je pro rozvoj společnosti té které země v té které oblasti života žádoucí a prospěšné.

Bez toho, aby si autorka této úvahy přisvojovala právo se přiklonit na jakoukoliv názorovou stranu, je s podporou všech svých dlouholetých odborných znalostí a zkušeností přesvědčena, že je využití vodní nádrže Slapy, krásného krajinného prvku, vzniklého lidskou činností, ale přírodou dávno akceptovaného, při troše dobré vůle možné všemi, kteří sem rádi jezdí, ať již za zábavou na lodi, na břehu, na chatě, na rybách či v hospůdce. Chatu zde zřejmě nemůže mít každý, na druhou stranu projet se podle pravidel na lodi, na šlapadle, nebo si zaplavat, může skoro každý.

Zamysleme se všichni, kdo zde trávíme čas, zda stále ještě neplatí staré české pořekadlo „při skromnosti, místa dosti“ a myslíme i na ostatní, kteří chtějí zažít to, co je těší, ať je to koupání, plavba či posezení na lehátku u chaty.

9.3. Baťův kanál v roce 2018 aneb 80 let této vodní cesty

Ing. Tomáš Ostrčil

80 let Baťova kanálu

Přesně před 80 lety, 3. prosince 1938, proplula nově vybudovaným plavebním a závlahovým kanálem, vedoucím z Otrokovic do Rohatce, první loď. Tehdy se začala psát historie plavební cesty Baťův kanál. Kulaté narozeniny Baťův kanál oslavil takřka na den přesně odhalením dřevěné sochy Jana Antonína Bati v Uher-ském Hradišti a konferencí, věnované této vodní cestě.

Dřevěná lavička s dřevěnou sochou Jana Antonína Bati tak rozšířila stávající šestici dřevěných soch umístěných podél Baťova kanálu. Ty vznikly v roce 2012 v dílnách řezbářů z okolí Strážnice pro podporu tradiční řezbářské aktivity regionu. Tvůrcem nové sochy je taktéž známý strážnický řezbář Tomáš Měsíček, který je – stejně jako autoři zbývajících dřevěných skulptur – žákem známého lidového řezbáře Františka Gajdy.

Po odhalení lavičky, kterého se spolu s generálním ředitelem Povodí Moravy, státní podnik, Václavem Gargulákem, zhostil předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR Radek Vondráček, následoval přesun do Starého Města, kde odstartovala konference Baťův kanál 80. Ta byla členěna do tří odborných částí, které se věnovaly historii, současnosti a budoucnosti Baťova kanálu.

V bloku věnovaném historii, který se zabýval Baťovým kanálem z období již před jeho vznikem až po jeho obnovu, promluvil David Valůšek ze Státního okresního archivu ve Zlíně, ředitel závodu Střední Morava Pavel Cenek z Povodí Moravy, státní podnik, a také poradce prezidenta republiky Petr Forman.

V druhém bloku, který se vztahoval k současnosti, pohovořila ředitelka Státní plavební správy Klára Němcová o rozvoji a trendech v oblasti plavebního provozu, ředitel obecně prospěšné společnosti Baťův kanál Vojtěch Bártek přednesl informace o úspěšnosti a oblíbě Baťova kanálu v oblasti rekreačního využití a správce Baťova kanálu Čestmír Daňhel z Povodí Moravy, státní podnik, se podělil o zkušenosti s náročností údržby a oprav této vodní cesty.

Třetí blok, namířený do blízké i vzdálené budoucnosti, stavěl na potenciálu, možnostech a plánech Baťova kanálu. Plánovaný rozvoj v blízké budoucnosti s akcentem na nutnost spolupráce všech zainteresovaných představil Pavel Cenek. Jím zmíněné projekty, jejichž realizací dojde k prodloužení Baťova kanálu,



podrobněji popsal Jan Bukovský z Ředitelství vodních cest ČR. O rozvoji rekreační plavby v Evropě, současných trendech v lodní dopravě, ale také o potenciálu Baťova kanálu mluvil v závěrečné přednášce Tomáš Kolařík ze společnosti Plavba a vodní cesty o. p. s.

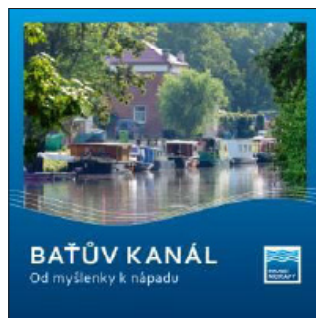
Konferenci doplnil zajímavým výkladem světoznámý architekt Martin Rajniš, jehož Huť architektury zpracovala studii propojení cyklotras v místě křížení Baťova kanálu s řekou Moravou ve Vnorovech formou transbordéru.

V komorním duchu konference věnované Baťově kanálu a jeho nejbližším tak padlo nejen mnoho zajímavých informací, ale také zcela konkrétní závazky. Jan Antonín Baťa jednou prohlásil: „Věřte sobě a věřte práci. Jděte za prací bezohledně.“ A právě víra v lidi a práci stála nejen za vznikem Baťova kanálu, ale také za jeho obnovou a je stvrzeno, že bude stát i za jeho budoucností.



U příležitosti 80. výročí Baťova kanálu v roce 2018 vydalo Povodí Moravy, státní podnik knihu věnovanou historii, současnosti i budoucnosti této moravské vodní cesty. Kniha s názvem „*Baťův kanál – od myšlenky k nápadu*“ detailně mapuje celou historii Baťova kanálu, a to nejen slovem, ale především pomocí téměř tří stovek fotografií.

Na jednom místě tak naleznete nejzajímavější fotografie z doby výstavby a počátku plavby, výkresy unikátních technických zařízení nebo dech beroucí fotografie zdevastovaných objektů po průchodu válečné fronty. Kniha se ale také pečlivě věnuje novodobé historii a dokumentuje nejen znovuoživení plavební cesty na přelomu tisíciletí, ale také plány na další rozvoj v budoucnu. Kniha se rovněž věnuje každodenní činnosti, kterou Povodí Moravy, státní podnik na oblíbené vodní cestě vykonává. Součástí knihy jsou také dvě mapy, které Vás provedou



samotnou vodní cestou a památkami v blízkém okolí, a navíc základní informace uvádí v anglickém a německém jazyce.

Knihu slavnostně pokřtil (jak jinak než vodou z Baťova kanálu) generální ředitel Povodí Moravy, státní podnik Václav Gargulák spolu s ředitelem obecně prospěšné společnosti Baťův kanál Vojtěchem Bártekem za účasti předsedy Poslanecké sněmovny ČR Radka Vondráčka 1. května 2018 v přístavu ve Veselí nad Moravou. Od tohoto dne je k dostání za symbolicky baťovskou cenu 299 Kč **na adrese** info@pmo.cz.

Baťáková regata

Druhý květnový svátek patřil slavnostní plavbě. S využitím loňského neuskutečněného scénáře se na Moravě v Uherském Hradišti uskutečnila Baťáková regata. Slavnostní defilé 13 různých plavidel z Baťova kanálu – od skútru Státní plavební správy, přes edukační a pracovní loď Povodí Moravy, všechny osobní lodě a ukázkou hausbótů. Nemohly chybět plavby pro veřejnost, které využilo cca 850 osob, ale také žánrová živá hudba na břehu. Divácky velmi úspěšná akce. Z konání byl živý přenos do vysílání ČT 24.



Výstava traktorů Svoboda

Květen 2018 byl plný zajímavých akcí, 19. 5. byla v přístavu Petrov ve spolupráci s Ředitelství vodních cest ČR u příležitosti výročí 20 let této organizace přehlídka traktorů Svoboda. Více než 10 ks funkční techniky, ukázkou tažení nákladní lodi, sečení trávy žací lištou, plavby lodí pro veřejnost, živá hudba. Velmi podařená oslava všech slavených výročí. Z akce opět živý vstup do vysílání ČT 24. A proč vlastně traktory Svoboda? Byly to právě tyto stroje typu DK 10, které tahaly z potahových stezek na Baťově kanálu nákladní lodě naložené lignitem ze Sudoměřic do Otrokovic.



10 let lodi Morava

Lod' Morava slaví první úspěšné desetiletí plaveb po Baťově kanálu. Dne 16. června 2018 byla slavnostní připomínka této události v přístavu Spytihněv. Tato akce začala slavnostní plavbou lodí Morava z Otrokovic do Spytihněvi, tak jak tomu bylo před deseti lety u příležitosti jejího křtu. Ten tehdy provedl úřadující hejtman Zlínského kraje Libor Lukáš.



Ani teď nemohl chybět současný hejtman Jiří Čunek. Důstojné připomenutí výročí této osobní lodi, setkání dřívějších i nynějších starostů, poděkování tvůrcům lodi (projektantům, manažerům), kapitánům a posádkám a Zlínskému kraji jako donátoru. Za doprovodu střídajících se kapel probíhaly následně plavby pro veřejnost. Událost měla pěkné průvodní výstavy. Jednak o vzniku lodi Morava a jednak u příležitosti 80. let Baťova kanálu.

Vydání Plavebního atlasu – Průvodce Baťovým kanálem

Vydání obnoveného Plavebního atlasu – Průvodce Baťovým kanálem proběhlo ve spolupráci s Povodím Moravy a Ředitelstvím vodních cest ČR a za dohledu Státní plavební správy. Plavební atlas je vydán v nákladu 5 tis. ks. Tento materiál se vydává po 10 letech, kdy byl vydán první mapový průvodce, který je v současné době již úplně vyprodán. Materiál se bude prodávat s navrhovanou koncovou cenou 80,- Kč.



Přeplavání Baťova kanálu

U příležitosti výročí 80. let Baťova kanálu se hodonínský plavec Marek Jedlička rozhodl tuto jedinečnou vodní cestu přeplavat. Svou plavbu zahájil 27. června 2018 na první plavební komoře ve Spytihněvi. Odtud plaval po kanále přes Staré Město, Veselí nad Moravou, Strážnici, Výklopník až do přístaviště ve Skalici. Celková délka plavby byla 43 km. Plavec Marek Jedlička plaval v plaveckém neoprenu, měl připevněnou plaveckou bójku a jeho přibližná rychlost byla 3,2 km/hod. Plavební komory obcházel z časových důvodů po břehu. Podporu a doprovod během plavby měl zajištěn od kolegů z plaveckého klubu a jednoho profesionálního záchranáře. Přeplavání bylo jako oslava jeho životního jubilea a má sloužit také jako propagace této vodní cesty.



9.4. Plavební stupeň Děčín – zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem–státní hranice ČR/SRN

Ing. Hana Urbanová

Úvaha o využití energetického potenciálu a tím i zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice probíhá již od padesátých let minulého století.

Ve Státním vodohospodářském plánu Československé republiky z padesátých let minulého století i ve Směrném vodohospodářském plánu České socialistické republiky ze sedmdesátých let minulého století jsou pro úsek dolního Labe (pod Střekovem) uvažována dvě energetická vodní díla Dolní Žleb a Malé Březno,

zařazená do oblasti vodních elektráren s výkonem do 10 MW. VD Dolní Žleb mělo vyšší spád a jednalo se o přečerpávací elektrárnu. Důkazem toho je mimo jiné. dnes nezdůvodnitelná výška nábrežní zdi v přístavu Nové Loubí. Vodní dílo Malé Březno mělo průběžnou elektrárnu.

V devadesátých letech minulého století, když pominula „euforie“ vodních elektráren se začalo uvažovat o výstavbě dvou vodních děl zejména pro plavební účely a vzniklo řešení dvou stupňů a to plavební stupeň Prostřední Žleb (umístěný blíže do vnitrozemí než VD Dolní Žleb) a plavební stupeň Malé Březno. Toto řešení se označovalo „MDS 99“.

Po roce 2000 bylo dohodnuto mezi dopravou a životním prostředím kompromisní dočasné řešení spočívající v možnosti zlepšit plavební podmínky alespoň do přístavu Děčín vypuštěním přípravy plavebního stupně Malé Březno a místo plavebního stupně Prostřední Žleb připravovat výstavbu plavebního stupně Děčín.

V roce 2005 bylo usnesením vlády České republiky ze dne 23. března 2005 č. 337 uloženo ministru dopravy zajistit zpracování nového technického řešení pro zlepšení plavebních podmínek na regulovaném úseku dolního Labe prostřednictvím výstavby plavebního stupně Děčín v říčním kilometru 737,12 km (dříve 98,98).

Od roku 2005 tak Ředitelství vodních cest České republiky jako organizační složka státu zřízená Ministerstvem dopravy připravuje realizaci investičního záměru „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN – Plavební stupeň Děčín“. Oproti předchozímu investičnímu záměru s názvem „Zadání MDS 99“ byla vypuštěna příprava stavby plavebního stupně Malé Březno a z plánované výstavby stupně Prostřední Žleb bylo přistoupeno k záměru na výstavbu plavebního stupně Děčín.

Cílem zadání z roku 2005 je zlepšení plavebních podmínek a jejich stabilizace pro plavidla směřující ze Spolkové republiky Německo do Děčína a zajištění ponoru plavidel v daném úseku vodní cesty na hodnotu 140 cm po 345 dnů v roce a ponoru 220 cm po 180 dnů v roce, zároveň musejí být respektovány zájmy ochrany přírody v maximální míře. Plavební stupeň Děčín dle posledního návrhu („Varianta 1b – plavební stupeň Děčín se zmírňujícími a revitalizačními opatřeními“) tvoří pohyblivý jez o třech polích o šířce 40 m se vzdutím na nominální hladině 124,50 m n. m. Na levém břehu je navržena dělená plavební komora o celkové délce 200 metrů (krátká část při horním ohlavi o délce 41,5 m) a celkové šířce 24 metry, včetně horní a dolní rejdy a čekacích stání. Jez je navržen na okraji městské zástavby, vzdutí jezu ve městě se nachází ve stávajícím korytě Labe a dosahuje po říční kilometr 746,20 (Děčín-Boletice). Pomocí vzdutí v navrženém rozsahu by měla být zajištěna celoroční dostupnost děčínských přístavů a dojde mimo jiné. k odstranění problematických plavebních úžin v Děčíně - v profilu železničního mostu pod děčínským zámkem a v profilu pod Tyršovým mostem (tzv. „Hégr“).

Na pravém břehu jezu je navržena malá vodní elektrárna. Pro zajištění migrace živočichů jsou u jezu navrženy tři rybí přechody a na každém břehu vždy jeden terestrický biokoridor. Pod plavebním stupněm v úseku mezi říčními kilometry 736,73 až 733,05 jsou navrženy regulační úpravy kombinací koncentračních výhonů a dnových prohrábek. V navazujícím úseku mezi říčními kilometry 733,05 až 730,42 jsou navrženy pouze prohrábkы na okrajích plavební dráhy. Od říčního kilometru 730,42 až po státní hranici v říčním kilometru 726,60 vzhledem k dobrým plavebním podmínkám nebudou realizovány žádné úpravy plavební dráhy.

Rozhodnutí Vlády České republiky vydané v květnu 2016 o zařazení oblasti podél labské vodní cesty od Litoměřic po Děčín do skupiny tzv. evropsky význam-

ných lokalit pod názvem Evropsky významná lokalita Porta Bohemica, s cílem zabezpečení ochrany pro cenné či ohrožené živočichy (zde konkrétně bobra a lososa) nemělo být na překážku plánované výstavbě plavebního stupně Děčín vzhledem k navrhovaným zmírňujícím, revitalizačním a kompenzačním opatřením pro zajištění pozitivního přínosu stavby pro příbřežní faunu i floru. Dalo se však přepokládat prodloužení schvalovacích řízení na základě nutnosti opět doplnit dokumentace o podrobnější vyhodnocení vlivu stavby na životní prostředí (EIA). Téměř po dvou letech, v lednu 2018, rozhodla česká vláda na svém jednání, že další rozvoj vodní dopravy je veřejným zájmem převažujícím nad veřejným zájmem na ochranu přírody a krajiny a je tedy nezbytné plavební stupeň Děčín postavit, a dále, že ochranu evropsky významných lokalit Porta Bohemica (od Litoměřic po Děčín) a Labské údolí (od Děčína po státní hranici se Spolkovou republikou Německo) zařazených do národní soustavy evropsky chráněných lokalit „Natura 2000“, je nutné vyřešit pomocí kompenzačních opatření, jejichž příprava byla uložena Správě Národního parku České Švýcarsko.

V lednu 2019 bylo řešení plavebního stupně Děčín mimo jiné znovu na programu jednání vlády s konstatováním, že doposud nebylo vydáno stanovisko Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivu stavby na životní prostředí. Dle informací zveřejněných Ministerstvem životního prostředí však správa Národního parku České Švýcarsko dospěla k závěru, že žádná kompenzační opatření za „Naturu 2000“ nejsou možná (tento závěr potvrzuje též arbitrážní studie, kterou si Ministerstvo životního prostředí nechalo následně zpracovat od tří universit), a že plavební stupeň Děčín tedy nelze stavět, aniž by se porušila příslušná evropská směrnice na ochranu přírody v dotčených lokalitách. V této souvislosti bylo Ministerstvem životního prostředí mimo jiné také uvedeno, že jednou z možností, jak se vyhnout problému při hledání shody mezi zájmy ochrany přírody a zájmy plavby, by snad mohl být přesun území „Natury 2000“ o cca dvacet kilometrů po proudu níže na území Německa. V únoru 2019 obdržela Česká republika vyjádření od Evropské komise v tom smyslu, že za provádění právních předpisů Evropské unie jsou v rámci svých hranic zodpovědné členské státy a jakákoliv kompenzační opatření by proto měla být provedena na území členského státu, v němž se plán nebo projekt realizuje.

Jak vidno, neustálým hledáním východiska k zajištění spolehlivé splavnosti alespoň části regulovaného úseku labské vodní cesty tak, aby se vyhovělo všem požadavkům z oblasti ochrany vod, přírody a životního prostředí, se konečné rozhodnutí a očekávané zahájení stavby permanentně vzdaluje.

Výzkumné práce na vědeckých pracovištích

Výzkumné práce v rámci investičního záměru „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN – Plavební stupeň Děčín“ byly realizovány na matematických, fyzikálních a hydraulických modelech ve Výzkumném ústavu vodohospodářském v Praze a na Stavební fakultě Českého vysokého učení technického v Praze. Modelový výzkum „Plavební stupeň Děčín – optimalizace řešení a nautické experimenty“ probíhal ve Výzkumném ústavu vodohospodářském v Praze na modelu dotčeného úseku labské vodní cesty 1:70, který byl v roce 2002 poškozen povodní a zrekonstruován v roce 2011. Model byl rovněž využit pro výzkum optimalizace úprav plavební dráhy pod plavebním stupněm nebo pro výzkum režimů v biokoridoru u jezu či modelování převodu ledů přes plavební stupeň Děčín. Z dalších uskutečněných výzkumů lze namátkou

jmenovat např. výzkum vývaru jezového pole (2012), „Fyzikální hydraulický modelový výzkum plavební komory Děčín“ (2016), „Fyzikální model úpravy plavební kynety pod Plavebním stupněm Děčín při průtocích nižších než Q345_q“ a „Fyzikální hydraulický modelový výzkum postupu výstavby Plavebního stupně Děčín“ (2016 a 2017). Prozatím posledním výzkumem provedeným v rámci přípravných prací byl v roce 2018 dokončený výzkum „Optimalizace provozních režimů pro zvýšení spolehlivosti plavební komory Děčín“.

Výzkumné práce in situ (na místě) - Experimentální opatření (balvanité výhony)

V letech 2008 a 2009 byla v rámci investičního záměru „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN – Plavební stupeň Děčín“ ve dvou etapách realizována výstavba tzv. experimentálních balvanitých výhonů v korytě vodního toku Labe pod soutokem s Čertovou vodou mezi Prostředním a Dolním Žlebem (úsek vodní cesty mezi říčními km 734,35 až 733,65) jako stavba dočasná s dobou trvání do února 2020.

Jedná se o dlouhodobý experiment, jehož účelem je kromě sledování vlivu na plavební podmínky zejména také průběžné monitorování vlivů umělé stavby na biotopy a promývané říční náplavy včetně ověření přirozené tvorby tůní a šterkopískových náplavů za umělou stavbou. Výsledky dlouhodobého pozorování mají sloužit hlavně jako podklad při ověřování funkčnosti tzv. kompenzačních opatření a pro hodnocení vlivu plánované stavby Plavebního stupně Děčín na životní prostředí v rámci hodnotícího procesu EIA.

V lokalitě bylo vystavěno 5 pravobřežních a jeden levobřežní balvanitý výhon. Pomocí výhonů je vodní proud koncentrován v užším říčním profilu, čímž je při menší šířce plavební dráhy dosaženo zvýšení hloubky v plavební dráze. V roce 2014 proběhla přestavba pravobřežních výhonů spočívající ve změně tvarů výhonů a úpravě svahování násypů směrem k plavební dráze a poté byly v roce 2016 na třech pravobřežních výhonech ještě upraveny tzv. pláže směrem ke břehu. Během trvání dočasné stavby je průběžně prováděn celoroční hydraulický, hydromorfologický a biologický monitoring, jehož výstupy za každý rok jsou pravidelně vyhodnoceny a předkládány příslušným orgánům státní správy. Z hlediska vlivu této experimentální stavby na plavidla a plavební provoz lze konstatovat, že výsledky monitoringu jsou vyhovující, mírně zvýšená rychlost proudění ve sledovaném úseku usměrněním toku do zúženého profilu nepřináší v plavebním provozu žádné komplikace.

9.5. Oprava lodi Dallas, dříve Moskva

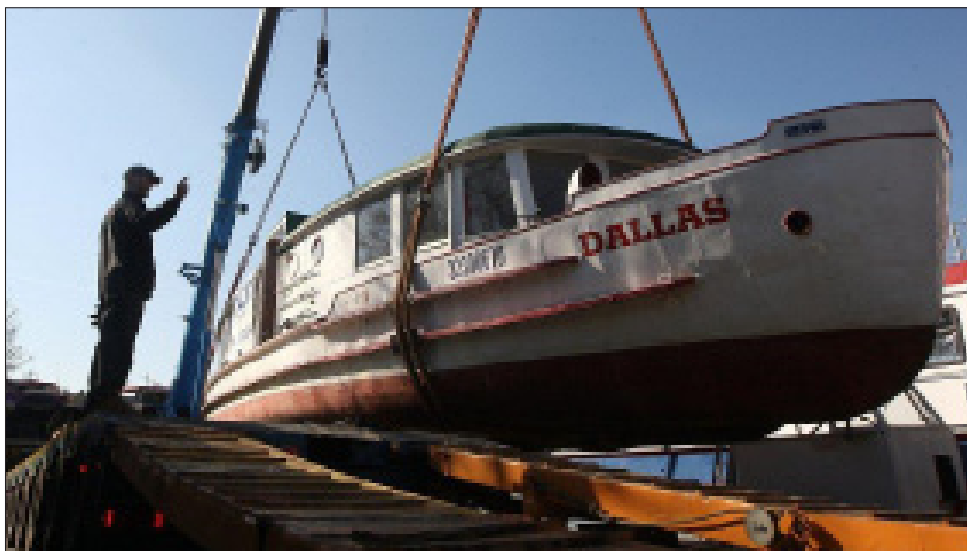
Ing. Tomáš Ostrčil, Ing. Martin Ecler

Výletní loď Dallas se po osmi letech vydala na cestu. Ne však po hladině Brněnské přehrady, kterou brázdila několik desetiletí, ale po souši směrem ke své rekonstrukci. Čtyřiašedesát let starý dvoupalubový legendární Dallas nyní opraví a vrátí mu původní vzhled. Loď postavili zaměstnanci brněnského dopravního podniku v roce 1955 a nesla původní jméno Moskva. Moskva bezproblémově sloužila téměř 25 let. Na počátku 80. let 20. století se dopravní podnik rozhodl, že se loď, vzhledem k jejich stáří a z toho vyplývajících technického stavu, budou rekonstruovat.



Jako první byla vybrána právě Moskva, modernizace této lodi proběhla v letech 1980 a 1981. Rekonstruované plavidlo bylo znovu spuštěno na vodu v závěru plavební sezóny 1981. V roce 1992 byla Moskva na žádost brněnského primátora přejmenována na Dallas. Jméno bylo vybráno na počest nového a nejvzdálenějšího partnerského města.

Kvůli špatnému technickému stavu nekřižovala loď posledních osm let Brněnskou přehradu, ale stála na souši na břehu. Teď se dočká kompletní opravy. Plavidlo je převezeno do Hlavečnicku na Pardubicku, kde specializovaná firma provede většinu oprav. Po provedení hrubých prací se loď opět převezí zpět do Brna a finální dokončení proběhne se zapojením zaměstnanců Dopravního podniku města Brna, a.s. v loděnici. Loď pro 280 cestujících vážící 35 tun bude mít po kom-



pletní rekonstrukci vyměněnu původní dřevěnou hlavní palubu za ocelovou (plynotěsnou), kormidelní systém i vodotěsné přepážky, dnovou a boční obšívku, žebrování, elektroinstalaci a nový požárně-bezpečnostního systém. Prioritou je však zachovat co nejvíc původních částí – třeba elektromotor Škoda TIS nebo původní okna z tramvají.

Trup lodě tvoří elektricky svařené lodní plechy o síle 3,5, 4 a 4,5 mm, vyztužení trupu je provedeno žebry z úhlové oceli, která jsou umístěna pravidelně po celé délce lodi ve vzájemných rozestupech 500 mm. Je také provedeno rozdělení trupu pomocí čtyř vodotěsných přepážek. V každém takto vytvořeném prostoru je umístěna samostatná křídlová pumpa (K4) pro případné odčerpání vody (zřejmě budou nahrazeny elektrickými čerpadly).

- Délka trupu: 20,72 m
- Šířka trupu na hlavním žeburu: 6 m
- Maximální ponor: 0,99 m
- Hmotnost prázdné lodi: 35 t
- Obsaditelnost: 350 osob (do 1974)/280 (od 1974)
- Max. rychlost: 12 km/h
- Třílístá vrtule o průměru 650 mm

Na hladinu loď opět vypluje příští léto a dopravní podnik ji zařadí do flotily. Plout bude na vybraných spojích, při zvláštních akcích nebo jako posila pravidelné dopravy.

Na rekonstrukci za 15,6 milionu korun dohlédnou i památkáři, Dallas je totiž od roku 2013 kulturní památkou. Loď bude moci jezdit bez jakýchkoliv omezení. Ze sedmi lodí dopravního podniku je Dallas druhý nejstarší, víc toho pamatuje jen plavidlo Brno (dříve Úderník) z roku 1948.

Plavební ročenka 2018

Pod vedením Mgr. Kláry Němcové
zpracoval kolektiv zaměstnanců Státní plavební správy
z podkladů Ministerstva dopravy ČR,
Povodí Labe, státní podnik, Povodí Vltavy, státní podnik,
Povodí Moravy, státní podnik, 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 143. publikace.
Vydání 1., Praha 2019.

Tisk a vazba powerprint s.r.o.

ISBN: 978-80-88215-37-0
ISSN: 1211-3409

