

ZPRÁVA
o činnosti úřadu
v roce 2015



č. j. 192/Ř/16

Státní plavební správa
Březen 2016

Obsah

1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2015	5
2. Kolektiv vedení	5
3. Úvod	6
4. Dozor na vodní cesty a přístavy	8
4.1. Plavební poměry	8
4.2. Stavby a úpravy na vodních cestách	12
5. Dozor na plavební provoz a plavební nehody	23
5.1. Dozor na plavební provoz	23
5.2. Plavební nehody	30
6. Dozor na plavidla	33
6.1. Plavidla jiná než malá plavidla	33
6.2. Malá plavidla	37
6.3. Plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel	41
7. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel	44
7.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých	44
7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel	48
7.3. Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla	49
8. Výkon státní správy	51
8.1. Správní rozhodnutí	51
8.2. Jiné správní akty a kontrolní činnost	54
9. Průřezová a metodická činnost	55

10.Hospodaření	66
10.1. Schválený rozpočet	66
10.2. Vývojové tendence hospodaření	66
10.3. Příjmy rozpočtových organizací	67
10.4. Správní poplatky a pokuty	67
10.5. Rozpočtové výdaje	67
11.Plán práce a prostředků na platy	68
11.1. Absence a úrazovost	68
11.2. Prostředky na platy	68
12.Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti	69
13.Organizační schéma Státní plavební správy	71
14.Územní působnost Státní plavební správy	72
15.Kde nás najdete	73

1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2015

<i>Název správního úřadu:</i>	Státní plavební správa
<i>Adresa sídla:</i>	Jankovcova 4, 170 04 Praha 7
<i>IČ:</i>	00003352
<i>Právní forma:</i>	Organizační složka státu
<i>Datum a způsob zřízení:</i>	1. 10. 1995, zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě
<i>Působnost SPS:</i>	Vykonává státní správu a státní dozor při provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách ČR ve věcech stanovených zákonem č. 114/1995 Sb.
<i>Počet zaměstnanců:</i>	85

2. Kolektiv vedení

Ing. Václav Novák
pověřený řízením Státní plavební správy
Vedoucí služebního úřadu

Mgr. Klára Němcová
ředitelka odboru kontroly a metodiky a zástupce ředitele

Ing. Jaroslav Bimka
ředitel kanceláře úřadu

Ing. Hynek Beneš
ředitel pobočky Praha

Ing. Martin Klein
ředitel pobočky Děčín

Ing. Tomáš Ostrčil
ředitel pobočky Přerov

3. Úvod

Ve smyslu zákona o vnitrozemské plavbě a navazujících prováděcích předpisů vykonává Státní plavební správa státní dozor a plní úkoly státní správy ve věcech vnitrozemské plavby s cílem zabezpečit její rozvoj a bezpečný a plynulý provoz.

V oblasti dozoru na vodní cesty a přístavy hájí zájmy plavby při budování, úpravách a udržování vodních cest a přístavů. Vydává k umísťování, provádění nebo užívání staveb na sledovaných vodních cestách. Vydává povolení k provozování veřejných a neveřejných přístavů, odnímá povolení k provozování veřejných a neveřejných přístavů; vydává povolení k provozování přístavišť, překladišť, vývazišť a kotvišť, odnímá povolení k provozování přístavišť, překladišť, vývazišť a kotvišť. Sleduje vodní poměry a prosazuje zlepšování plavebních podmínek. U správců vodních cest a správců přístavů uplatňuje správními prostředky odstranění nedostatků zjištěných v plavební dráze, v plavebním značení, na hydrotechnických stavbách a zařízeních vodních cest a na vodních částech přístavů. Spravuje říční informační systém.

V oblasti dozoru na plavební provoz prosazuje opatření k zajištění bezpečnosti plavby. Vydává opatření obecné povahy k zastavení, omezení nebo jiné úpravě plavebního provozu na vodní cestě; vydává pokyny k zajištění bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu. Vydává povolení k provozu půjčovny malých plavidel umístěné na vodní cestě, vydává opatření obecné povahy k vymezení části vodní plochy k provozu malých plavidel, kdy se nepoužijí povinnosti vůdce plavidla a provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem. Vydává povolení k zvláštní přepravě, povolení k pořádání akce na sledované vodní cestě a povolení k použití zvláštní signalizace. Vykonává dozor nad dodržováním předpisů týkajících se plavby. Provádí správní řízení podle zákona o vnitrozemské plavbě a zákona o vodách, kdy je rozhodováno o právech, právem chráněných zájmech a povinnostech osob. V řízení na místě zakazuje plavbu v případech stanovených zákonem o vnitrozemské plavbě, rozhoduje o výjimkách ze zákona o vnitrozemské plavbě a projednává s vodoprávním úřadem výjimky ze zákazu a omezení plavby podle zákona o vodách. Projednává přestupky podle zákona o vnitrozemské plavbě a zákona o vodách a ukládá za ně pokuty v přestupkovém řízení; rozhoduje o uložení pokuty za jiné správní delikty podle zákona o vnitrozemské plavbě a zákona o vodách. Provádí odborná šetření plavebních nehod. Spolupracuje na tvorbě a vyjadřuje se k návrhům předpisů, které mají souvislost s bezpečností plavebního provozu.

V oblasti dozoru na plavidla, plovoucí zařízení a plovoucí tělesa schvaluje způsobilost plavidel k provozu na vodní cestě a vydává příslušné lodní listiny včetně lodních listin k přepravě nebezpečných věcí, které odnímá, nejsou-li splněny podmínky způsobilosti k provozu. Vede plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel; schvaluje typ malého plavidla, plovoucího stroje a plovoucího zařízení; provádí cejchování plavidel a vydává cejchovní průkazy. Schvaluje způsobilost určených technických zařízení na plavidlech a vydává oprávnění k činnosti inspektora určených technických zařízení; vydává povolení k provozu zahraničního plavidla; stanoví počet a složení lodních posádek.

V oblasti plavecké způsobilosti provádí zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů lodních posádek. Vydává průkazy způsobilosti k vedení a obsluze plavidel, rozhoduje o jejich zadržení a odnětí za podmínek stanovených zákonem; pověřuje právnické a fyzické osoby ověřováním praktických dovedností při vedení malého plavidla; vydává

osvědčení o zvláštních znalostech k přepravě nebezpečných věcí, osvědčení o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí a osvědčení o odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby; vydává plavecké služební knížky. Spolupracuje při soustavném zvyšování odborné úrovně lodních posádek.

Působení Státní plavební správy na území České republiky je zajišťováno prostřednictvím odborných útvarů v sídle Státní plavební správy a ve vymezené územní působnosti odbory pobočkami Praha, Děčín a Přerov. Výkonnou činnost zajišťují především pobočky. Jejich práce je zhodnocena v kapitolách 5.–9. Centrální útvary zajišťují v odborné oblasti především metodiku pro výkonné složky a vnitřní kontrolu a dále pak záležitosti finanční, hospodářské a personální. Jejich činnost je zhodnocena v kapitolách 10.–12.

4. Dozor na vodní cesty a přístavy

4.1. Plavební poměry

Vltava

Vltavská vodní cesta byla v uspokojivém stavu a pro provoz plavidel bezpečná s výjimkou úseku Vltavy ř. km 182,66 (Podolsko) až ř. km 200,40 (Kořensko), kde nebyla dosažena minimální plavební hladina a nebyly zde garantovány ponory plavidel v celé plavební sezóně. Na začátku plavební sezóny byla proplavována přes plavební komoru Kořensko pouze malá plavidla nepodléhající evidenci s plochým dnem. Ke konci plavební sezóny v uvedeném úseku měla Vltava charakter původního proudícího toku, kdy se převáděla voda přes vodní elektrárnu Kořensko. Mimo převádění vody byl vodní tok v části bez vody.

K zastavení plavby z důvodu výskytu ledových jevů v hodnoceném roce nedošlo.

K zastavení plavby z důvodu vysokých vodních stavů v hodnoceném roce rovněž nedošlo. Plavební odstávka na plavební komoře České Vrbné proběhla v termínu od 1. dubna 2015 do 31. května 2015 a od 21. září 2015 do 28. září 2015. Přes plavební komoru Hluboká nad Vltavou byla zastavena plavba v termínu od 4. srpna 2015 do 6. srpna 2015.

Zastavení plavby přes velkou a malou plavební komoru Vrané nad Vltavou proběhlo v termínu od 21. dubna 2015 do 22. dubna 2015 a dále přes velkou plavební komoru Vrané nad Vltavou v termínu od 14. října 2015 do 16. října 2015. Přes plavební komoru Praha-Mánes v termínu od 20. dubna 2015 do 24. dubna 2015 a dále v termínu od 11. prosince 2015 do 16. prosince 2015. Přes plavební komoru Praha-Smíchov byla zastavena plavba v termínu od 23. listopadu 2015 do 29. listopadu 2015. Přes velkou plavební komoru Praha-Štvanice byla zastavena plavba v termínu od 20. dubna 2015 do 24. dubna 2015 a přes malou plavební komoru Praha-Štvanice v termínu od 16. dubna 2015 do 30. dubna 2015 a od 26. října 2015 do 6. prosince 2015. Přes velkou plavební komoru Praha-Podbaba byla zastavena plavba v termínu od 20. dubna 2015 do 10. května 2015. Přes velkou plavební komoru Hořín byla zastavena plavba dne 14. července 2015 a v termínech od 10. srpna 2015 do 12. srpna 2015 a od 17. srpna 2015 do 19. srpna 2015. V termínu od 19. října 2015 do 30. října 2015 byla zastavena plavba přes malou a velkou plavební komoru Hořín a zároveň na plavebním kanále Vraňany – Hořín.

Sřřední Labe

Labská vodní cesta byla v uspokojivém stavu a pro provoz plavidel bezpečná, následky povodně z roku 2013 již plavbu neomezovaly.

K zastavení plavby z důvodu výskytu ledových jevů v hodnoceném roce nedošlo.

K zastavení plavby z důvodu vysokých vodních stavů v hodnoceném roce rovněž nedošlo. Schválená plánovaná zastavení plavby na plavebních komorách proběhla ve většině případů v plánovaném termínu, tj. od 29. září 2015 do 7. října 2015. Výjimkou v těchto plánovaných zastaveních plavby byly plavební komory Velký Osek v termínu od 29. září 2015 do 23. listopadu 2015, Lysá nad Labem v termínu od 29. září 2015 do 26. října 2015 a Brandýs nad Labem v termínu od 29. září 2015 do 22. listopadu 2015.

Na základě žádosti Ředitelství vodních cest ČR, jako investora stavby „VD Velký Osek – modernizace plavební komory“, bylo na plavební komoře Velký Osek zastavení plavby prodlouženo do 14. prosince 2015. Dále na základě žádosti Ředitelství vodních cest ČR, jako investora stavby „VD Brandýs nad Labem – modernizace plavební komory“ bylo prodlouženo zastavení plavby od 26. ledna 2015 do 31. ledna 2015, v období od 1. února 2015 do 31. března 2015 byla zastavena plavba vždy ve dnech pátek, sobota, neděle, pondělí a úterý, v období od 1. dubna 2015 do 30. května 2015 byla zastavena plavba vždy ve dnech čtvrtek a pátek. Dále se uskutečnilo plánované zastavení plavby v termínu od 29. září 2015 do 22. listopadu 2015 s tím, že tato odstávka byla prodloužena do 21. prosince 2015. Důvodem prodloužené odstávky plavební komory Brandýs nad Labem byla nutnost úpravy technologie stavebních prací. Během plánovaného zastavení plavby byly na většině plavebních zařízení provedeny všechny plánované práce.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Plavební podmínky byly v roce 2015 příznivé a stav vodní cesty byl uspokojivý. Vodní cesta svými parametry umožňovala bezpečný provoz plavidel stanovených rozměrů.

Zámraza se v roce 2015 nevyskytla.

Vysoké vodní stavy limitující plavební provoz se rovněž nevyskytly.

Dnů s průtokem nad 150 m³/s v profilu vodočtu Mělník, po které bylo v úseku Mělník až Lovosice možné plout se zvýšeným ponorem 210 cm, bylo celkem 121 (v období od začátku roku do první dekády měsíce května s výjimkou převážné části března celkem 107 dnů a k tomu v závěru roku 6 dnů v listopadu a 8 dnů v prosinci).

V úseku Lovosice až Ústí nad Labem-Střekov bylo na základě vodních stavů na vodočtu v Ústí nad Labem nad 280 cm (resp. nad 300 cm) možno využít zvýšený ponor 210 cm po dobu 25 dnů (resp. ponor 220 cm po dobu 16 dnů).

Celkovou odstávku plavebních objektů na kanalizovaném úseku dolního Labe správce vodní cesty nepožadoval a na vodních dílech byla vždy v provozu alespoň jedna z plavebních komor. Odstávky plavebních komor se uskutečnily při výskytu poruch nebo nutných oprav. Na velké plavební komoře Dolní Beřkovice proběhlo zastavení plavby v termínu od 1. září 2015 do 30. října 2015, od 1. listopadu 2015 do 29. prosince 2015. Na malé plavební komoře Dolní Beřkovice v termínu od 1. ledna 2015 do 30. března 2015. Velká plavební komora Štětí byla mimo provoz od konce září do konce roku. Malá plavební komora Štětí byla mimo provoz v květnu. Velké plavební komory Roudnice nad Labem a České Kopistky byly mimo provoz od konce září do první dekády listopadu. Velká plavební komora Lovosice byla mimo provoz v květnu. Malá plavební komora Lovosice byla mimo provoz v listopadu a prosinci. V době odstávek velkých plavebních komor se sestavy plavidel delší než 85 m musely před proplavením rozpojovat, což představovalo manipulace s plavidly navíc a prodlevy v době jejich plaveb. Odstávky malých plavebních komor až na časové zdržení pro většinu plavidel a sestav plavební provoz nijak neomezily. Velká plavební komora Ústí nad Labem-Střekov byla po celý rok v omezeném provozu, kdy z důvodu poruchy na dělící zdi mezi velkou plavební komorou a podjezím vodního díla bylo ve velké komoře z bezpečnostních důvodů povoleno vyvazování plavidel pouze u pravé zdi velké plavební komory.

Ve zdrži vodního díla Lovosice bylo z důvodu vojenského výcviku povoleno zastavení plavby dva dny v květnu v celkové délce 5 hodin a 6 dnů v září v celkové délce 17 hodin

v oblasti vojenského cvičiště Litoměřice. V oblasti rekonstruovaného železničního mostu na trati Lovosice – Litoměřice v Žalhosticích bylo povoleno úsekové zastavení plavebního provozu 3 dny v srpnu a 1 den v říjnu.

Informace o zastaveném či omezeném plavebním provozu byly zveřejňovány jak v opatřeních obecné povahy vydávaných Státní plavební správou a tak i prostřednictvím střediska Říčních informačních služeb (RIS), a to jednak ve zprávách vůdcům plavidel (NtS) dostupných na stránkách informačního systému LAVDIS (www.lavdis.cz) a současně i v pravidelném denním vysílání plavebních informací na VHF kanále č. 80.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Plavební podmínky v regulovaném úseku Labe byly zásadně ovlivněny extrémním suchem, které území České republiky zasáhlo v roce 2015, a lze je charakterizovat jako naprosto neuspokojivé. Již od února se na vodních stavech postupně začal projevovat srážkový deficit a od poloviny května až do druhé dekády listopadu nepřesáhl vodní stav na řídicím vodočtu v Ústí nad Labem hodnotu 180 cm. Výskyt suchého období je dobře zřejmý též z tabulky Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe.

Zámraza se nevyskytla.

Limitní vodní stav pro zastavení plavebního provozu v úseku

Ústí nad Labem-Střekov až Hřensko (tj. 540 cm v profilu řídicího vodočtu Ústí nad Labem) nebyl dosažen. Dnů s vodním stavem pod 160 cm, kdy provozovatelé velkých plavidel sami z důvodu nerentability vodní dopravu ukončují, bylo celkem 166, tj. cca 45% roku. Po 342 dnů se na řídicím vodočtu v Ústí nad Labem vyskytovaly vodní stavy pod 280 cm a tzv. plnosplavnost tak bylo možno využít pouze ve 23 dnech. Rekordně nízký vodní stav o hodnotě 115 cm, dosažený v období po dostavbě vltavské kaskády, na řídicím vodočtu Ústí nad Labem trval souvisle 9 srpnových dnů za sebou.

V úseku byla v průběhu roku postupně dokončována těžba nánosů po povodni 2013. Zbytek neodstraněného nánosů z této povodně zůstal pouze pod železničním mostem Loubí u levého břehu. To bylo částečně způsobeno hydrologickou situací, kdy dlouhotrvající nízké vodní stavy neumožnily nasazení mechanizace v potřebném čase. V podzimních měsících by vodní stavy práce na dokončení prohrábky dovolily, správce vodní cesty však již tyto práce zajistit nemohl, a to z hlediska omezení provádění prací na základě rozhodnutí orgánu ochrany přírody (tzn. každoroční úplné vyloučení prací v chráněné krajinné oblasti Labské pískovce v období od 15. října do 1. března). Dokončení prohrábky se předpokládá v březnu 2016. Vzhledem k tomu, že uvedený nános zasahuje do plavební dráhy, bylo nutné v dané lokalitě přistoupit k omezení plavebního provozu a zastavit plavební provoz v levém mostním poli.

Vlivem dlouhotrvajících nízkých vodních stavů docházelo k pozvolnému usazování splavených sedimentů a na vodní cestě v regulovaném úseku se tak vytvářely nové nánosy. Vzhledem ke zmíněným nízkým vodním stavům nemohl správce vodní cesty vyplout s potřebnou mechanizací a nemohl zajistit odtěžení těchto nových nánosů ani řádné vyznačení okrajů plavební dráhy nebo odstranění bójí splavaných za okraje plavební dráhy. Došlo pouze k provizornímu vyznačení plavební dráhy dřevěnými plovatky bez radarových odražečů. Od poloviny září tak bylo nutné přistoupit k omezení plavebního provozu, kdy byla plavba povolena pouze ve dne a za nesnížené viditelnosti. Toto omezení plavebního provozu trvalo až do druhé dekády prosince. Z důvodu vzniku nového nánosů

bylo v polovině prosince nutné přistoupit k vyznačení zákazu potkávání a předjíždění plavidel v úseku mezi říčními km 746,50 až 747,50 pod Choraticemi.

Pro umožnění akcí na sledované vodní cestě bylo povoleno přerušení plavebního provozu v Děčíně pod zámek na dobu tří hodin v červnu při cvičení záchranných složek Integrovaného záchranného systému a jedné hodiny v srpnu pro plaveckou část triatlonového závodu. V srpnu bylo povoleno cca 4 hodinové zastavení plavebního provozu v úseku Ústí nad Labem (Střekovské nábřeží) až Děčín (Smetanovo nábřeží) z důvodu plaveckých závodů. V říjnu pro pořádání plavecké části extrémního triatlonového závodu byla zastavena plavba na 2,5 hodiny v úseku Těchlovice až Děčín (Smetanovo nábřeží).

Morava včetně Baťova kanálu

Plavební podmínky na sledované vodní cestě Morava včetně Baťova kanálu byly pro provozování plavby po celý rok vcelku vyhovující a bez vlivu na bezpečnost plavby.

Mrazové jevy a zámraza, vzhledem k mírnému průběhu zimy a sezónnímu charakteru plavby, měly na plavbu minimální vliv. Rovněž nezpůsobily žádné škody či problémy na stavbách a zařízeních předmětné vodní cesty.

Vodní stavy byly po celou plavební sezónu poměrně ustálené. V jarních měsících nevznikly žádné povodňové jevy, pro které by bylo nutné zastavit či omezit plavbu. Sucho, které nastalo v letních měsících a pokračovalo i v měsících podzimních, nezpůsobilo situaci, pro kterou by došlo k omezení plavby či jejímu zastavení v jakémkoliv úseku této vodní cesty.

Odstávky na vodní cestě za účelem stavebních a udržovacích prací proběhly v průběhu roku 2015 v následujících úsecích. V úseku plavební komora Babice až plavební komora Huštěnovice byla zdrž zcela vypuštěna od 1. listopadu 2015, napouštění je naplánováno na duben 2016. Od podzimu 2014 pokračovalo celkové vyčerpání plavební komory Vnorovy II. Provoz zde byl obnoven po dokončení stavebních prací v dubnu 2015. Dalším úsekem bez vody byl plavební kanál v místě výstavby přístavu Petrov. Vlivem této odstávky došlo ke snížení plavební hladiny i ve zbývajících částech vodní cesty od plavební komory Petrov až po Sudoměřice. Odstávka skončila v souladu s plánovaným zahájením plavební sezóny ke konci dubna 2015.

Vodní cesty účelové

Na Máchově jezeře byly plavební poměry a plavební sezóna osobní dopravy výrazně omezeny. Suchá zima a minimum jarních srážek zapříčinily pomalejší plnění jezera, než bylo odhadováno po opravě výpustního zařízení, a tak v roce 2015 „flotila“ čtyř lodí osobní dopravy mohla své pravidelné okružní plavby po Máchově jezeře zahájit až na sklonku července oproti tradičnímu termínu zahajování sezóny v měsíci dubnu. Plavební poměry na dalších vodních cestách účelových v územní působnost pobočky Děčín byly v roce 2015 stabilizované a nebyla registrována žádná omezení plavebního provozu na těchto vodních cestách. Vzhledem k sezónnosti plavebního provozu na těchto vodních cestách, neměl případný výskyt zámrazy na plavební provoz vliv.

Celkový stav účelových vodních cest byl dobrý, plavební podmínky byly částečně ovlivněny dlouhotrvajícím suchem.

Zámraza měla na plavbu podobně jako v minulých letech minimální vliv.

Vysoké vodní stavy po celou plavební sezónu nenastaly. Plavební poměry v létě a na podzim ovlivnil deficit atmosférických srážek, kdy na vodních dílech Těrlicko a Žermanice, poklesla hladina vody koncem léta a v podzimních měsících výrazně pod obvyklou mez. Podobně se situace vyvíjela i na vodních dílech Vranov a Dalešice. K zastavení ani omezení plavby vydáním opatření obecné povahy nedošlo.

4.2. Stavby a úpravy na vodních cestách

Vltava

V roce 2015 pokračovala realizace projektu „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Týn nad Vltavou – České Budějovice“, a to především stavbou plavební komory na jezu Hněvkovice. Dále byly provedeny prohrádky na přilehlé vodní cestě a rovněž byla zahájena stavba dolní rejdy plavební komory na přehradě Hněvkovice. Průběžná plavba z nádrže vodního díla Orlík přes Týn nad Vltavou do Českých Budějovic by tak měla být možná v plavební sezóně roku 2017.

Na velké plavební komoře Vrané nad Vltavou došlo k opravě stavítek s ohledem na jejich havarijný stav. Na plavební komoře Praha-Mánes byla odstraněna havárie čerpacího agregátu pohonu horního stavítka. U plavební komory Praha-Smíchov proběhla výměna opotřebovaných stavítek na středním ohlavi plavební komory. V první polovině roku byla dokončena rekonstrukce mostu přes Čertovku v Praze. Na velké plavební komoře Praha-Podbaba byly odstraněny zjištěné nánosy, které omezovaly plavební hloubky. Na velké plavební komoře Hořín proběhl stavebně technický průzkum předcházející plánovanému zvýšení podjezdových výšek, na plavebním kanále Vraňany – Hořín proběhl inženýrsko-geologický průzkum s cílem prověřit možnost prohrádkami zvýšit ponory plavidel v tomto úseku

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

Proběhly dílčí kontroly vodní cesty organizované Státní plavební správou a probíhající za přítomnosti správce vodní cesty, ze strany Státní plavební správy byla iniciována revize plavebního značení v úseku Třebenice – Mělník, vyhodnocení proběhne na začátku roku 2016.

V průběhu roku 2015 se uskutečnily pravidelné technicko-bezpečnostní dohledy na vodních dílech. Těchto pravidelných dohledů se zúčastňuje Státní plavební správa a jsou při nich uplatňovány požadavky na zkvalitnění vodní cesty a zajištění její bezpečnosti. Připomínky vznesené při dohledech jsou zahrnuty do plánu oprav a údržby. Řádné prohlídky potvrdily, že díla jsou v bezpečném a provozuschopném stavu.

Státní plavební správa v roce 2015 využila extrémní situace na nádrži vodního díla Orlík, kde v důsledku dlouhodobého sucha hladina poklesla přibližně o 8,95 m pod minimální plavební hladinu, a provedla zaměření obnažených břehů nádrže systémem laserového skenování. Zjištěné údaje budou využívány např. při projednávání vymezených vodních ploch, vývazišť a přístavišť, zpracování plavebních map nebo budou využity při správě vodní cesty.

Střední Labe

Na vodním díle Velký Osek – plavební komoře pokračovala modernizace levé zdi plavební komory, včetně vybudování nového ovládání a elektrorozvodů. V závěru roku byla tato investiční akce dokončena. S ohledem na náročnost prováděných prací Státní plavební správa prodloužila plánované zastavení plavby přes plavební komoru na základě žádosti Ředitelství vodních cest ČR, jako investora stavby.

Na vodním díle Brandýs nad Labem – plavební komoře nadále probíhaly práce na zajištění jeho kompletní modernizace, která má vést k zabezpečení spolehlivého provozu komory. Vlastní modernizace byla zahájena již v roce 2014. V uplynulém roce byla provedena především sanace levé zdi plavební komory a obtoků a následně byla realizována injektážní clona. Rovněž byla realizována výstavba nového dna plavební komory. S ohledem na komplikované technologické postupy a technický stav komory a nepředvídatelné okolnosti stavu komory byl na základě žádosti Ředitelství vodních cest ČR, jako investora stavby, v druhé polovině ledna zastaven plavební provoz a následně od začátku února do konce května byl plavební provoz zastaven již jen v určitých dnech, aby mohly probíhat příslušné práce s ohledem na navržené technologické postupy a současně bylo možné plánované proplavování plavidel. Rovněž i u této plavební komory byla délka plavební odstávky na základě žádosti investora stavby prodloužena.

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

Dále se uskutečnily dílčí kontroly vodní cesty za přítomnosti správce vodní cesty a proběhla ucelená revize plavebního značení, navazující na povodně z roku 2013. Celkový stav plavebního značení byl se správcem vodní cesty úspěšně projednán v prosinci 2015.

V uplynulém roce byly provedeny kontroly technicko-bezpečnostního dohledu na většině vodních děl. Pravidelných dohledů se zúčastňují pracovníci Státní plavební správy a uplatňují požadavky na zkvalitnění vodní cesty a zajištění její bezpečnosti. Tyto vznesené připomínky jsou zahrnovány do plánu oprav a údržby a jsou průběžně řešeny. Prohlídky potvrdily, že vodní díla jsou v bezpečném a provozuschopném stavu.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Stav staveb na vodních dílech v kanalizovaném úseku dolnolabské vodní cesty byl uspokojivý.

Na velké plavební komoře Dolní Beřkovice při pravidelné prohlídce vyčerpané plavební komory byly zjištěny nánosy, které omezovaly plavební hloubky. Tyto nánosy byly neprodleně odstraněny. U malé plavební komory Dolní Beřkovice došlo k opravě havarijního stavu segmentů dolních obtoků.

Na vodních dílech Lovosice a Ústí nad Labem-Střekov proběhly za účasti Státní plavební správy pravidelné kontroly technicko-bezpečnostního dohledu, vodní díla jsou v bezpečném a provozuschopném stavu. Rovněž přístavy byly v roce 2015 provozuschopné a bezpečné. V přístavech nacházejících se v územní působnosti pobočky Děčín nebyla realizována stavební činnost.

Ve zdrži vodního díla Štětí bylo řešeno vybudování nového přístaviště pro rekreační plavidla u pravého břehu nad silničním mostem ve Štětí a dále bylo vydáno stanovisko ke kolaudačnímu řízení pro dokončenou stavbu malé vodní elektrárny u jezu vodního díla Štětí. Ve zdrži vodního díla Roudnice nad Labem byla vydána stanoviska pro stavby

servisního střediska a přístaviště pro rekreační plavidla na levém břehu Labe, jejichž investorem by mělo být Ředitelství vodních cest České republiky.

Nejvýznamnější stavba tohoto roku v kanalizované části Labe byla realizována ve zdrži vodního díla Lovosice – Litoměřice. V jarních měsících byly zahájeny rekonstrukční práce na železniční trati Lovosice – Litoměřice. Plavebního provozu se dotkla zejména výměna ocelových mostních konstrukcí na mostě přes Labe (tři mostní pole). Původní ocelová konstrukce na mostě sloužila od zahájení provozu za dob Rakouska-Uherska v roce 1898. Podle projektu schváleného v roce 2014 měla být rekonstrukce realizována postupem použitým při rekonstrukci železničního mostu v Děčíně, tzn. se vznikem stavebních jámek a pracovních plošin okolo pilířů a s dočasnými komunikacemi na přísypech v levém a pravém mostním poli. Na jaře 2015 došlo ke změně technologie a Státní plavební správě byl k posouzení předložen originální návrh na provedení výměny obloukových nosných konstrukcí mostu nad vodní hladinou Labe po vodě, s využitím speciálního soulodí tvořeného dvěma tlačnými čluny a tlačným remorkérem. V praxi to znamenalo stavebně jednodušší řešení bez vybudování štětovicových jámek okolo mostních pilířů a přísypů ve vodě pro montážní plošiny v levobřežním a pravobřežním mostním poli a časovou úsporu při realizaci stavby. Z hlediska případného negativního ovlivnění plavebního provozu zvýšenými průtoky v profilu mostu po vybudování přísypů byla nově předložená varianta také vhodnější, avšak, s ohledem na dosud neexistující zkušenosti s takovým řešením v České republice, bylo zapotřebí důkladně zvážit možná úskalí tohoto návrhu. Především se jednalo o posouzení únosnosti navrženého soulodí zatíženého ocelovými konstrukcemi a jeho stability, dále plavebních hloubek a ponorových možností v dané lokalitě včetně stanovení maximálních průtoků a poté pro realizaci plaveb stanovit podmínky bezpečného provozu. Na obou březích musel zhotovitel provést břehové korekce tak, aby bylo možné se soulodím zaplout přesně pod osu nosných konstrukcí v krajních mostních polích. Z břehů Labe tak bylo odtěženo 4 500 m³ zeminy. Na levém břehu nad mostním profilem byl vybudován staveništní přístav, jeřábová dráha a dočasná předmontážní plocha. Zde se průběžně kompletovaly nové ocelové konstrukce jednotlivých mostních polí. Na konci srpna a začátkem září byly z jednotlivých mostních polí postupně naloženy na soulodí a poté transportovány na levý břeh tři kusy staré ocelové konstrukce mostu (tj. mostovka včetně obloukové části) k demontáži. Nové ocelové konstrukce byly na své místo na opravených a zesílených mostních pilířích s novými úložnými prahy přepraveny v říjnu a začátkem listopadu byla stavba předána do zkušebního provozu.



Zhruba ve stejném období probíhala rekonstrukce silničního mostu přes Labe v centru Litoměřic, ale tato oprava plavební provoz nijak neovlivnila.

Ve zdrži vodního díla Ústí nad Labem-Střekov byla dokončena prohrábka v dolním plavebním kanále vodního díla Lovosice. V celém úseku byly v průběhu roku postupně realizovány opravy břehového opevnění poškozeného povodní 2013.

Kontrolní dozor na vodní cestě zaměřený na stav vodní cesty byl prováděn v úzké spolupráci se správcem vodní cesty a vyznačení vodní cesty bylo na dobré úrovni.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Stav této části vodní cesty byl ovlivněn, jak již bylo zmíněno, suchem. Veřejné přístavy v regulovaném úseku Labe byly v provozuschopném a bezpečném stavu, nebyly zjištěny nánosy ani překážky provozu. V Centrálním přístavu v Ústí nad Labem byly zahájeny břehové úpravy (navýšení a zpevnění břehu) v zadní části bazénu, po jejich dokončení by tam měla vzniknout přístavní poloha pro malá plavidla.

Začátkem září byly dokončeny rekonstrukční práce na železničním mostě v Ústí nad Labem a mohlo zde být zrušeno omezení podjezdové výšky. V přístavu TONASO Něštěmice byla průchodem povodně 2013 částečně poškozena přístavní zeď. Provozovatel přístavu však údržbu zdi zanedbal do té míry, že hrozilo zřícení středové části do plavební dráhy. Začátkem roku byl provozovatel vyzván k přijetí takových opatření, aby nemohlo dojít ke vzniku plavební překážky či nemuselo dojít k vydání demoličního výměru. V průběhu letních měsíců byla zeď v nejnarušenejší části rozebrána, zbylé části zdi byly sanovány. Ve střední části byla provedena šikmá břehová úprava.

Závazné stanovisko bylo vydáno v rámci stavebního řízení rekonstrukce vodovodu mezi obcemi Povrly a Roztoky, uloženého na levém břehu Labe. Dále bylo vydáno stanovisko ke studii přístaviště pro malá plavidla na levém břehu Labe u obce Dobkovice, či nové stanovisko pro územní řízení stavby přístaviště pro malá plavidla na pravém

břehu Labe v Děčíně. Na železničním mostě Děčín-Loubí byla koncem roku dokončena sanace základů středového pilíře a stavební jímka byla odstraněna. Vzhledem k nánosu (viz předchozí text) však plavební provoz v levobřežním plavebním poli nebyl obnoven, ač s ohledem na dokončení stavby by to možné bylo.

V roce 2015 pokračovaly výzkumné práce pro akci „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN – Plavební stupeň Děčín“. Pracovníci pobočky Děčín se účastnili projednání modelových výzkumů pro Fyzikální hydraulický modelový výzkum plavební komory Děčín a pro Fyzikální model úpravy plavební kynety pod plavebním stupněm Děčín. Pro výzkum plavební komory byl uplatněn požadavek na doplnění výzkumu o zajištění bezpečnosti plavebního provozu při proplavování malých plavidel.

Pro stavbu experimentálních balvanitých výhonů nad Dolním Žlebem bylo vydáno souhlasné stanovisko s kolaudačním souhlasem. Dále bylo vydáno nesouhlasné stanovisko k dokumentu Návrh souhrn doporučených opatření pro evropsky významnou lokalitu Labské údolí.

Kontrolní dozor na vodní cestě zaměřený na stav vodní cesty byl prováděn v úzké spolupráci se správcem vodní cesty. Správce vodní cesty měl v tomto roce vzhledem k nízkým průtokům po převážnou část daného období neobyčejně obtížný úkol zajistit údržbu, splavnost vodní cesty a bezpečné vyznačení plavební dráhy.

Morava včetně Baťova kanálu

V roce 2015 byl stav vodní cesty na řece Moravě a Baťově kanálu vcelku uspokojivý a nebránil jejímu bezpečnému provozování. Povodí Moravy, s. p., jako správce této vodní cesty, pokračovalo v drobných opravách plavebních komor, sanaci břehového opevnění, provádění pravidelného čištění přístavišť a rejd plavebních komor umístěných na řece Moravě a případných prořezávkách břehových porostů.

Na všech plavebních komorách Baťova kanálu, vyjma plavebních komor ve Strážnici, byla provedena obnova a výměna záchytných lan a byly doplněny svislé vyvazovací prvky – ocelové tyče, využívané především pro komorování větších rekreačních plavidel, zejména hausbótů půjčoven.

V úseku plavební komora Babice až plavební komora Huštěnovice se na podzim roku 2015 znovu rozběhly stavební práce při sanaci natrží břehů a opravách břehového opevnění. Opevnění břehů bude provedeno rovinou z lomového kamene. Natrže břehů budou dorovnávány materiálem ze dna kanálu. Tato akce má být skončena na jaře roku 2016 před zahájením plavební sezóny.

Rekonstrukce plavební komory Vnorovy II, která byla zahájena na podzim roku 2014, byla dokončena v dubnu roku 2015. V rámci této stavby byly opraveny zvětralé a opadané pohledové betony komory, vyspraveno a doplněno kamenné zdivo, vyměněny oděrné trámce a těsnění vrat plavební komory. Stav komory byl uveden do původního, zkolaudovaného stavu.

Na podzim slavnostním otevřením skončila výstavba přístavu Petrov, která započala na podzim roku 2014. Tento přístav lagunového typu, který se nachází na levém břehu plavebního kanálu poblíž obce Petrov, je určen pro krátkodobé, střednědobé i trvalé stání především rekreačních plavidel. Kromě vlastního stání plavidel, je zde zajištěno doplňování pohonných hmot, maziv, odčerpávání veškerých odpadních vod z plavidel a

jejich napojení na rozvod elektrické energie a pitné vody. Výstavba probíhala vcelku bez větších problémů, dle schváleného harmonogramu. Zástupci Státní plavební správy se aktivně zúčastňovali pravidelných kontrolních dnů.

Začátkem října byly provedeny poslední práce na opravě levého břehu koryta řeky Moravy v Uherském Ostrohu, kde vlivem vyšších vodních stavů došlo k vymílání břehu, odplavení původního kamenného opevnění, vzniku nátrží a tím ohrožení stability břehu. V rámci sanačních prací byl levý svah kynety zpevněn záhozem z lomového kamene, svah nad tímto záhozem dorovnán zeminou do potřebného sklonu a zhutněn. Berma byla opravena dosypáním vhodné zeminy a zhutněna. Veškeré plochy dotčené stavbou byly poté zatravněny a uvedeny do původního stavu.

Oddělení plavebního dozoru v rámci své činnosti provádělo technicko-bezpečnostní dohled na vybraných plavebních komorách a dalších stavebních objektech. Zjištěné nedostatky byly zapracovány do návrhu plánovaných oprav a údržby. Kontrolami bylo zjištěno, že předmětné stavby jsou nadále provozuschopné a neohrožují plavební provoz.

Při kontrolách zaměřených na plavební značení nebyly zjištěny žádné nedostatky, stav značení byl dobrý. Drobné závady zjištěné na stavu vodní cesty byly průběžně řešeny se správcem vodní cesty a odstraněny.

Vodní cesty účelové

Na nádrži vodního díla Lipno v uplynulém roce proběhla v lokalitě Dolní Vltavice údržba stabilizační stavby za účelem zajištění bezpečného provozu stanoviště přívozu. Provoz větších sportovních přístavů zůstává na úrovni předchozích let.

Na nádrži vodního díla Hracholusky byla v uplynulém roce zřizována nová vývaziště a legalizovány stávající drobné stavby sloužící pro rekreační účely, jako důsledek vydání vyhlášky č. 46/2015 Sb., která na této nádrži umožnila plavbu malých plavidel se spalovacím motorem o výkonu do 10 kW.

Na Máchově jezeře bylo vydáno souhlasné stanovisko k aktualizaci manipulačního řádu vodního díla.

Poslední květnový den bylo pro veřejnost do plného provozu otevřeno jezero Milada, které vzniklo u Ústí nad Labem zatopením těžební jámy hnědouhelného dolu Chabařovice jako produkt první velké vodohospodářské rekultivace v Čechách. Jeho délka je 3 200 m a šířka 700 m, svou plochou se řadí na třetí místo v zemi. V Ústeckém kraji tak vznikla nová vodní cesta nesledovaná. Před zahájením provozu se Státní plavební správa zúčastnila jednání ke zpracování návštěvního a provozního řádu. Plavba po jezeře Milada je prozatím zakázána pro plavidla se spalovacími motory s výkonem nad 10 kW a pro vodní skútry. V sezóně 2015 bylo jezero využíváno převážně pro koupání, hlavním problémem jsou zde chybějící inženýrské sítě, na které by bylo možné navázat vybudování potřebného zázemí.

Na vodním díle Slezská Harta byla provedena komplexní údržba malé vodní elektrárny a zatěsnění drobných průsaků v levé štole spodních výpustí přehrady. Tyto akce neovlivnily žádným způsobem místní rekreační plavbu.

Na vodním díle Nové Mlýny III byla provedena oprava středního segmentu přelivu nádrže trvající od léta do konce listopadu. Součástí prací bylo vyčištění od nánosů nečistot, odstranění přirostlých mlžů, výměna těsnících prvků, metalizace a nátěr kovové konstrukce segmentu, oprava ložisek ramen segmentu, renovace a očištění Gallových řetězů.

Vzhledem k tomu, že místo opravy bylo zahrazeno mobilním hrazením, nedošlo ani zde ke snížení plavební hladiny a omezení plavby.

Na vodním díle Brno, pokračoval víceletý projekt na odstraňování sinic. K zvýšení obsahu kyslíku ve vodě se používá patnáct kusů aeračních věží. Část věží provzdušňuje vodní sloupec přímo vháněním stlačeného vzduchu pomocí kompresorů umístěných na březích přehrady, další využívají k cirkulaci vody čerpadla. K omezení růstu sinic výrazně přispívá i snížení množství fosforu přitékajícího do zdrže vysrážením pomocí dávkování síranu železitého. Další akcí zde byla oprava břehového opevnění v délce 600 m na „Kozí Horce“. V rámci stavby byly vybudovány nové betonové patky pod zatravnovacími panely břehu, nové podsypy a uložení panelů. Součástí stavby bylo i odstranění stávajících schodišť a jejich nahrazení novými z betonu. Tato stavba nezpůsobila plavbě žádné problémy

Zahájení plánované opravy hráze vodního díla Vranov bylo podobně jako v minulém roce posunuto o další rok. Kompletní rekonstrukce přemostění přelivů a další nutné stavební práce si vyžádají cca 90 milionů korun. S touto akcí nesouvisející nezbytné opravy a revize šoupátek spodních výpustí přehrady byly zahájeny v lednu a dokončeny začátkem prosince roku 2015. Přednostně byla opravena šoupátka I a II, po jejich zpětném osazení pokračovaly práce na zbývajících dvou. Opravy šoupátek neměly na řádný provoz vodní díla Vranov vliv.

Kontrolní činnost oddělení plavební dozoru probíhala průběžně celou plavební sezónu, tak aby obsáhla všechny lokality se zaměřením na stav, vybavení a značení vodních cest. Zjištěné drobné nedostatky byly vyřešeny příslušnými správci vodních cest a provozovateli štěrkopískoven bez průtahů.

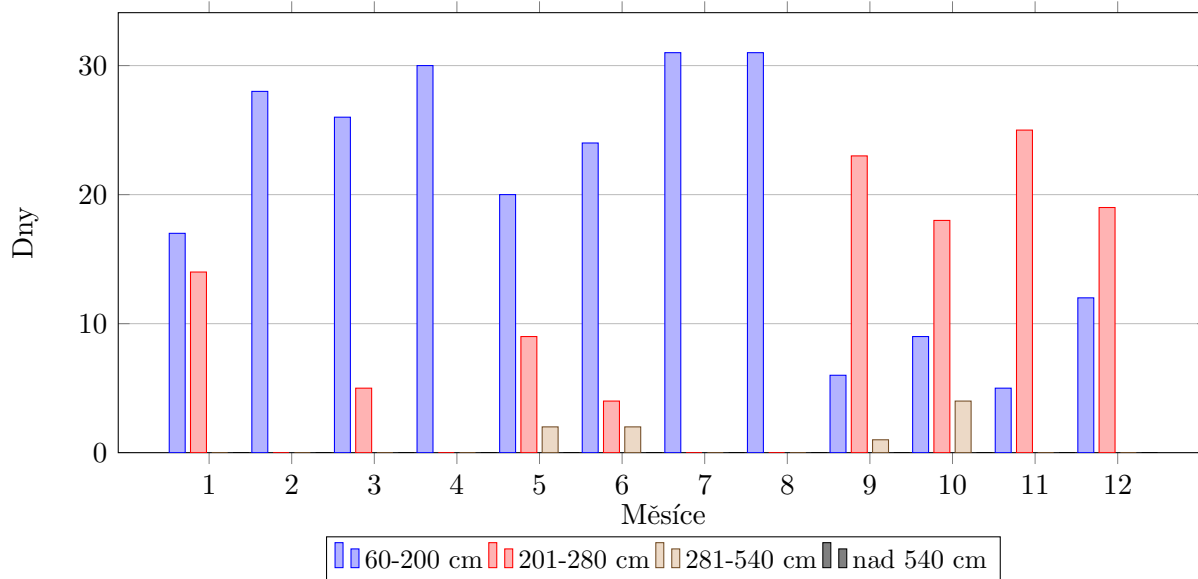
Vodní stavy					
Vodočet			Vltava– –Praha ¹	Labe– –Brandýs n. L.	Labe– –Ústí n. L. ²
Vodní stavy dosud pozorované	nejvyšší	H [cm]	768	531	1185
		dne	14. 8. 2002	5. 9. 1984	16. 8. 2002
	nejnižší	H [cm]	33	25	66
		dne	3., 8. 2. 1991	7. 10. 2002	26. 6. 1934
Vodní stavy v roce 2015	nejvyšší	H [cm]	329	561	505
		dne	11. 1. 2015	12. 1. 2015	12. 1. 2015
	nejnižší	H [cm]	34	367	115
		dne	5. 7. 2015	5. 7. 2015	24. a 25. 7., 8. až 16. 8. 2015
Měsíční průměry vodních stavů v roce 2015 [cm]	leden	1	191,1	436,8	295,3
	únor	2	109,7	419,1	224,1
	březen	3	69,8	415,2	200,3
	duben	4	129,1	435,3	260,5
	květen	5	79,6	408,7	181,8
	červen	6	54,8	400,7	151
	červenec	7	43,8	389,8	132,7
	srpen	8	46,1	396,3	131
	září	9	48,5	400,7	134,8
	říjen	10	54,8	394,1	149
	listopad	11	58,7	402,6	168,2
	prosinec	12	64,4	418,6	201,6
Roční průměry vodních stavů [cm]	2015		79,2	409,8	185,9
	2014		94,4	155,5	196
	2013		85,2	156,3	280,9
	2012		65,9	154,6	225,4
	2011		66,9	165	237

¹hodnoty u vodočtu Vltava-Praha jsou uvedeny v m³/s

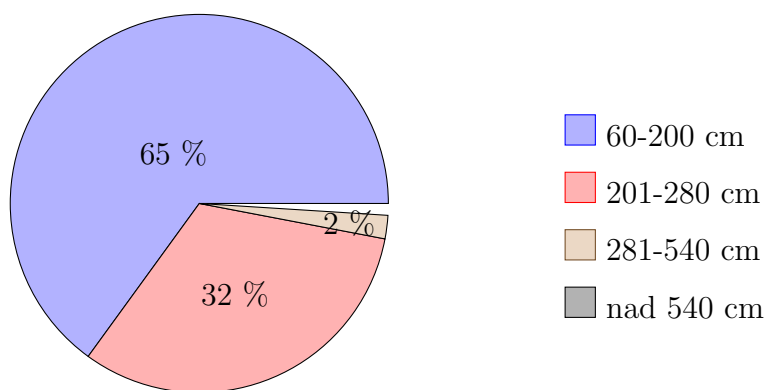
²hodnoty u vodočtu Labe-Ústí n. L. jsou při vodních stavech vyšších než 275 cm, hodnotou jeho předpovědi z předchozího dne

Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe															
Vodní stav	V měsíci roku 2015 [dny]												Celkem v roce [dny]		
[cm]	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2015	2014	2013
60–100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
101–110	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
111–120	-	-	-	-	-	-	3	14	-	-	-	-	17	0	0
121–130	-	-	-	-	-	5	9	6	7	1	1	-	29	0	0
131–140	-	-	-	-	-	4	18	7	23	9	7	-	68	3	0
141–150	-	-	-	-	7	6	1	1	-	11	7	-	33	20	0
151–160	-	-	-	-	2	10	-	1	-	6	-	-	19	31	6
161–170	-	-	-	-	6	3	-	-	-	3	2	-	14	60	8
171–180	-	-	-	-	1	2	-	-	-	1	5	2	12	39	20
181–190	-	-	7	-	3	-	-	-	-	-	-	6	16	27	32
191–200	-	-	13	-	4	-	-	-	-	-	1	12	30	59	23
201–210	1	9	8	1	3	-	-	-	-	-	4	6	33	41	31
211–220	7	7	2	4	2	-	-	-	-	-	1	2	25	20	26
221–230	1	6	-	1	3	-	-	-	-	-	2	1	14	12	15
231–240	-	1	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	6	19	13
241–250	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2	5	7	18
251–260	1	4	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	8	10	17
261–270	3	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	8	6	15
271–280	2	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	5	2	21
281–290	3	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	5	1	13
291–300	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	12
301–310	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	13
311–540	10	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	13	5	68
nad 540	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	14
Dny v měsíci- roce	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	365	365	365

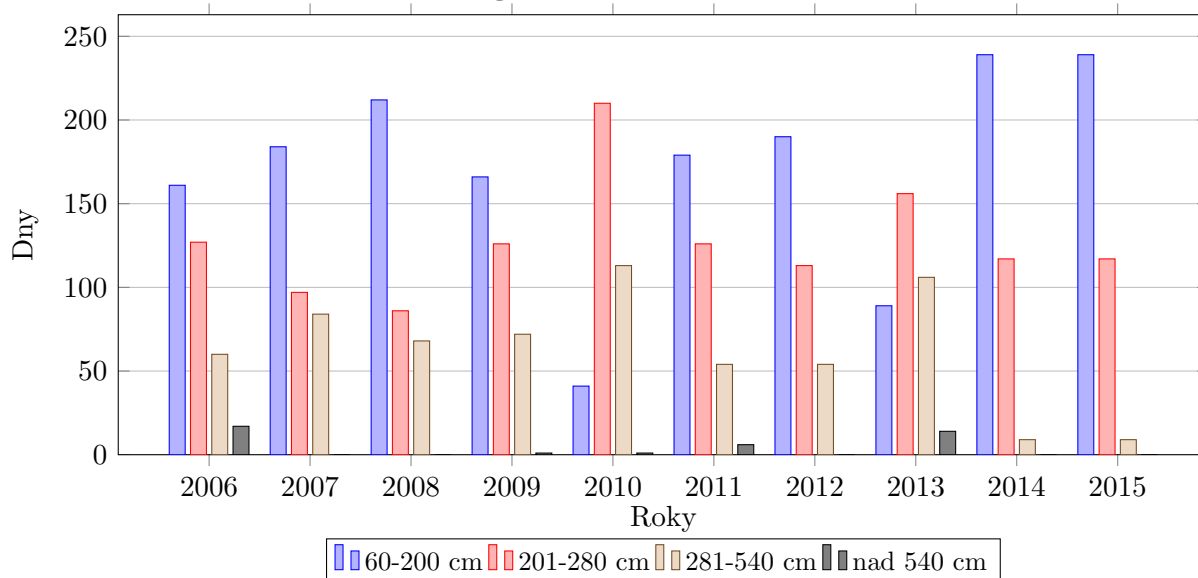
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2015



Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2015



Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe 2006 - 2015



Přerušení plavebního provozu																
Plavební komora (úsek vodní cesty)		Počet dnů přerušení plavby v měsíci roku 2015												Celkem v roce		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2015	2014	2013
Vltava	Kořensko	-	-	-	-	-	30	31	31	30	-	-	-	122	0	21
	Orlík	-	-	-	-	-	-	11	31	30	-	-	-	72	0	4
	Kamýk n. V.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	18
	Slapy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	3
	Štěchovice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	5	26
	Vrané n. V.	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	5	53
	Praha-Modřany	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	62
	Praha-Smíchov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	7	0	13
	Praha-Štvanice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	33	100
	Praha-Podbaba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	33	69
	Roztoky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	33	69
	Dolánky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	33	46
	Mířejovice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	33	46
	Hořín	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	12	33	69
Labe	Týnec n. L.	-	-	-	-	-	-	-	-	2	7	-	-	9	8	7
	Veletov	-	-	-	-	-	-	-	-	2	7	-	-	9	8	7
	Kolín	-	-	-	-	-	-	-	-	2	7	-	-	9	8	7
	Klavary	-	-	-	-	-	-	-	-	2	7	-	-	9	57	35
	Velký Osek	-	-	-	-	-	-	-	-	2	30	23	-	55	88	7
	Poděbrady	-	-	-	-	-	-	-	-	2	7	-	-	9	13	21
	Nymburk	-	-	-	-	-	-	-	-	2	7	-	-	9	8	21
	Kostomlátky	-	-	-	-	-	-	-	-	2	7	-	-	9	8	7
	Hradištko	-	-	-	-	-	-	-	-	2	7	-	-	9	8	35
	Lysá n. L.	-	-	-	-	-	-	-	-	2	26	-	-	28	8	35
	Čelákovice	-	-	-	-	-	-	-	-	2	7	-	-	9	50	7
	Brandýs n. L.	6	20	23	9	9	-	-	-	2	30	21	-	110	51	7
	Kostelec n. L.	-	-	-	-	-	-	-	-	2	7	-	-	9	8	7
	Lobkovice	-	-	-	-	-	-	-	-	2	7	-	-	9	8	7
	Obříství	-	-	-	-	-	-	-	-	2	7	-	-	9	8	7
	Dolní Beřkovice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
	Štětí	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	34
	Roudnice n. L.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	34
	České Kopisty	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	34
	Lovosice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	23
	Ústí n.L.-Střekov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	19
	Ústí n.L.-Hřensko	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	18
	Oblast Hřensko	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	18

5. Dozor na plavební provoz a plavební nehody

5.1. Dozor na plavební provoz

Kontrolní činnost

V souvislosti s přijetím novely zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a vydáním nové vyhlášky č. 46/2015 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě (dále jen vyhláška), účinné od 15. 4. 2015, byla zrušena převážná část omezení plavby na našich vodních cestách a plavba se spalovacím motorem se povolila i v některých lokalitách, kde byla doposud zakázána. Nejvyšší pozornost při dozoru nad bezpečností plavby byla pobočkou Praha věnována oblastem s nejintenzivnějším plavebním provozem, tedy nádržím vltavské kaskády, kde uvedené legislativní úpravy umožnily plavbu plavidel téměř bez omezení. Tomu odpovídal i počet porušení předpisů zjištěných Státní plavební správou. Oproti minulým rokům, kdy byla dlouhodobě nejčastějším přestupkem, zejména na nádržích vltavské kaskády, plavba mimo režim ve výtlaku, tato skutková podstata v podstatě vymizela. Nejčastějšími přestupky tak bylo vedení malého plavidla, aniž by jeho vůdce byl držitelem průkazu způsobilosti k vedení plavidel, vedení malého plavidla, které nemělo schválenou technickou způsobilost a nemělo vyznačené poznávací znaky, nebo je nemělo kontrastní, či úplné. V menší míře pak byly zjištěny přestupky týkající se vedení plavidla pod vlivem alkoholu, vlečení vodního lyžaře mimo prostor vyznačený pro tuto činnost, nezabezpečení dohledu nebo hlídky na plavidle, přetížení plavidla, nedodržení zákazu vyjádřeném signálním znakem A.1 – zákaz proplutí a v neposlední řadě použití spalovacího motoru s výkonem nad 10 kW tam, kde to vyhláška neumožňuje.

Státní plavební správa většinu přestupků projednala s vůdci či provozovateli plavidel přímo na místě, nejčastěji uložením blokové pokuty nebo stanovením termínu pro odstranění závad. Mimo sankcí ukládaných na místě, které jsou nejúčinnějším nástrojem nápravy, bylo mnohdy přikročeno i k zadržení lodního osvědčení plavidel, jejichž technický stav za plavby neodpovídal předpisům platným ve vnitrozemské plavbě. V souvislosti s novelou zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, bylo využíváno ustanovení o rozhodnutí v řízení na místě o zákazu další plavby, což se osvědčilo jako velmi účinný nástroj.

Jako každý rok, i v roce 2015 pokračovala úzká spolupráce s Poříčními odděleními Policie České republiky Slapy, Praha, Nymburk a Poříčním útvarem Městské Policie hl. m. Prahy. Tyto útvary zároveň provádí vlastní dozorovou činnost a v souvislosti s novelou zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, byla Policie ČR nově oprávněna projednávat řadu přestupků v blokovém řízení. Přesto byla převážná část zjištěných přestupků Policií ČR zdokumentována a následně oznámena Státní plavební správě, která je projednala ve správním řízení.

Kontrolní činnost pobočky Děčín byla po celý rok zaměřená na provoz všech plavidel, využívajících vodní cestu dolního Labe. Od jara do podzimu přibýly kontroly plavidel rekreační plavby jak na Labi, tak na vodních cestách účelových. V druhé polovině roku probíhaly kontroly plavebního provozu také na vodních plochách s těžbou šterkopísku v Královéhradeckém kraji.

Třetiny přestupků se dopustili vůdci plavidel, která nejsou malými. Převážná část přestupků byla méně závažná, a proto je bylo možné projednat pouze domluvou nebo v blokovém řízení. Nejčastěji zjišťovaným přestupkem byly drobné závady v označení plavidel poznávacími znaky. Nejzávažnějším přestupkem byla plavba malého plavidla s výkonem motoru nad 4 kW bez technické prohlídky, bez lodního osvědčení a plavba na vodním skútru bez průkazu způsobilosti. Na základě oznámení Policie České republiky byl projednán přestupek provozovatele dvou vodních skútrů, který je provozoval bez platných lodních osvědčení. Na vodní ploše s těžbou šterkopísku byl provozován plovoucí stroj bez platného lodního osvědčení. Správní delikt byl projednán s provozovatelem plovoucího stroje.

Některé kontroly, zejména na Labi a na vodních plochách Velké Žernoseky a Barbora, se prováděly ve spolupráci s příslušným oddělením Policie České republiky Ústí nad Labem-Brná. Ve spolupráci s místně příslušnými odděleními Policie České republiky byly kontroly prováděny na přehradních nádržích Skalka, Nechanice a Rozkoš.

V rámci územní působnosti pobočky Přerov byla kontrolní činnost plavebního provozu zajišťována především vlastními zaměstnanci úřadu. V letních měsících byl počet zaměstnanců dozoru na plavební provoz posílen zaměstnanci dokladů plavidel. Proto se počet provedených kontrol oproti minulému roku zvýšil. Oproti minulému roku se zvýšila i aktivní spolupráce s Policií České republiky.

Nejčastěji docházelo k porušení plavebních předpisů v provozování malého plavidla neopatřeného poznávacími znaky, provozování vodního skútru na nepovolené vodní cestě, vedení malého plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami, nerespektování významu zákazového znaku. Byl zaznamenán zvýšený počet zjištěných přestupků týkajících se vedení plavidla pod vlivem alkoholu. Provozovatelé plavidel nejčastěji porušovali plavební předpisy tím, že provozovali plavidla bez schválené technické způsobilosti.

Zjištěné méně závažné přestupky, pokud nestačila domluva, byly převážně projednány na místě v blokovém řízení. Závažnější přestupky byly projednány v přestupkovém či správním řízení. Rovněž bylo využíváno rozhodnutí na místě o zákazu plavby a docházelo i k zadržení lodního osvědčení.

Oproti předcházejícím rokům se společná kontrolní a dozorová činnost s Policií České republiky stále rozšiřuje, zejména na vodních cestách Baťův kanál, Dalešice, Těrlícko a Vranov. V uplynulém roce byl výkon státního dozoru na vnitrozemskou plavbu posílen i místně příslušnými odděleními Policie České republiky na vodních nádržích Slezská Harta, Nové Mlýny, Žermanice a jezeře Hlučín. Na hraničním úseku vodní cesty řeky Moravy, včetně Baťova kanálu, byla vykonána společná kontrola s pracovníky Dopravního úřadu Slovenské republiky, Divize vnitrozemské plavby.

Vltava

Oblast Prahy je celoročně vytížena intenzivním provozem plavidel osobní lodní dopravy, která zajišťují převážně vyhlídkové plavby. Oproti roku 2014 se počet těchto plavidel zvýšil o jedno. Jedná se o plavidlo nově postavené v německé loděnici Bolle v městě Derben, plavidlo při své délce 44,97 m, šířce 7,54 m a výtlačku 123 tun pojme 220 cestujících. Toto plavidlo Bohemia Rhapsody je větší sesterskou lodí plavidla Grand Bohemia, které bylo uvedeno do provozu na Vltavě o rok dříve. Nejčastěji zjištěným porušením předpisů platných ve vnitrozemské plavbě ze strany lodních posádek, zejména osobních

lodí, je neúplnost povinných lodních listin, nedostatky v označení plavidel a přetížení plavidla z hlediska jeho obsaditelnosti. 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 (přívoz 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 (přívoz P3 se nachází na jihu města v oblasti smíchovského lihovaru). Přívoz nabízí atraktivní 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 (přívoz P5) spojuje severní cíp ostrova Císařská louka s oběma vltavskými břehy a současně spojuje obě nízká vltavská nábřeží. Nabízí tak spojení zejména pro výlety, lze doporučit nezvyklý malebný výhled na Vyšehradskou skálu z Císařské louky a také přívoz Modřany – Lahovičky (přívoz P6 v jižní části Prahy, která nabízí velmi málo možností spojení obou vltavských břehů). Přívoz nabízí atraktivní rychlé spojení na mnohem méně zatížený levý břeh s obdobnými prostorovými možnostmi podél páteřní cyklotrasy A1. V roce 2015 nově vznikl přívoz Pražská tržnice – Štvanice – Karlín-Rohanský ostrov (přívoz 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. Přívoz linky P7 byl v roce 2015 provozován zkušebně od 8. srpna do 1. listopadu.

Současně je Vltava v Praze, zejména v úseku od plavební komory Praha-Modřany po plavební komoru Praha-Smíchov, velmi intenzivně využívána jak sportovci na bezmotorových plavidlech (veslaři, kanoisty, jachtaři), tak rekreačními motorovými plavidly. Pro předcházení kolizních situací mezi sportovci a motorovými plavidly vznikla v roce 2013 po dohodě Státní plavební správy s Českým olympijským výborem, který zastupoval zájmy sportovních klubů, Českým svazem vodního motorismu a Sdružením pražských plavidel pravidla chování účastníků plavebního provozu na Vltavě v Praze s názvem „Desatero pro plavbu na Vltavě v Praze“. Materiál byl vydán jako soubor doporučeného vzájemného chování účastníků plavebního provozu, a v sezóně roku 2015 se ukázalo, že není dodržováno ani jednou z výše uvedených sportovních komunit. Dohled nad jeho dodržováním přímo na vodní cestě v rámci svých možností a poslušnosti priorit prováděla Státní plavební správa ve spolupráci s Poříčním útvarem Městské Policie Praha a příslušným Poříčním oddělením Policie ČR. Mezi nejčastější zjištěné přestupky patřilo nerespektování břehového plavebního značení zejména při stání plavidel na Rašínově nábřeží a nedodržení obecné zásady netvořit škodlivé vlnobití a sání při plavbě v blízkosti stojících plavidel či plovoucích zařízení. Počet porušení předpisů se výrazně nemění.

Státní plavební správa též prováděla několik kontrol zaměřených na kontrolu nakládání s fekálními a nádními vodami. Tyto kontroly prováděla ve spolupráci s Českou inspekcí životního prostředí.

V roce 2015 se v Praze uskutečnil již 7. ročník výstavy prodejců plavidel a lodního příslušenství s názvem „Lodě na vodě“. Tento rok se též konal 7. ročník kulturní akce mezi Karlovým a Mánesovým mostem s názvem „Svatojánské Navalis“, a ve zdrži Šítkovského jezu 102. ročník veslařských závodů „Primátorek“. Těsně před vánočními svátky byla ve zdrži Helmovského jezu poblíž Karlova mostu umístěna již třetím rokem plovoucí zvonohra. Tyto akce vyžadovaly velké nároky na regulaci plavebního provozu v daných lo-

kalitách. Počet povolených veřejných akcí zaznamenal oproti roku 2014 mírný vzestup. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě nebyla vydána výjimka pro vplutí do nadjezí nebo podjezí.

Stejně jako v předchozích letech je vltavská vodní cesta využívána pro nákladní lodní dopravu ve výrazně nižších objemech, než jaké umožňuje vybavenost a kapacita této vodní cesty. Plavidla nákladní dopravy jsou využívána převážně pro přepravu stavebních materiálů směrem do Prahy. V roce 2015 započala velmi rozsáhlá akce přeprav vytěženého materiálu ze stavby čistírny odpadních vod v Praze Troji. Tlačné sestavy využívají nově vzniklé překladiště zřízené k tomuto účelu přímo v trojském kanále a vytěžený materiál je převážen na překladiště v Mělníku a v přístavu Mělník.

Nejvyšší koncentrace rekreační plavby je soustředěna na nádrže vltavské kaskády, částečně také do oblasti Prahy. Intenzita rekreačního provozu potom výrazně kolísá v závislosti na počasí, v měsících květnu, červnu a září se hustota mírně zvyšuje oproti červenci a srpnu, kdy je část plavidel provozována mimo území České republiky. Celkově však byl zaznamenán nárůst počtu motorových lodí a vodních skútrů, jako důsledek uvolnění plavby pro tento druh plavidel a zrušení omezení plavby ve výtlačném režimu v době letních prázdnin. Dále na vltavské vodní cestě Státní plavební správa vykonávala dozor na úseku vodní cesty České Budějovice až Hněvkovice. Zde byl registrován prozatím nízký provoz, zvýšení intenzity se očekává po propojení tohoto úseku s Týnem nad Vltavou a nádrží Orlík.

Střední Labe

Objem přeprav nákladů na středolabské vodní cestě zůstává již několik let na velmi nízké úrovni, která neodpovídá možnostem vodní cesty. Z přepravovaných nákladů to byly hlavně přepravy stavebních materiálů a písku.

Do této oblasti připlouvalo v periodických intervalech plavidlo hotelového typu s názvem Florentina. Provoz rekreačních plavidel zůstal na stejné úrovni jako v roce 2014 a je převážně soustředěn do oblastí Brandýsa nad Labem, Lysé nad Labem, Poděbrad a Nymburka. Rekreační plavba představuje především plavby plavidel místních sportovních loděnic a plavidel půjčoven umožňujících vedení plavidla bez průkazu způsobilosti. V roce 2015 se počet povolených veřejných akcí oproti roku 2014 mírně snížil. Jedná se o sportovní akce, které jsou pořádány převážně v letních měsících.

Nejčastější nedostatky zjištěné porušením předpisů spočívaly v absenci povinných listin na malých plavidlech. Zjištění byla na místě projednána s vůdci plavidel jako přestupkové delikvence. Provozní stav plavidel se průběžně kontroloval a zjištěné závady byly odstraňovány. Počet přestupků je v této oblasti dlouhodobě na nízké úrovni. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě nebylo vydáno zvláštní povolení pro vplutí do podjezí nebo nadjezí. Bylo vydáno jedno zvláštní povolení pro plavbu nadrozměrného plavidla – tankového plavidla německého provozovatele v úseku Chvaletice až Mělník.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Plavební provoz plavidel nákladní i hotelové zahraniční osobní dopravy nepříznivě ovlivňovaly po převážnou část roku kritické plavební podmínky pod zdymadlem Ústí nad Labem-Střekov. Nákladní plavba s produkty do, či ze zahraničí, probíhala v jen prvním čtvrtletí a sporadicky ke konci roku. Zahraniční hotelová plavidla pak připlula několikrát, jen počátkem výletní sezóny. Po celý rok byl dopravován šterkopísek do veřejného přístavu

Ústí nad Labem-Vaňov. V letní sezóně byla na nové lince mezi městy Ústí nad Labem a Litoměřicemi, provozována osobní loď českého provozovatele. Provozovány byly dvě vymezené vodní plochy pro vodní lyžování a vodní skútry a tři vymezené plochy pro vodní lyžování. V letní sezóně probíhal intenzivnější provoz rekreační plavby především ve zdržích jezů Lovosice a Ústí nad Labem-Střekov a na vodní ploše Velké Žernoseky.

V rámci rekonstrukce železničního mostu, na trati Lovosice – Litoměřice, byla vydána dvě povolení pro zvláštní přepravu ocelových konstrukcí. Dále byla vydána jedna výjimka pro vplutí plavidla osobní dopravy do uzavřené vodní plochy nad jezem ve Štětí, za účelem slavnostní plavby při příležitosti uvedení malé vodní elektrárny na jezu, do trvalého provozu.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Intenzita plavby v regulovaném úseku Labe byla vzhledem k nepříznivým plavebním podmínkám na minimální úrovni. Při vodním stavu pod 170 cm na vodočtu v Ústí nad Labem, který trval od poloviny května do druhé dekády listopadu, nebylo možno obchodní plavbu provozovat vůbec. Již v roce 2014 se provozovatelé nákladní plavby obávali konce této dopravy v Čechách. Suchý rok 2015 jejich obavy zvýšil. Nízký vodní stav často znemožňoval i výletní plavby českého provozovatele na lince Děčín – Hřensko – Bad Schandau, případně Königstein nebo Drážďany, přestože v provozu použil plavidla s velmi nízkým ponorem 0,75 m. Provoz malých plavidel s vlastním strojním pohonem byl minimální. Pouze v provozu malých plavidel bez vlastního pohonu, bylo možno pozorovat nepatrný nárůst.

Morava včetně Baťova kanálu

Plavební provoz se na této vodní cestě se z dlouhodobého hlediska neustále zvyšuje. Ze statistik vyplývá, že v roce 2014 navštívilo Baťův kanál kolem 75.000 návštěvníků a v roce 2015 přes 80.000 návštěvníků. Zvýšení návštěvnosti Baťova kanálu odpovídá zájmu o tento způsob volnočasových aktivit, finanční dostupnosti, příznivému počasí a postupnému zkvalitňování úrovně a rozsahu servisních služeb. Z kontrolní činnosti prováděné na této vodní cestě je patrné, že nárůst provozu se týkal jak obytných lodí půjčoven, tak plavidel ze soukromé sféry. Dle údajů z půjčoven plavidel byla kapacita hausbótů v hlavní provozní sezóně plně vytížena.

Kontrolní činnost na Baťově kanálu odpovídala zvýšenému zájmu o tuto vodní cestu. Dílčí kontroly plavebního provozu byly zajišťovány nejenom zaměstnanci plavebního úřadu, ale i ve spolupráci s Policií České republiky. Ve srovnání s předcházejícími sezónami došlo k nárůstu počtu zjištěných přestupků. K nejzávažnějším přestupkům patřilo vedení plavidla pod vlivem alkoholu či jiné omamné látky. Bylo však zjišťováno i vedení plavidel bez poznávacích znaků, vedení plavidel nevybavených lodními listinami, provozování technicky nezpůsobilých plavidel a nerespektování zákazu, vyjádřeného signálním znakem.

Problematika plavebního provozu na vodní cestě řeka Morava včetně Baťova kanálu, byla v průběhu celého roku řešena na pravidelných koordinačních schůzkách za účasti provozovatelů plavby, zástupců správce vodní cesty, zástupců dotčených krajských samospráv a taktéž dobrovolných svazků obcí. Uvedených jednání se aktivně účastnili i vedoucí zaměstnanci pobočky Přerov.

Účelové vodní cesty

Hustota plavebního provozu na zdrži vodního díla Lipno I se oproti minulému roku mírně zvýšila. Důvodem této skutečnosti je účinnost již zmiňované vyhlášky č. 46/2015 Sb., která umožnila plavbu plavidel se spalovacím motorem na této nádrži pro plavidla s výkonem strojního pohonu do 10 kW. Provoz těchto plavidel byl však malý a bez negativního dopadu na další aktivity. Ve většině případů se jednalo zejména o plavidla rybářů, kteří se přemisťovali v rámci lovišť. Pro rekreační účely byla malá plavidla s vlastním pohonem využívána jen sporadicky.

Současně se trvale zlepšuje stav motorových přívozů. Technický stav plavidel osobní lodní dopravy je také velmi dobrý. Plavidla osobní lodní dopravy jsou využívána převážně pro okružní plavby na vodní nádrži. V roce 2015 byl uveden do provozu „cyklopřevoz“, který spojuje cyklistickou stezku Hrdoňov – Svatý Tomáš.

Přestože bylo možné na vodní nádrži Lipno I provozovat některá malá plavidla s vlastním pohonem, bylo v plavebním provozu hojně využíváno malých plavidel s plachtou. Na vodní nádrži Lipno I převažoval provoz plavidel provozovatelů z Rakouska, Spolkové republiky Německo, Nizozemí a Polska. Počet povolených veřejných akcí na vodě se oproti roku 2014 mírně zvýšil. Jednalo se převážně o jachtařské závody. Jako v roce 2014 přebíral koordinaci pořádání závodů převážně Svaz jachtingu. Nejčastějším porušením plavebních předpisů bylo použití spalovacího motoru s vyšším výkonem než 10 kW. Dalším nejčastěji zjišťovaným přestupkem byl provoz technicky nezpůsobilého plavidla k provozu na vodní cestě. Státní plavební správa jednala z důvodu nové právní úpravy s krajským ředitelstvím Policie České republiky jihočeského kraje o proškolení příslušníků Policie České republiky a zajištění zvýšené dozorové činnosti na vodní nádrži Lipno I, ze strany obvodních oddělení Lipno nad Vltavou a Horní Planá. Tato spolupráce nebyla ze strany Policie České republiky prozatím realizována s odůvodněním personálního vytížení příslušníků těchto oddělení při řešení současné uprchlické krize.

Na vodních cestách účelových Matylda a Předměřice nad Labem byly vymezené vodní plochy pro vodní lyžování a vodní skútry. Na vodních cestách Jesenice, Nechranice, Barbora a Stráž pod Ralskem byly vymezené vodní plochy pro vodní lyžování. V rámci kontrolní činnosti byla pozornost zaměřena především na vybavení plavidel platnými lodními doklady a jejich vedení způsobilými osobami.

Na vodních plochách s těžbou štěrkopísku s výjimkou jediného případu, nebylo zjištěno porušení plavebních předpisů. Na nesledované vodní cestě na Kamencovém jezeře u Chomutova bylo zjištěno provozování dvou vodních skútrů bez lodního osvědčení a jejich vedení osobou bez průkazu způsobilosti, což bylo projednáno jako přestupek v plavebním provozu.

V souvislosti s povolením provozu plavidel se spalovacím motorem do 10 kW došlo ke zvýšení četnosti plavby na vodních nádržích Brněnská přehrada, Nové Mlýny I a Nové Mlýny III. Přesto na nich nebyl zaznamenán zvýšený počet přestupků. Problematickou se jeví možnost plavby plavidel se spalovacím motorem do 10 kW na vodní cestě vodního díla Vranov, kde je vyhláškou Ministerstva dopravy tato plavba povolena, ale místně příslušný vodoprávní úřad je opačného názoru. Intenzivnější plavební provoz byl pozorován zejména na vodních nádržích Dalešice, Těrlická přehrada a Žermanice. Po novele zákona o vnitrozemské plavbě došlo k poklesu vydaných rozhodnutí o povolení akce na sledované vodní cestě, protože ne všechny závody splňují předepsané podmínky. Při kontrolách plavebního provozu bylo zjišťováno, že někteří vůdci malých plavidel nedodržují význam

zákazových signálních znaků, vedou malá plavidla nevybavená předepsanými lodními listinami nebo je vedou bez průkazu způsobilosti, používají vodní skútry k činnostem mimo vymezené části vodní cesty, které byly pro tento účel vymezeny a používají v provozu malá plavidla bez poznávacích znaků. Účinně se projevovala zvýšená spolupráce při kontrolní činnosti s Policií České republiky, která oznámila několik případů vedení malého plavidla pod vlivem alkoholu a které byly následně projednány v přestupkovém řízení.

Kontroly plavebního provozu			
Vodní cesta	V pracovních dnech	Mimo pracovní dny	Celkem
Vltava	59	34	93
Střední Labe	13	3	16
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	40	13	53
Dolní Labe – regulovaný úsek	36	6	42
Morava včetně Baťova kanálu	13	14	27
Účelové vodní cesty	54	35	89
Ostatní vodní cesty	5	0	5
Celkem	220	105	325

Přestupky v plavebním provozu						
Přestupce	Sankce					
	Počet přestupků	Domluva	Napomenutí	Blokové pokuty	Ostatní pokuty	Kč
Kapitán	37	26	0	10	1	3600
Kormidelník	1	0	0	1	0	500
Převozník	0	0	0	0	0	0
Strojmistr	2	2	0	0	0	0
Vůdce malého plavidla	133	40	0	49	44	116500
Ostatní	88	26	0	22	40	38800
Celkem	261	94	0	82	85	159400

Povolené veřejné akce	
Vodní cesta	Počet
Vltava	94
Střední Labe	23
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	27
Dolní Labe – regulovaný úsek	9
Morava včetně Baťova kanálu	12
Účelové vodní cesty	242
Celkem	385

5.2. Plavební nehody

V roce 2015 bylo Státní plavební správě oznámeno celkem 12 plavebních nehod. Šest malých plavebních nehod šetřila pobočka Praha, pět malých plavebních nehod šetřila pobočka Přerov a jednu velkou plavební nehodu šetřila pobočka Děčín.

K pěti malým plavebním nehodám došlo na Vltavě, z toho k jedné na přehradní nádrži Lipno a k jedné na přehradní nádrži Slapy. Ke dvěma malým nehodám došlo na přehradní nádrži Nové mlýny III. Po jedné malé plavební nehodě došlo na Labi, na Baťově kanálu, na přehradní nádrži Vranov a přehradní nádrži Brněnská (Kníničky). K velké plavební nehodě došlo na přehradní nádrži Jesenice.

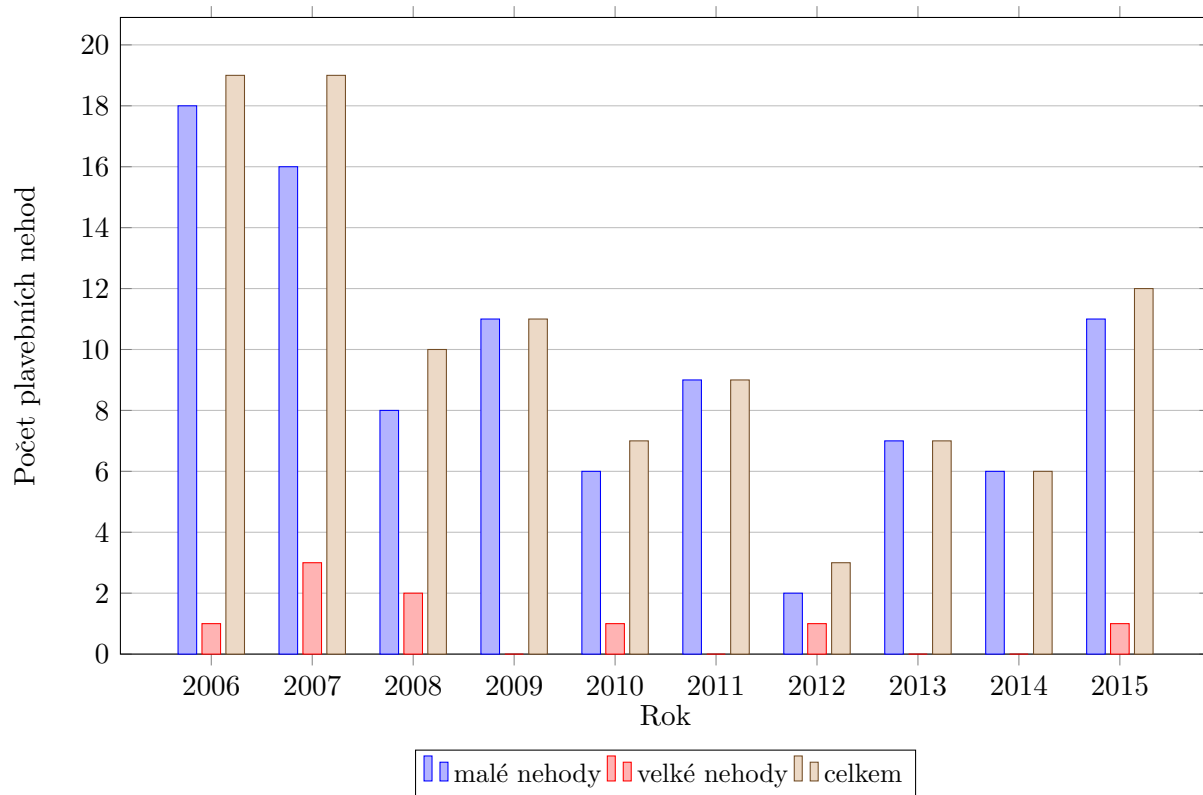
Všechny plavební nehody byly zaviněny fyzickou osobou. Příčinou 6 plavebních nehod bylo zásadní porušení pravidel plavebního provozu. Ve dvou případech se jednalo o kolizi veslice s jiným malým plavidlem. K oběma plavebním nehodám došlo na Vltavě v Praze. Posádka dvojky bez kormidelníka si nezajistila přehled před přídílí a narazila do stojícího malého plavidla s vlastním pohonem. Ve druhém případě čtyřka bez kormidelníka ze stejné příčiny kolidovala se šlapadlem, stojícím v plavební dráze. Následkem obou nehod byla pouze materiální škoda. Na přehradní nádrži Nové Mlýny III došlo ke kolizi malého plavidla s vlastním pohonem a windsurfu. Následkem bylo kromě materiální škody na windsurfu také lehké zranění jeho vůdce. Příčinou nehody bylo porušení pravidla o křížení směru plavby malými plavidly různých druhů, vůdcem plavidla s vlastním pohonem. Na Brněnské přehradě kolidovala plachetnice s osobní lodí. Příčinou bylo rovněž porušení pravidla o křížení směrů plavby, tentokrát malého plavidla s jiným než malým plavidlem. Posádka plachetnice byla za plavby pod vlivem alkoholu, což do jisté míry přispělo k nesprávné volbě lodního manévru a náhlému vplutí do dráhy osobní lodě. K ublížení na zdraví osob nedošlo. Ke kolizi malého plavidla s vlastním pohonem a koupající se osobou došlo na přehradní nádrži Slapy a Jesenice. Příčinou obou nehod byla nepozornost vůdce plavidla s vlastním pohonem. Při rychlé plavbě vůdce plavidla přehlédl před přídílí koupající se osobu, a proto ji neobeplul v bezpečné vzdálenosti tak, aby tato osoba zůstala mezi plavidlem a nejbližším břehem, jak mu to ukládají pravidla plavebního provozu. Na přehradní nádrži Slapy došlo sice k ublížení na zdraví koupající se osoby, ale

skutková podstata trestného činu naplněna nebyla. Na Jesenici se jednalo o ublížení na zdraví s následkem smrti koupající se osoby a tudíž k důvodnému podezření ze spáchání trestného činu vůdcem plavidla. Případ je v pravomoci Generální inspekce bezpečnostních sborů.

Příčinou dalších 6 plavebních nehod bylo primárně nesprávné hodnocení plavební situace za plavby. Pro nesprávné vyhodnocení pozice malého plavidla v plavební komoře Praha-Štvanice vůdcem osobní lodě před vyplouváním z ní, došlo při vyplouvání z plavební komory ke kolizi záďe osobní lodě s bokem malého plavidla, které bylo poškozeno rýhou v laku. Při odbočování tlačné sestavy z hlavní vodní cesty Labe na vedlejší vodní cestu, došlo ke kolizi s malým plavidlem, vyvázaným při břehu řeky. Následkem nehody byla materiální škoda na malém plavidle. K újmě na zdraví osob nedošlo. Příčinou nehody byla nautická chyba vůdce tlačné sestavy, který nesprávně vyhodnotil plavební situaci před odbočením na vedlejší vodní cestu a narazil do břehu řeky, kde stálo malé plavidlo. Na Baťově kanálu se potkávala dvě plavidla s vlastním pohonem, která patřila půjčovně malých plavidel. Vůdce jednoho z nich se zbytečně přiblížil ke břehu, kde zachytil kormidelnou o větev stromu a poškodil její střechu. K ublížení na zdraví nedošlo. Příčinou nehody byla nepozornost vůdce plavidla, který ve snaze vytvořit co nejvíce místa plavidlu plujícímu v protisměru, nezpozoroval větev stromu, ke které se přibližoval. Na přehradní nádrži Lipno došlo během najíždění nákladního vozidla na převozní loď k odtlačení převozní lodě od břehu a sjetí vozidla do vody. Příčinou nehody byla technologická chyba, spočívající v nezajištění převozního plavidla pomocí vhodných úvazů před najížděním vozidla na převozní loď. K újmě na zdraví osob ani k úniku ropných produktů do vody nedošlo. Na přehradní nádrži Vranov potkávalo malé plavidlo s elektrickým přívěsným motorem dvě osobní lodě. V přirozeném vlnění vodní hladiny, které plavidla způsobují, použil vůdce malého plavidla tak nevhodný lodní manévr, který vedl k enormnímu náklonu malého plavidla a jeho zalití vodou, což mělo za následek poškození elektroinstalace. K újmě na zdraví osob nedošlo. Příčina plavební nehody spočívala v nezvládnutí techniky vedení malého plavidla, zapůjčeného v půjčovně malých plavidel. Na přehradní nádrži Nové Mlýny III došlo k poškození plavidla vodní záchranné služby, které bylo použito k zásahu v extrémních povětrnostních podmínkách v blízkosti skalnatého břehu. Plavidlo kolidovalo se dnem přehrady, což mělo za následek vyřazení pohonné jednotky z provozu. Následně bylo neovladatelné plavidlo působením silného nárazového větru sneseno na břeh, kde došlo k poškození jeho trupu. V příčinné souvislosti s nehodou plavidla nebylo ohroženo zdraví posádky plavidla ani zdraví zachraňovaných osob.

Plavební nehody						
Provozovatel	Malé		Velké		Celkem	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Jiná než malá plavidla	2	1	0	0	2	1
Malá plavidla	4	7	0	1	4	8
Kolize malého plavidla s jiným než malým plavidlem	0	3	0	0	0	3
Celkem	6	11	0	1	6	12

Vývoj plavební nehodovosti 2006 - 2015



6. Dozor na plavidla

6.1. Plavidla jiná než malá plavidla

Činnost oddělení plavebních dokladů, útvaru dokladů plavidel, byla v průběhu roku výrazně ovlivněna novelou zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, která je účinná od začátku roku 2015. Stávající Plavební rejstřík České republiky byl nově rozdělen na Plavební rejstřík a Rejstřík malých plavidel. To přineslo řadu opatření, spočívajících ve změně formulářů pro podávání žádostí k zápisu plavidel do Plavebního rejstříku a ve změně postupu podání žádosti před zahájením činnosti odborné komise k schvalování technické způsobilosti plavidel. Další změnou, kterou bylo třeba promítnout do činnosti úřadu, byla novelou zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, provedená úprava sazebníku správních poplatků. Přes všechny tyto novinky, se kterými se velmi rychle a účinně podařilo seznámit plaveckou veřejnost, nevznikaly žádné vážnější problémy, a to ani ve smyslu fungování úřadu, ani ze strany žadatelů a provozovatelů plavidel. K této skutečnosti přispívá zejména povědomí žadatelů ohledně požadovaných podkladů pro řádné vyřízení žádostí. Taktéž již lety zavedená vzájemná spolupráce se subjekty pověřenými prohlídkami funguje bez závažnějších problémů.

Ke stavu lodního parku lze opakovaně konstatovat, že se za poslední léta nemění. Nadále docházelo především k nutným investicím za účelem zachování technické způsobilosti plavidel a tím i jejich provozuschopnosti. Nedostatek zakázek pro nákladní dopravu ještě výrazně prohloubilo období sucha v letních měsících a nízké vodní stavy, které de facto trvaly až do závěru roku. Tato situace se promítla poprvé výrazněji i do osobní lodní dopravy, kdy nízký stav vody na vltavské kaskádě způsobil problémy s přístupem na přístavní můstky. Plavidla bývají z ekonomických důvodů nezřídka i odstavena svým provozovatelem z aktivního plavebního provozu, přičemž výjimečné nejsou ani likvidace plavidel sešrotováním.

Výjimkou je obdobně jako v loňském roce obohacení lodního parku v Praze o novou osobní loď, která byla vyrobena v Německu, kde je doposud zapsána. V roce 2016 je avizován její zápis do českého Plavebního rejstříku. V průběhu roku pokračovala remotorizace několika tlačných remorkérů a plavidel osobní lodní dopravy, která byla částečně financována z programu obnovy lodního parku Ministerstva dopravy. U plavidel, kde k tomu docházelo, byla do Plavebního rejstříku zapsána zástava ve prospěch zástavního věřitele, kterým se stalo právě Ministerstvo dopravy České republiky. Příkladem může být remotorizace motorových nákladních lodí APOLLO provozovatele České přístavy, a. s., a PRAHA a ANDREA provozovatele EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA – SPED, s. r. o.

V moravském regionu jsou novinkami roku 2015 dvě nově zaevidovaná plovoucí zařízení, dvě speciální lodě – plovoucí galerie, dále převozní loď a jeden plovoucí stroj. Převozní loď Valtice je zastřešeným plavidlem určeným pro převoz osob na uzavřené části staré řeky Dyje v zámeckém parku Lednice. Zaznamenání hodnou je novostavba unikátního obslužného plavidla – pracovního stroje Jožin. Plavidlo bylo vyrobeno v rámci projektu příhraniční spolupráce Plavba a krajina, který je spolufinancován z prostředků Evropského fondu regionálního rozvoje. Jedná se o prototyp plovoucího stroje navrženého speciálně pro Baťův kanál. Loď lze kromě běžné údržby vodní cesty využít také při instalaci norných stěn a odstraňování následků živelných katastrof.

Odborná komise v průběhu roku fungovala standardně a bez závažnějších problémů. Pokud docházelo u plavidel ke zkracování lhůty pro pravidelnou technickou prohlídku, zpravidla se tak dělo na návrh odborníka na konstrukci plavidel. Příčinou takových návrhů byly v inspekční zprávě vytknuté nedostatky, které komise zhodnotila jako důvodné. Byly to opakovaně především důvody spočívající v opotřebením trupů plavidel s výskytem koroze a deformací a zeslabení obšívky. Příkladem takového postupu může být zkrácení lhůty při posouzení provozuschopnosti kyvadlového přívozu Dolní Žleb, který zajišťuje spojení městské části s kapacitní silniční komunikací. Lhůta byla zkrácena s ohledem na rozsáhlou korozi žeber, páteřnice a paluby a současně byla snížena nosnost na 12 tun s tím, že je povolena pouze přeprava osob a vozidel s vlastní hmotností do 3,5 tuny. Lhůta byla zkrácena o čtyři roky. Dalším důvodem pro takový postup pak je morální a fyzická zastaralost strojních pohonů, soustav a systémů, která se podepsala například na zkrácení lhůty při přestavbě motorové nákladní lodi NIKÉ, typu 6300, na speciální loď sloužící jako plovoucí galerie a koncertní sál. Lhůta pro pravidelnou technickou prohlídku byla zkrácena o čtyři roky s ohledem na nevyhovující technické parametry kormidelny. Technické prohlídky se účastnila kompletní odborná komise, tedy včetně pracovníků plavebního úřadu.

V roce 2015 bohužel pokračoval omezený provoz lodního výtahu v Holešovickém přístavu, což mělo za následek oddálení prohlídek u řady plavidel a přetížení ostatních lodních výtahů na vodních cestách. Tato komplikace při schvalování technické způsobilosti plavidel byla řešena formou vydání prozatímního osvědčení plavidla, zpravidla na jeden až tři měsíce.

V průběhu roku došlo k několika významnějším akcím technického dozoru. Mezi nejzajímavější patří bezesporu povolení zvláštní přepravy pro německou tankovou loď, jejíž rekonstrukce probíhala v přístavu Chvaletice. Výroba nové střední části plavidla probíhala v Lovosickém přístavu, odkud byla tato část následně transportována do Chvaletic, kde již čekala původní loď. Byla odříznuta její před i zad a po zakomponování nové střední části došlo opět ke zprovoznění plavidla. Plavidlo neodpovídalo parametrům vodní cesty a staveb na ní jak při transportu střední nově vyrobené části, tak i v případě již zkompletované tankové lodi. Celá rekonstrukce probíhala za technického dozoru klasifikační společnosti Germanischer Lloyd. Dále byla v hodnoceném období uskutečněna jedna mimořádná kontrolní akce technického dozoru, a to u plavidla DL – 2, dílenské lodi v přístavu Děčín-Rozbělesy. Jednalo se o prohlídku v souvislosti s podanou žádostí o povolení umístění plavidla na vodní cestě.

Nadále pokračovaly kontroly technického stavu plavidel, odstavených v pražských ochranných přístavech, a vydaných dokladů k nim. Opět se našlo několik nedostatků, spočívajících především v neplatných dokladech – povoleních k umístění plavidla na vodní cestě. Převážně v letních měsících probíhaly veřejné akce, vyžadující schválení technické způsobilosti sestav použitých při jejich uskutečnění. Obvyklí pořadatelé jsou již dostatečně znalí potřebných formalit a podávají své žádosti o zvláštní povolení k provozu v dostatečném předstihu. Pro vlastní technickou prohlídku poskytují potřebnou součinnost a pronájem plavidla projednávají včas.

Při posuzování technické způsobilosti plovoucích zařízení nebylo nutné řešit žádné zásadní problémy. Mezi větší akce, které stojí za zmínku, patří především realizace sportovního přístavu v Purkarcí (nádrž Hněvkovice) a v Dolní Vltavici (nádrž Lipno), kde byla realizována vývaziště a mola pro malá plavidla a můstky osobní lodní dopravy. Z důvodu pokračujících mírných klimatických podmínek probíhaly v zimním období kon-

troly zaměřené na vodní plochy v okolí šterkoven, kde se intenzivně prováděly údržbové práce a opravy zejména těžebních strojů.

Spolupráce s oddělením plavebního dozoru probíhala zejména při výkonu dozoru na plavidla v provozu a dále se jednalo o spolupráci v oblasti zkušebních plaveb na úrovni odborné komise, v rámci schvalování a průběhu veřejných akcí, realizace stavebních činností na vodních cestách a staveb na nich za použití plavidel, zvláštních přeprav a kontrol plavidel osobní lodní dopravy. Nedostatky zjištěné v průběhu společného dozoru nebyly zásadní a nevyžadovaly odstavení plavidel z provozu. Ve druhé polovině roku byl prováděn ve spolupráci s oddělením dozoru technický dozor na investiční akci rekonstrukce železničního mostu na trati Lovosice – Litoměřice, který spočíval v mimořádných technických prohlídkách před vydáním rozhodnutí o zvláštních přepravách. Zabezpečující organizace, Česká lodní doprava – charter, s. r. o., na jejich základě realizovala, s pomocí speciálně sestaveného soulodí ze dvou tlačných člunů typ TČ 500, tlačného remorkéru typ TR 500, TR Mistral a speciální konstrukce, demontážní a montážní práce segmentů železničního mostu. Zcela speciální a důležitou je spolupráce s oddělením plavebního dozoru v podobě výpomoci se zabezpečováním nepřetržitého dvanáctihodinového provozu střediska říčních informačních služeb.

Za nové poznatky z plavebního provozu by se dala označit skutečnost, že provozovatelé a vlastníci především nákladních plavidel, pravděpodobně z důvodu úspory finančních prostředků na schvalování technické způsobilosti, nežádají o pravidelné technické prohlídky svých plavidel včas. Vyčkávají, až budou mít pro plavidla uplatnění, a v okamžiku získání kontraktu teprve řeší, již v časové tísní, jeho schválení k provozu. Takovému postupu lze jen velmi složitě předcházet, navíc situaci ještě více komplikuje nedostatek kapacity lodních výtahů. Vznikají pak jen krátkodobé doklady za určitým účelem.

Prozatímní osvědčení jiných než malých plavidel byla vydávána především za účelem kontinuity jejich provozu před provedením technické prohlídky plavidla pověřenou organizací. Plavidla bez platného lodního osvědčení byla většinou přepravována k provedení inspekční prohlídky nebo k novým vlastníkům. Skutečnost, že chybí kapacita lodních výtahů pro prohlídky na suchu, se promítá právě do této agendy. Většinou se jednalo o krátkodobá řešení s platností v rozpětí jeden až tři měsíce. Nadále pokračoval prozatímní provoz osobní lodě vyrobené v Německu. Podmínky jejího provozu na vodních cestách České republiky budou v řešení do doby, než Česká republika přistoupí k obdobným krokům jako Německo a projedná odchylky od Směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby.

Na základě podaných žádostí bylo ve sledovaném období vydáno kromě jiného také 13 rozhodnutí o povolení zvláštní přepravy pro obojživelná vozidla na vodních cestách ČR a po jednom rozhodnutí o povolení zvláštní přepravy pro záchranářské vznášedlo na dvou úsecích Labe u Děčína a pro plavidlo poháněné vzdušnou vrtulí na Baťově kanále. Tato plavidla budou mimo rozhodnutím povoleného provádění výcviku posádek užívána při plnění úkolů v souvislosti s povodněmi, kdy mají zajistit dostupnost obcí pro složky Integrovaného záchranného systému v situaci zaplavení silničních komunikací.

Dále bylo vydáno rozhodnutí o povolení zvláštní přepravy pro výše uvedené plavidlo NIKÉ pro plavbu do loděnice v Děčíně-Křešicích, kde byla provedena plánovaná zmíněná přestavba.

K významným zvláštním přepravám se vedle již výše zmíněné rekonstrukce německého tankového plavidla řadí po delší době vyrobené plovoucí těleso (CASCO) pro zahraniční zákazníky v loděnici v Lovosicích – Lhotce nad Labem. Jednalo se o neustrojený trup chemického tankeru.

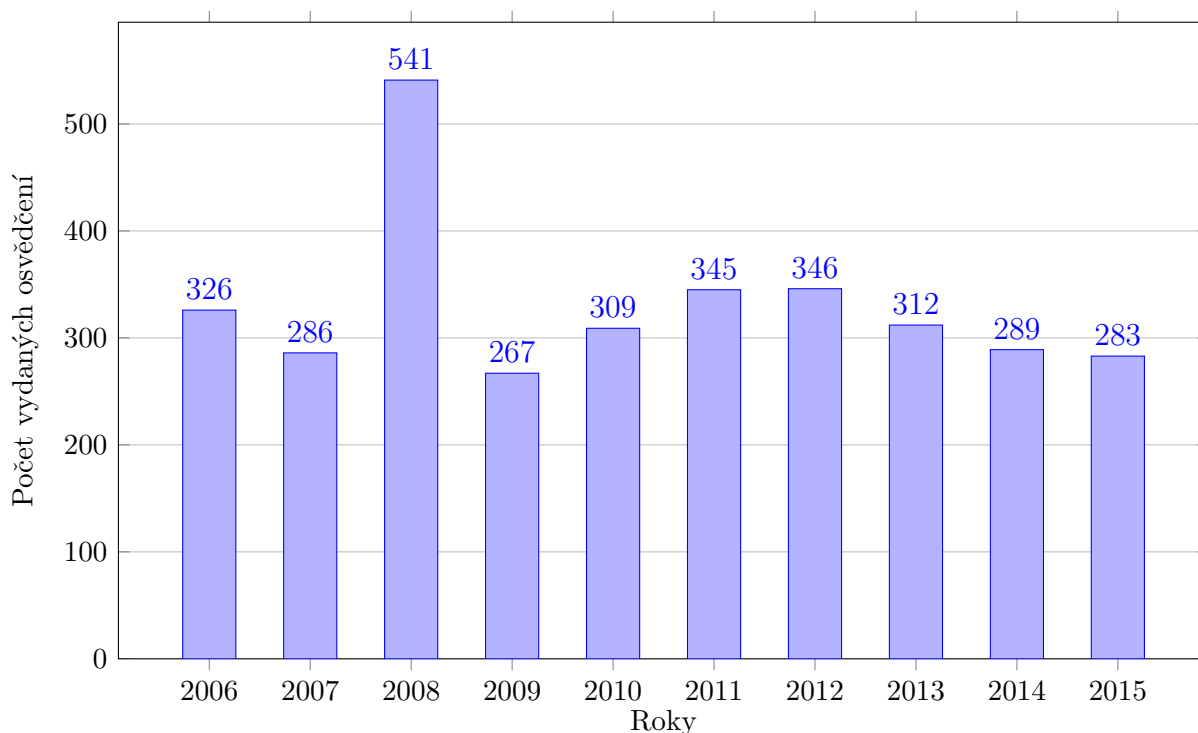
S ohledem na skutečnost, že opět nebyla do provozu uvedena žádná v tuzemsku realizovaná novostavba říčního plavidla, nebylo provedeno žádné kompletní cejchování plavidla. Agenda cejchování představovala především opakované prohlídky, případně opravy cejchovních znaků u dříve ocejchovaných plavidel po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

V oblasti provozování osobní lodní dopravy nedošlo kromě výše zmíněné v Německu provedené novostavby k výrazným změnám, většina provozovatelů využívá stávajících plavidel a již vybudovaného lodního zázemí. Za zmínku stojí remotorizace motorové osobní lodě Věstonická Venuše provozované na Nových Mlýnech I. S prodloužením Baťova kanálu, a to jak u Hodonína, tak u Kroměříže, lze očekávat nárůst počtu lodí osobní lodní dopravy. Zvláštní povolení se také týkala jednorázových akcí, jako např. v případě již tradiční mezinárodní přehlídky ohňostrojů na Brněnské přehradě.

Vydaná osvědčení o vlastnictví plavidla	
Osvědčení o příslušnosti k plavbě na Rýně	9
Osvědčení o vlastnictví plavidla	0

Technický dozor na jiná než malá plavidla				
Vydání nebo prodloužení platnosti dokladu	Technické prohlídky, cejchování	Nově zapsaná plavidla	Změny a prodloužení platnosti – nový doklad	Změny a prodloužení platnosti zapsané do dokladu
Lodní osvědčení plavidla vnitrozemské plavby	190	15	54	208
Osvědčení plovoucího zařízení		36	37	
Povolení, zvláštní povolení		135	X	X
Cejchovní průkaz	9	1	5	3
Celkem	199	187	96	211

Vydané lodní doklady na jiná než malá plavidla 2006 - 2015



6.2. Malá plavidla

Novela zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a zejména navýšení sazeb správních poplatků za výkony správních agend oddělení plavebních dokladů, ovlivnila významně činnost příslušných oddělení také v oblasti malých plavidel. Prakticky po celý rok se plavecká veřejnost seznamovala s dopady těchto změn. Zapisování plavidel a změn údajů do nově vzniklého Rejstříku malých plavidel na základě žádostí a technické prohlídky malých plavidel jsou nejčastější úkony oddělení. Tato agenda a související administrativní činnosti se týkaly několikanásobně více plavidel se strojním pohonem než plachetnic. Žádosti o pravidelné technické prohlídky podávali někteří žadatelé, jak byli zvyklí v předchozích letech, po uplynutí platnosti lodního osvědčení, čímž pozbyl jejich doklad platnosti a musely být vydávány doklady nové. Přes všechny počáteční nejasnosti se podařilo neúplné žádosti s vlastníky projednat a doplnit chybějící dokumenty či správní poplatky tak, aby bylo možné žádosti kladně vyřídit.

Vyřizování žádostí probíhalo včas v termínech v souladu se správním řádem bez nutnosti překračovat zákonné lhůty, případně se jednalo o s žadateli předem dohodnuté prodlevy, vyvolané předčasným podáním jejich žádosti z důvodu obavy ze zmeškání lhůty pro pozbytí platnosti lodního osvědčení. Žádosti tak byly podávány i na technickou prohlídku nepřipravených plavidel či plavidel, která nebylo možné transportovat do místa prohlídky. Z ekonomických důvodů byly takové prohlídky prováděny až v nejbližším možném hromadném termínu, který byl Státní plavební správou vyhlášen formou informace.

Technické prohlídky malých plavidel probíhaly podle zavedeného scénáře. Počátkem roku byla vydána informace o plánu technických prohlídek prováděných mimo sídlo poboček na celý rok v předem stanovených tradičních místech, jako jsou obvykle vodní nádrže a přístaviště na Baťově kanálu, Vltavě a Labi. Prohlídky byly nejen uskutečněny

v plném rozsahu dle tohoto plánu, ale v průběhu roku byl počet termínů podle poptávky mírně upraven a navýšen zejména s ohledem na ekonomiku a organizaci práce. Jako velmi efektivní se projevily technické prohlídky nových plavidel u větších prodejců ještě před uskutečněním jejich prodeje a na jarní výstavě Lodě na vodě. Obdobně efektivní se jeví technické prohlídky ve spolupráci s podnikatelskými subjekty, zajišťujícími služby v oblasti zimního uskladnění plavidel před zahájením plavecké sezóny, v době, kdy se plavidla nacházejí ještě v halách. Další prohlídky byly také realizovány mimo schválený plán na základě dohody s majitelem plavidla nebo po přistavení plavidla před budovu pobočky.

Provozovatelé a vlastníci přistavují plavidla až na výjimky k technickým prohlídkám připravená a provozuschopná, vyskytují-li se nedostatky, odstraňují je v dohodnutých termínech. V několika případech bylo nutné zkrátit platnost technické způsobilosti starších hausbótů, jejichž stav byl provozovateli zanedbán. V roce 2015 byly všechny uskutečněné kontroly technické způsobilosti ukončeny vydáním lodního dokladu se dvěma výjimkami, kdy důvodem pro negativní rozhodnutí bylo v jednom případě neprokázání stáří lodního motoru a ve druhém osazení přívěsným motorem, který nebyl výrobcem určen na trh Evropského společenství. V případě dalších nezpůsobilých plavidel, jejichž technický stav neodpovídal technickým požadavkům, bylo žadatelům ještě před podáním žádosti vysvětleno, v čem jsou spatřovány nedostatky. Ty byly buď následně odstraněny například formou změny motorizace, opravou trupu plavidla či rozsáhlejší rekonstrukcí nebo žadatel přistoupil k ukončení provozu plavidla.

Disciplína provozovatelů a technický stav malých plavidel je již po několik let ustálená a lze konstatovat, že je na dobré úrovni. Většina provozovatelů rekreačních plavidel pravidelně dbá na údržbu svého plavidla, jsou velmi dobře informováni o technických podmínkách provozu plavidel, plavidla přistavují k technickým prohlídkám připravená a provozuschopná, požadované listinné dokumenty jsou dokládány spolu s typizovanou žádostí. Přestože dnes výrazně dominují v rejstříku malých plavidel migrující plavidla s vlastním strojním pohonem bez stálého kotviště, nemá tato skutečnost na technický stav vliv. Opět se objevovaly případy, kdy chybělo evidenční označení plavidla, zejména u nafukovacích člunů. Komunikace s majiteli a provozovateli plavidel probíhala bez vážnějších komplikací. Jen výjimečně se stává, že provozovatel malého plavidla odřekne dohodnutou prohlídku nebo se řádně neomluví a nedohodne si náhradní termín.

Schvalování technických dokumentací pro stavbu plavidla a schvalování typu probíhalo rovnoměrně v průběhu roku bez sezónních výkyvů. Lze konstatovat, že v roce 2015 zájem o vlastní stavby plavidel mírně poklesl oproti předchozím letům. Kvalita předkládaných dokumentací je ustálená, vzhledem ke skutečnosti, že se jedná převážně o stejné zpracovatele, lze říci, že dochází ke zdokonalování autorů. V řadě případů je používána zakoupená dokumentace od zahraničních renomovaných konstruktérů.

V roce 2015 byla povolena stavba 48 plavidel, z toho 21 obytných plavidel (18 s vlastním strojním pohonem a tři bez vlastního strojního pohonu), 17 motorových člunů různých kategorií, dvou plachetnic, pěti plovoucích zařízení, dvou plavidel s vlastním strojním pohonem pro integrovaný záchranný systém a jednoho multifunkčního plovoucího pontonu. Rozhodnutí o schválení typu sériově vyráběného plavidla byla vydána tři, konkrétně pro dvě plavidla s vlastním strojním pohonem pro záchranný systém a jedno plavidlo bez vlastního strojního pohonu. Jedna žádost byla zamítnuta, jelikož byly zásadní pochybnosti v požadavku na pevnost trupu. Jednalo se o přídatné plavidlo, které využívá jako pohonnou jednotku vodní skútr.

Zajímavé novinky mezi malými plavidly se v roce 2015 objevily na Moravě. Od tohoto roku se mohou studenti environmentálních předmětů vzdělávat přímo na vodě Baťova kanálu. Sloužit jim k tomu bude nová edukační loď jména Jan Ámos, kterou pořídilo Povodí Moravy, s. p., ve spolupráci se slovenským partnerem, Stredoeurópskou vysokou školou ve Skalici. Celokajutová loď o délce 11 metrů je poháněna benzínovým motorem a pojme celkem 12 osob.



Další novinkou, která byla prvně zaevidována v Rejstříku malých plavidel je obojživelné vozidlo Quadski XL, sloužící složkám integrovaného záchranného systému k jízdě po souši po zpevněných i nezpevněných cestách, a zejména k plavbě po vodní hladině. Obojživelník je dvoumístný, dokáže přepravit náklad o hmotnosti až 180 kilogramů. V zadní části je opatřen úchyty pro přepravu na přívěsu. Hasičský záchranný sbor Moravskoslezského kraje si v uplynulém roce nechal zaevidovat hned 3 nová obojživelná vozidla financovaná ze strukturálních fondů Evropské unie.

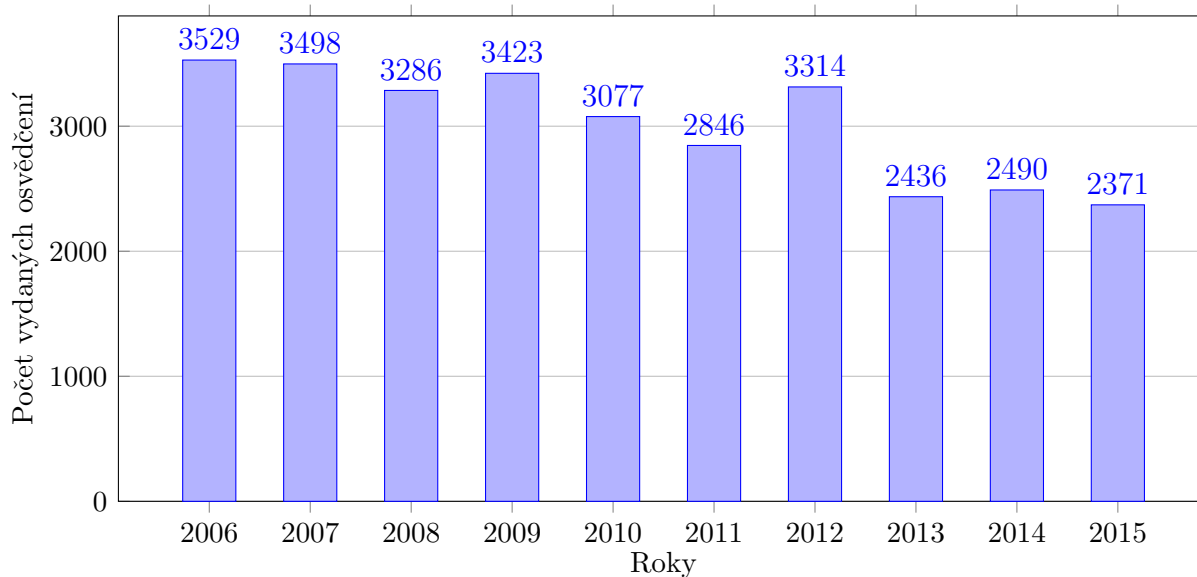


V jarních měsících se pracovníci útvaru dokladů plavidel výrazně věnovali probíhajícím technickým prohlídkám ve vybraných lokalitách. V následující hlavní letní době plavební sezóny pokračovala intenzivní spolupráce oddělení plavebních dokladů při kontrolní činnosti prováděné společně s oddělením dozoru se zaměřením na kontrolu technického stavu plavidel v provozu. Především se jednalo o kontroly zaměřené na technický stav malých plavidel a plovoucích zařízení v rekreačních lokalitách. V souvislosti se schvalováním technické způsobilosti plavidel do půjčoven byly ve zvýšené míře prováděny zkušební plavby plavidel, zařazených do těchto půjčoven.

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
Lodní osvědčení plavidla malého plavidla	2509	107	305	333
Mezinárodní osvědčení rekreačního plavidla		755	1204	758
Celkem	2509	862	1509	1091

Schvalování dokumentací plavidel	
Počet vydaných Průkazů způsobilosti typu	3
Počet vydaných Osvědčení o schválení technické dokumentace	48

Vydaná lodní osvědčení na malá plavidla 2006 - 2015



6.3. Plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel

Novela zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, vnesla do oblasti vedení rejstříku zásadní změnu. Původně jediný rejstřík byl rozdělen na Plavební rejstřík a Rejstřík malých plavidel, který se stal pouhou evidencí, nikoliv veřejným seznamem. Zavedeny byly nové číselné řady evidenčního označení malých plavidel. Oddělení obou rejstříků ještě více opticky zvýraznilo několik let se opakující trend v zápisu nových plavidel a to ten, že malá rekreační plavidla výrazně převažují nad ostatními plavidly. Na této situaci se zásadně podílí stagnace nákladní lodní dopravy, omezená splavnost sledovaných vodních cest a preferování jiného způsobu dopravy nákladů i osob a na druhou stranu rozmach rekreační plavby v České republice a finanční dostupnost použitých malých plavidel. Nejčastějším administrativním úkonem je pak zápis změn do Rejstříku malých plavidel.

Plavidla zapisovaná do Rejstříku malých plavidel jako nová jsou převážně zahraniční výroby. Většina zahraničních výrobců má v České republice svoji síť distributorů, která zajišťuje prodej, technickou podporu prodeje a záruční i pozáruční servis. Není ale ojedinělým jevem, že některá plavidla jsou zakoupena u prodejců v jiných členských státech Evropského společenství. I tato plavidla jsou plně vybavena dokumentací, která je vyžadována při přihlášení plavidel do Rejstříku malých plavidel. Do Plavebního rejstříku byla jako nová v průběhu roku 2015 zapisována převážně plovoucí zařízení, která, až na plastová mola zahraniční sériové výroby, jsou vyráběna u tuzemských výrobců či svépomocí.

Většina distributorů, nejen na území České republiky, má velmi dobré informace o legislativních podmínkách uvádění výrobku na trh Evropského společenství. Problémy, až na malé výjimky, nevznikají. Plavidla a motory jsou vybavovány prohlášeními o shodě ve smyslu směrnice pro rekreační plavidla a jejich části a také označení plavidel výrobními štítky a výrobními čísly ve smyslu výše uvedené směrnice vykazuje minimum nedostatků. Spolupráci s prodejci nových plavidel lze hodnotit kladně. Ve většině případů prodejci předávají svým zákazníkům všechny doklady potřebné pro řádný zápis plavidel do rejstříků.

Dovoz použitých plavidel ze zemí západní Evropy nadále převládá nad distribucí nových plavidel. Tuto situaci podporuje stále se zpřísnující legislativa v oblasti ekologie. Proto především v oblastech, kde je plavba provozována na uzavřených vodních dílech a přírodních jezerech, ve Švýcarsku, Itálii, Německu a Francii dochází k obměně plavidel častěji a použitá plavidla jsou za finančně dostupných podmínek prodávána do zahraničí. K plavidlům z těchto lokalit však existuje zpravidla dostatek dokladů dokumentujících jejich provoz a servisní historii. Při zápisu do Rejstříku malých plavidel pak nevznikají žádné problémy týkající se dokazování, zda bylo plavidlo uvedeno v rámci ES na trh či do provozu. Komplikovanější a dokumentačně složitější jsou plavidla provozovaná v příbřežní plavbě na moři. Provoz ve slané vodě se podílí na opotřebením plavidel i motorů. Současně i evidence menších plavidel pro příbřežní plavbu není v některých státech vyžadována.

Technický stav dovezených použitých plavidel se velmi různí, a to především s ohledem na stáří plavidla, zemi původního provozu, způsob údržby nebo na to, zda bylo plavidlo provozováno na sladké či slané vodě. Častým technickým nedostatkem pak bývá únik kapalin z motoru, opotřebením obšívky, zejména osmóza laminátů a koroze ocelových plechů, absence kalových nádrží a nefunkční elektroinstalace. Lze však konstatovat, že technická úroveň použitých dovezených plavidel je uspokojivá.

Likvidace plavidel probíhala v průběhu roku srovnatelně s roky předcházejícími. Totální likvidace sešrotováním již prakticky neprobíhá, a přestože je povinností provozovatele či vlastníka tuto informaci plavebnímu úřadu nahlásit, mnohdy tak nečiní. Jiná situace je v oblasti prodeje do zahraničí, kde prakticky vždy žadatelé podávají žádosti o výmaz plavidel z rejstříku, aby novému zahraničnímu vlastníku usnadnili zápis plavidla do evidence v jiném státě.

V oblasti vlastnických práv bylo provedeno několik zápisů zástavních práv do Plavebního rejstříku na věřitele, nejčastěji na bankovní ústavy, a v závěru roku též ve prospěch Ministerstva dopravy České republiky, které některým provozovatelům poskytlo dotace na obnovu lodí. V průběhu roku dále došlo k zápisům týkajícím se exekucí, které probíhají nebo již proběhly. V Rejstříku malých plavidel nejsou tyto zápisy realizovány z důvodu pouhého deklaratorního charakteru zápisu do něj. V rámci součinnosti s orgány policie, soudy, finančními úřady, celní správou, advokátními kancelářemi a exekutory poskytuje ve věci vlastnických vztahů k plavidlům Státní plavební správa na žádost informace z obou rejstříků.

Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2015		
	Zapsaná	Vymazaná
Praha	32	8
Děčín	7	6
Přerov	9	1
Celkem	48	15

Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku malých plavidel v roce 2015		
	Zapsaná	Vymazaná
Praha	567	94
Děčín	65	14
Přerov	151	48
Celkem	783	156

Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2015				
Typ plavidla	Počet ¹	Výkon [kW]	Nosnost [t]	Obsaditelnost [os]
Osobní lodě	77	11379	X	10882
Motorové nákladní lodě	54	24243	56595	X
Remorkéry	85	23714	X	X
Vlečné čluny ²	5	X	723	X
Tlačné čluny	136	X	66069	X
Převozní lodě	64	786	266	1728
Speciální lodě	19	2060	2081	X
Plovoucí stroje	87	896	882	X
Plovoucí zařízení	528	X	9348	X
Celkem	1055	63078	136326	8377

¹Plavidla s platným i neplatným lodním osvědčením. Změna oproti dřívějším výročním zprávám. Tabulka tak zahrnuje i plavidla plující se zvláštním povolením nebo vybavená osvědčením vydaným v jiném státě EU.

²Včetně vlečno-tlačných člunů.

Malá plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2015	
Typ plavidla	Počet
S vlastním strojním pohonem	12202
Plachetnice	2912
Bez vlastního strojního pohonu	548
Celkem	15662

7. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel

7.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých

Zkoušky způsobilosti probíhaly v předem stanovených termínech. V prvním čtvrtletí roku 2015 ovlivnil konání zkoušek fakt, že nová vyhláška č. 42/2015 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel, nabyla účinnosti až 15. března 2015.

V oblasti zkoušek způsobilosti vůdců plavidel jiných než malých byly zorganizovány zkoušky celkem ve třinácti zkušebních dnech, z toho devět v místě sídla pobočky. Zbývající čtyři zkoušky se týkaly pouze ověření praktických dovedností při vedení plavidla, a to u kapitánů C, kteří doložili nejméně 12 měsíců praxe. Tyto praktické zkoušky byly provedeny na základě novely zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a novely vyhlášky č. 42/2015 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidla a proběhly v Praze, na Orlíku a jednu zkoušku provedla pobočka Přerov na Vranovské přehradě. Tuto novinku uvítali a využili zejména žadatelé, jejichž dosavadní praxe v PSK činila pouze 12 měsíců.

V Děčíně nadále trval zájem žadatelů o způsobilost kapitán B, dříve kapitán I. třídy. Úroveň znalostí adeptů opět vykazovala značné nedostatky. Pokračovalo vydávání úsekového osvědčení pro německý úsek Labe pro držitele průkazů kapitán B. Bylo vydáno velké množství rozhodnutí o zdravotní způsobilosti držitelům kapitánských patentů po dosažení požadovaného věku. Vydávání těchto rozhodnutí se zkomplikovalo tím, že lékařský posudek k prodloužení zdravotní způsobilosti na další časové období může být podle nové vyhlášky doložen teprve až po dosažení požadovaného věku. Tato skutečnost některým plavcům činila potíže, vzhledem k jejich turnusovým směnám v zahraničí. Nově se začalo vydávat Osvědčení pro přepravu cestujících pro členy posádek plavidel převážejících cestujících. Počet žadatelů o způsobilost Lodník zůstal na stejné úrovni jako v loňském roce.

O zkoušky způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru, které organizuje zatím pouze pobočka v Praze, byl zaznamenán mírně snížený zájem, vzhledem k nově předepsané povinnosti žadatele prokázat nejméně 12 měsíců praxe na plavidle, k jehož vedení má oprávnění.

Menší zájem byl v Praze zaznamenán také o zkoušky provozovatelů vodní dopravy pro cizí potřeby. Z téhož důvodu pobočka Děčín a Přerov slučovala termíny pro zkoušky spojené se žádostí o vydání osvědčení pro provozování vodní dopravy pro cizí potřeby se zkouškami způsobilosti členů posádek jiných než malých, protože zájem o tuto zkoušku je dlouhodobě nízký.

Mírně snížený zájem byl i o zkoušky pro získání osvědčení ADN na přepravu nebezpečných věcí, které organizuje pobočka Praha. Zájem o obnovu uvedeného dokladu v rámci jeho pětileté platnosti je však stále značný a po absolvování obnovovacího školení bylo vydáno velké množství obnovených dokladů. Na pobočce Děčín a Přerov trvá nárůst podaných žádostí k vydání osvědčení ADN či jejich obnově, ačkoliv pobočky zkoušky pro získání této způsobilosti neorganizují. S tím je spojená zvýšená činnost související s ověřováním požadovaných dokumentů, na pobočce Děčín se převážně jedná o praxi u rozsahu ADN-C. Žadatelé jsou po splnění podmínek zařazováni do požadovaných termínů a žádosti jsou poté elektronicky předávány k dalšímu vyřízení na pobočku Praha.

Po několika letech byl na pobočce v Praze projeven zájem také o osvědčení bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí, a to z důvodu předepsané obnovy před ukončením jeho pětileté platnosti. Zde byli nově přezkoušeni také vybraní odborníci z řad našeho úřadu, kteří vykonávají zkušební komisaře a udržují si tak o uvedené problematice přehled.

Nadále trval na pobočce v Praze zájem veřejnosti o vydávání českých plaveckých služebních knížek. S jejich užíváním v zahraničí byly zaznamenány jen minimální problémy. Veliký objem činnosti byl také věnován pravidelnému ověřování praxí předkládaných ke kontrolnímu záznamu, zapisování nově získaných způsobilostí, provádění aktualizace platnosti lékařských posudků zdravotní způsobilosti a zápisům změn osobních údajů. Také na pobočce Děčín byl zájem o vydání plavecké služební knížky na stejné úrovni jako v předchozích letech. S evidencí plaveckých služebních knížek souvisí velký objem činnosti při ověřování praxe předkládané ke kontrole a aktualizaci dalších změn v plaveckých služebních knížkách. Tuto pobočku, tak jako v minulých letech, informovaly zahraniční úřadovny o provedených zápisech rýnských způsobilostí do českých plaveckých knížek. V tomto roce neřešili zaměstnanci pobočky Děčín žádný nový případ falšování české plavecké služební knížky a ani nebyli informováni o větších problémech s jejich užíváním v zahraničí. Pobočka Přerov zaznamenala po novém zavedení správního poplatku za ověřování praxe v plavecké služební knížce mírné snížení zájmu o vydání plavecké služební knížky a současně se snížil počet ověřených praxí.

V případě zkoušek inspektora určeného technického zařízení na plavidle byl zájem o získání osvědčení pro zdvihací a elektrická zařízení.

Na základě přechodných ustanovení zákona č. 187/2014 Sb., kterými se novelizuje zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a prováděcí vyhlášky č. 42/2015 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel, byly zahájeny a prováděny povinné výměny průkazů dříve získaných způsobilostí. O tyto výměny byl značný zájem a v rámci vydávaných nových typů průkazů byla k průkazům kapitána vydávána také osvědčení pro přepravu cestujících. O výměnu průkazů žádali držitelé průběžně bez ohledu na pozdější možnou lhůtu výměny.

Dnem 1. prosince 2015 vešla v platnost Dohoda o vzájemném uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání mezi Ministerstvem dopravy a Centrální komisí pro plavbu na Rýně. Tato dohoda uznává absolventům Střední školy lodní dopravy a technických řemesel v Děčíně platnost kvalifikace lodníků na Rýně po splnění stanovených podmínek. Zápisy podle této dohody začala pobočka Děčín ihned na vyžádání provádět.

Zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů posádek plavidel						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé způsobilosti	Celkem vydáno průkazů v roce 2015	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů způsobilostí k 31. 12. 2015
Lodník	16	72	8	802	339	5252
Kapitán B	13	66	33	536	286	319
Kapitán C		33	7		138	144
Strojmistr		8	8		58	66
Převozník		3	2		3	6
Kapitán I. třídy						784
Kapitán II. třídy						324
Kapitán III. třídy						341
Kapitán IV. třídy						419
Převozník I. třídy						285
Převozník II. třídy						272
Převozník III. třídy						435
Strojmistr I. třídy						43
Strojmistr II. třídy						365
Způsobilost k vedení plavidla pomocí radaru	5	21	17	21	4	468
Ostatní způsobilosti ¹	X	X	X	0	0	2948

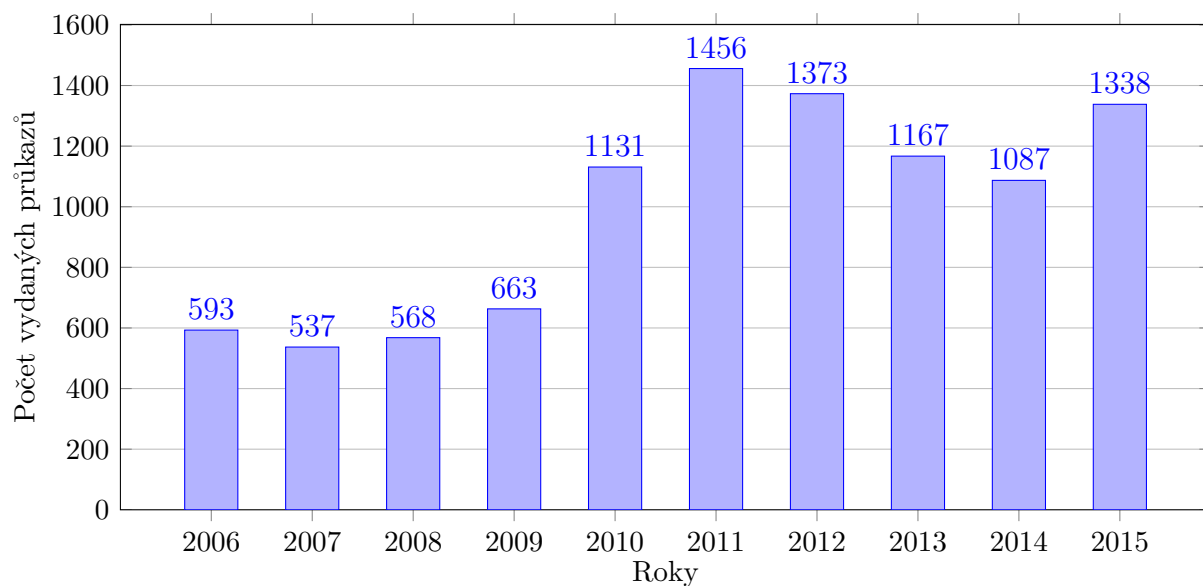
¹ Způsobilosti podle dříve platných předpisů vůdce služebního plavidla, vůdce motorového člunu, vůdce nákladního člunu.

Vydané plavecké služební knížky		
Pracoviště	Počet	
	2015	k 31. 12. 2015
Pobočka Praha	107	1777
Pobočka Děčín	523	6308
Pobočka Přerov	172	3288
Celkem	802	11373

Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé způsobilosti	Celkem vydáno průkazů v roce 2015	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů způsobilostí k 31. 12. 2015
Inspektor určeného technického zařízení	3	4	3	3	0	51
Provozování vodní dopravy pro cizí potřeby	8	6	6	10	4	260
Přeprava nebezpečných věcí (ADNR)	9	106	67	202	135	1146
Bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí	1	7	1	8	7	23
Celkem	X	123	77	223	145	1480

Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2015	
Zařízení	Počet
Tlaková (z toho parních kotlů)	18 (3)
Plynová	17
Elektrická silnoproudá	25
Zdvihací	8
Celkem	68

Vydané průkazy způsobilosti na jiná než malá plavidla 2006 - 2015



7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel

Velké změny v oblasti právní ovlivnily činnost na úseku dokladů osob poboček Státní plavební správy. Vydávání průkazů podle nové legislativy mohly pobočky zahájit až ve druhém čtvrtletí roku.

V oblasti zkoušek způsobilosti vůdců malých plavidel byly v roce 2015 zorganizovány zkoušky celkem ve 104 zkušebních dnech, z toho 15 mimo pobočku, konkrétně v Českých Budějovicích, Hradci Králové, Hlučíně a Brně.

V roce 2015 byl zaznamenán pokles zájmu o vnitrostátní průkazy vůdce malého plavidla ve prospěch průkazů s mezinárodní platností, a to z důvodu sjednocení poplatků a většímu zájmu o cestování do zahraničí.

Trvá zmenšený zájem o vydání náhradních dokladů pro oblast plavby 2.0–3.0, trvá zájem o získání způsobilosti S (vedení plachetnice délky do 20 m bez omezení celkové plochy plachet).

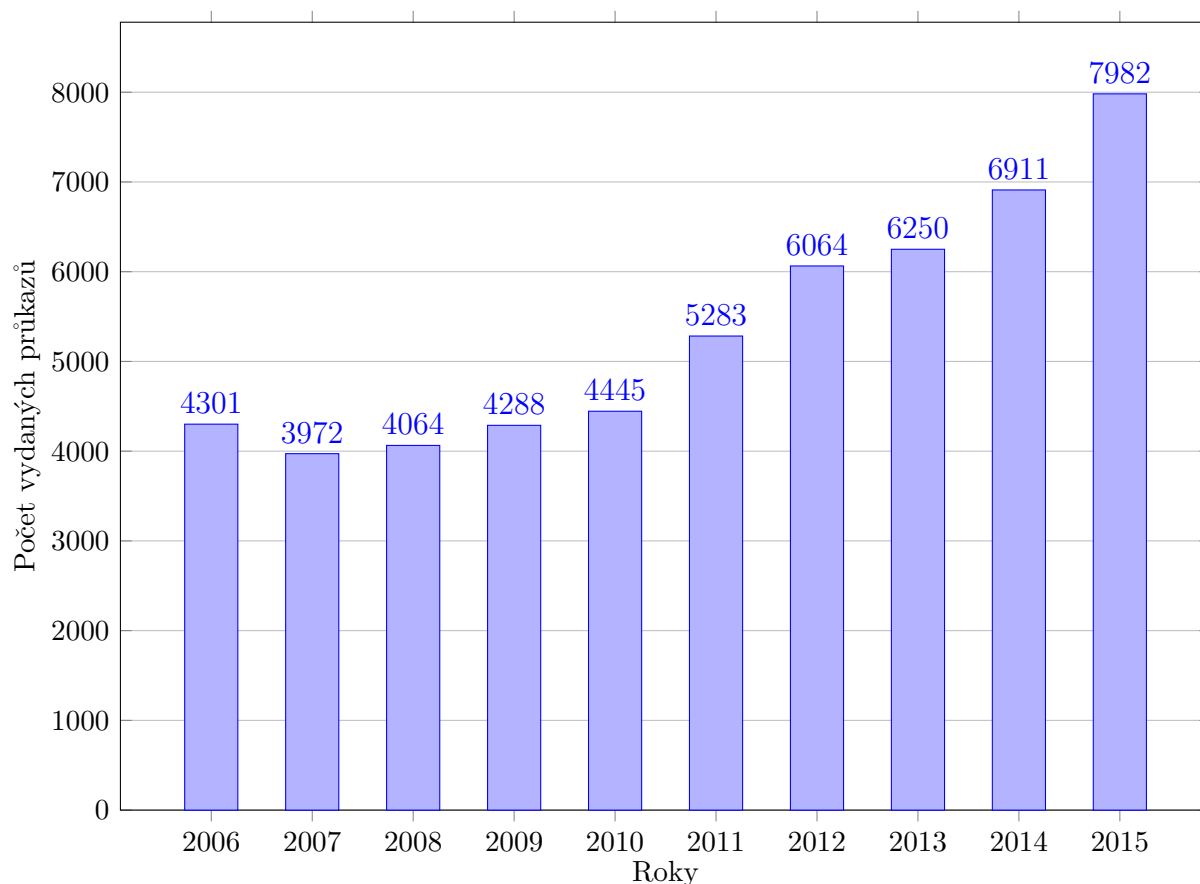
Nově byla zahájena výměna průkazu způsobilosti na základě přechodných ustanovení zákona č. 187/2014 Sb., kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Pobočka Děčín provedla koncem roku ve dvou fázích hromadnou výměnu průkazů pro Hasičský záchranný sbor ČR Středočeského kraje, kdy byly vyměněny průkazy vůdce malého plavidla u více jak 600 žadatelů z řad příslušníků sboru. V mnoha případech byla výměna spojena s rozšířením průkazu pro oblast I v souvislosti s možnou příhraniční spoluprací. Dalšíh 200 žádostí bylo hromadně přijato od Hasičského záchranného sboru České republiky Královéhradeckého kraje, k jejichž výměně dojde začátkem roku 2016. Výměna jednotlivých průkazů způsobilosti běžné veřejnosti probíhá plynule, o výměnu průkazů je držiteli žádáno bez ohledu na pozdější možnou lhůtu výměny.

Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů ¹	Počet žadatelů	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2015	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31.12.2015
Vůdce malého plavidla	80	2889	2154	4681	2368	78046
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost I ²	X	3192	2667	4666	1851	34732
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost C	104	2456	1799	3301	1361	32270

¹ Počet dnů, kdy byly jednotlivé způsobilosti zkoušeny.

² Způsobilost je přiznána na základě získání způsobilosti vůdce malého plavidla.

Vydané průkazy způsobilosti na malá a rekreační plavidla 2006 - 2015



7.3. Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla

Zkoušky způsobilosti byly nově organizovány na základě § 25a novely zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Osoby pověřené k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla vydávají žadatelům osvědčení o ověření praktických dovedností při vedení malého plavidla, které je jednou z podmínek vydání průkazu vůdce malého plavidla. Zkoušky pro kategorii M a M24 byly organizovány v prostoru Modřanského jezu ve spolupráci s pobočkami Státní plavební správy v Praze a Děčíně a byla dodržena zásady, že ve složení zkušební komise byli vždy i odborníci – držitelé průkazu způsobilosti kapitána. Zkoušky pro kategorii S byly organizovány v prostorách Mariny Orlík na vodní nádrži Orlík a mezi členy zkušební komise byl vždy externí zkušební komisař odborník – jachtař, držitel průkazu způsobilosti k vedení námořní jachty pro oblast A.

O získání potvrzení o odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla i pověření k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla projeví žadatelé nečekaný zájem, takže k původně vyhlášeným zkušebním termínům pro kategorii M a M24 bylo třeba přidat ještě jeden termín počátkem října.

Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla				
Způsobilost	Počet zkušebních dnů¹	Počet žadatelů (přijatých žádostí)	Celkem vydáno průkazů v roce 2015	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31.12.2015
Pověření k ověřování	14	115*)	112	112
Odborná způsobilost k ověřování	14	42*)	42	45

*) Na jednu žádost lze vydat pověření k ověřování i potvrzení o odborné způsobilosti k ověřování – prosté součty tedy nemusí souhlasit.

8. Výkon státní správy

8.1. Správní rozhodnutí

Oblast dozoru na vodní cesty

V oblasti dozoru na vodní cesty bylo v roce 2015 vydáno celkem 25 správních rozhodnutí ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Proti těmto rozhodnutím bylo podáno jedno odvolání.

Ve věci povolení provozování pozemní části přístavu nebylo vydáno žádné rozhodnutí. Ve věci povolení provozování pozemní části přístavu bylo zahájeno celkem 11 správních řízení a na základě zpětvzetí žádosti bylo jedno řízení usnesením zastaveno.

Bylo vydáno jedno povolení k provozu přístaviště, žádné povolení k provozu vývaziště, dvě povolení k provozu překladiště, žádné povolení k provozu kotviště. Na základě podaných žádostí bylo celkem zahájeno 429 správních řízení, kdy v 20 případech byla řízení usnesením zastavena z důvodu zjevné právní nesprávnosti, nezaplacení správních poplatků nebo zpětvzetí žádosti. Proti vydaným rozhodnutím nebyla podána žádná odvolání.

Ve věci povolení umístění nebo odstranění plavebního značení bylo vydáno jedno rozhodnutí o umístění značení. Proti rozhodnutí nebylo podáno odvolání.

Ve věci vydání opatření obecné povahy, kterým se vymezí část vodní cesty pro plutí malých plavidel, při kterém se nepoužijí povinnosti vůdce plavidla ve smyslu § 30a odst. 1 písm. a) nebylo vydáno žádné rozhodnutí.

Ve věci vydání opatření obecné povahy, kterým se vymezí část vodní cesty pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem, nebylo vydáno žádné rozhodnutí.

Ve věci vydání povolení k provozu půjčovny malých plavidel bylo vydáno 12 povolení k provozování půjčoven plavidel, dvakrát v lokalitě Praha a jedenkrát v lokalitě Klatovy, mimo sledovanou vodní cestu. Na řece Moravě a Baťově kanálu jsou v lokalitách – levý břeh řeky Moravy ve Veselí nad Moravou (ř. km 130,82) a pravý břeh horní rejdry plavební komory Petrov tři nově zřízené půjčovny, pouze evidovaných plavidel, k jejichž vedení není třeba průkaz vůdce plavidla. Na vodním díle Slezská Harta, na levém břehu v zátoce u obce Leskovec nad Moravicí je nově zřízena 1 půjčovna plavidel, pouze neevidovaných plavidel, k jejichž vedení není potřeba průkaz způsobilosti. Další takovou půjčovnou je 1 nově zřízená půjčovna plavidel Na Štěpnickém rybníku v Telči.

Na řece Moravě a Baťově kanálu v lokalitě levý břeh řeky Moravy ve Veselí nad Moravou (ř. km 129,80) byla vydána 3 nová povolení k provozu stávajících půjčoven pouze evidovaných plavidel, k jejichž vedení není třeba průkaz vůdce plavidla. Jedno povolení bylo vydáno pro stávající půjčovnu, pouze neevidovaných plavidel, k jejichž vedení není potřeba průkaz způsobilosti, která je umístěna na levém břehu Pílské nádrže, v areálu „Pilák“.

V roce 2015 bylo zahájeno celkem dalších 92 správních řízení ve věci povolení provozování půjčovny na základě podaných žádostí. Proti vydaným rozhodnutím nebyla podána žádná odvolání.

Půjčovny plavidel			
	Počet	Počet plavidel nepodléhajících evidenci	Počet plavidel podléhajících evidenci
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení není potřeba průkaz způsobilosti, pouze neevidovaná plavidla	63	903	X
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení není potřeba průkaz způsobilosti, pouze evidovaná plavidla	24	X	74
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení není potřeba průkaz způsobilosti	13	96	40
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení je potřeba průkaz způsobilosti	2	X	11
Půjčovny plavidel s i bez průkazu způsobilosti k vedení	12	87	46

Oblast dozoru na plavební provoz

V oblasti dozoru na plavební provoz bylo v roce 2015 vydáno celkem 441 správních rozhodnutí ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), a zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Proti těmto rozhodnutím bylo podáno 8 odvolání.

Z toho ve správním řízení vedeném podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, pro spáchání správního deliktu dle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, bylo vydáno celkem 24 rozhodnutí za postih provozovatelů za provoz plavidla bez schválení jeho technické způsobilosti k provozu na vodní cestě. Čtyři rozhodnutí byla napadena odvoláním.

V přestupkovém řízení podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, pro spáchání přestupku podle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, bylo vydáno 50 rozhodnutí, kterými byli postiženi vůdci a provozovatelé plavidel. Jednalo se o postihy za provoz a vedení plavidla, které nebylo technicky způsobilé, vedení plavidla bez toho, aby vůdce plavidla byl držitelem průkazu způsobilosti k vedení plavidel, za vedení plavidla, které nemělo vyznačeno poznávací znaky, nebo nebyly tyto znaky úplné, či kontrastní a dále za to, že nebylo plavidlo vybaveno lodními listinami. Další postihy se týkaly vlečení vodního lyžaře mimo prostor zvlášť vyznačený pro tuto činnost, vedení plavidla s vyšším výkonem než 10 kW v místech, kde to není povoleno, vedení plavidla při plavbě samotíží, proplutí znaků A.1 (zákaz plutí), odmítnutí dechové zkoušky na zjištění množství alkoholu v dechu, nezabezpečení hlídky a dohledu, provádění akrobatických prvků s plavidlem mimo prostor zvlášť vyznačený pro tuto činnost a způsobení škodlivého vlnobití. Souběh dvou přestupků byl projednáván v 10 případech. Současně ve třech případech byl se sankcí společně uložen zákaz činnosti. Jednalo se o požití alkoholu při vedení plavidla. Rozhodnutí nebyla napadena odvoláním.

Ve správním řízení vedeném podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, pro spáchání správního deliktu podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), bylo vydáno pět

rozhodnutí postihujících provozovatele vodních skútrů provozovaných na vodní cestě mimo prostor zvlášť vyznačený pro tuto činnost. Tři rozhodnutí byla napadena odvoláním.

V přestupkovém řízení podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, pro spáchání přestupku podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), byla vydána dvě rozhodnutí, která v obou případech postihovala vůdce plavidla za vedení plavidla plujícího mimo výtlačný režim plavby. Rozhodnutí nebyla napadena odvoláním.

Pro souběh porušení zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), v řízení podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, nebo v řízení podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, byla vydána dvě rozhodnutí. Jednalo se o vedení malého plavidla s vlastním strojním pohonem plujícím mimo výtlačný režim v místě, kde je toto zakázáno s technicky nezpůsobilým plavidlem a užití malého plavidla se spalovacím motorem na nádrži vodního díla, kde je toto zakázáno, přičemž se vůdce plavidla odmítl podrobit dechové zkoušce na zjištění alkoholu v dechu. Rozhodnutí nebyla napadena odvoláním.

Podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, bylo vydáno 308 rozhodnutí o povolení 385 akcí na sledované vodní cestě, čtyři rozhodnutí uzavírajících šetření plavební nehody, 25 rozhodnutí o zákazu plavby v řízení na místě, 12 rozhodnutí o zastavení přestupkového řízení, 6 procesních usnesení a tři rozhodnutí upravující plavební provoz na vodní cestě. Jedno rozhodnutí bylo napadeno odvoláním.

Oblast dokladů plavidel

V oblasti dokladů plavidel bylo v roce 2015 vydáno celkem 53 rozhodnutí. Proti těmto rozhodnutím nebylo podáno žádné odvolání.

V oblasti evidence plavidel byla vydána tři rozhodnutí, první ve věci zamítnutí žádosti o zápis do plavebního rejstříku týkající se osobní lodi, druhé ve věci zamítnutí žádosti o zápis zajišťovacího převodu vlastnictví u malého plavidla a třetí rozhodnutí o zastavení řízení ve věci vydání osvědčení malého plavidla.

V oblasti vydávání plavebního dokladu bylo vydáno 46 rozhodnutí, z toho 33 rozhodnutí bylo vydáno ve věci povolení pro zvláštní přepravu, 9 rozhodnutí ve věci prodloužení platnosti lodního osvědčení a čtyři ve věci zamítnutí žádosti o schválení technické způsobilosti plavidla.

V oblasti schvalování technické dokumentace a typu malého plavidla byla vydána čtyři rozhodnutí, z toho tři rozhodnutí ve věci schválení typu plavidla a jedno rozhodnutí ve věci zamítnutí žádosti o schválení technické dokumentace.

Oblast dokladů osob

V oblasti dokladů osob bylo v roce 2015 vydáno celkem 273 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti.

V oblasti jiných než malých plavidel bylo vydáno 60 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti či osvědčení, z toho se 28 rozhodnutí týkalo kapitánů, 5 způsobilosti lodník, 3 způsobilosti k vedení plavidla plujícího pomocí radaru, 22 osvědčení ADN, 1 osvědčení o provozování lodní dopravy pro cizí potřeby a 1 pověření ověřováním praktických dovedností při vedení malého plavidla.

Proti žádnému z těchto rozhodnutí nebylo podáno odvolání.

V oblasti vedení malých plavidel bylo vydáno 213 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti, z toho v jednom případě bylo podáno odvolání.

Mimo výše uvedené počty bylo dále vydáno 112 pověření k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla a 45 osvědčení o odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla. V této oblasti nebylo vydáno rozhodnutí o nevydání pověření. Proti těmto rozhodnutím nebylo podáno odvolání.

Odvolací řízení

Legislativně právní útvar předal v uplynulém roce odvolacímu orgánu Ministerstvu dopravy celkem jedenáct odvolání proti rozhodnutí Státní plavební správy. Jedno rozhodnutí Státní plavební správy bylo odvolacím orgánem potvrzeno. Ve čtyřech případech bylo rozhodnutí Státní plavební správy zrušeno a vráceno k novému projednání. Ve dvou případech bylo odvolacím orgánem rozhodnutí Státní plavební správy zrušeno a řízení zastaveno. U dvou rozhodnutí byl změněn výrok rozhodnutí a o dvou odvoláních nebylo doposud rozhodnuto.

8.2. Jiné správní akty a kontrolní činnost

V hodnoceném období bylo vydáno 106 závazných stanovisek podle § 5a zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

Bylo vydáno 88 stanovisek podle IV. části zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, k umístění plovoucích zařízení, která byla podkladem pro vydání vodoprávního souhlasu.

Zaměstnanci Státní plavební správy se zúčastnili celkem 92 vodoprávních a stavebních řízení jako zástupci dotčeného orgánu státní správy.

Vydáno bylo 41 vyjádření k územním plánům sídelních útvarů a velkých územních celků. Vyjádření Státní plavební správy jsou respektována a zapracovávána do projednávaných dokumentací a vydaných povolení.

Byly provedeny tři kontroly provozovatele pozemní části přístavu.

Byly provedeny dvě kontroly vedení dokumentace u držitelů pověření o odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla. V obou případech nebyly u pověřených osob shledány žádné závažné nedostatky ve vedení dokumentace.

9. Průřezová a metodická činnost

Oblast legislativních a právních věcí

Legislativně – právní útvar Státní plavební správy poskytoval v hodnoceném období odbornou pomoc všem útvarům a pobočkám Státní plavební správy, zejména v podobě konzultací konkrétních správních řízení a při řešení složitých aplikačních problémů. Zaměstnanci byli pravidelně seznamováni s aktuálními právními normami elektronickou formou.

V souvislosti s postupným nabýváním účinnosti prováděcích právních předpisů k zákonu č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, byly organizovány semináře pro jednotlivé odborné útvary Státní plavební správy.

Legislativně právní útvar v průběhu celého roku 2015 intenzivně spolupracoval s odborem plavby, následně s odborem drah a vodní dopravy a legislativním odborem Ministerstva dopravy na legislativních pracích týkajících se tvorby šesti prováděcích vyhlášek k zákonu o vnitrozemské plavbě.

Legislativně právní útvar též spolupracoval s Ministerstvem školství tělovýchovy a mládeže při uznávání odborných kvalifikací. V průběhu roku 2015 byla Státní plavební správou uznána jednomu občanu kvalifikace vůdce malého plavidla, která byla získána ve Slovenské republice.

V uplynulém období legislativně právní útvar spolupracoval při reorganizaci vnitřních předpisů, a to jak v souvislosti s významnou novelizací zákona o vnitrozemské plavbě, tak s účinností zákona č. 234/2014 Sb., o státní službě.

Stejně jako v minulých letech se legislativně právní útvar podílel na tvorbě smluv týkajících se činnosti Státní plavební správy, zajišťoval jejich archivaci a vedl Sbírku zákonů.

Škodní komise Státní plavební správy v hodnoceném období řešila jeden případ škody na majetku státu.

V průběhu roku nebylo podáno žádné oznámení o podezření protiprávního jednání ve služebním úřadu.

Oblast vodních cest

K průřezové činnosti patřilo vyjadřování se k územně analytickým podkladům obcím s rozšířenou působností. Byly poskytnuty digitální data pro stanovení trajektorie plaveb pro část regulovaného úseku Labe, informace o stavu čekacích stání malých plavidel na proplavení na Labi a informace Státní plavební správy o proplouvání plavebními komorami na labsko-vltavské vodní cestě.

Říční informační služby

V oblasti Říčních informačních služeb (RIS) zaveden do pilotního provozu systém AIS, tj. systém pro sledování polohy a pohybu plavidel v oblasti státní hranice se Spolkovou republikou Německo a v oblasti centra Prahy. Pro tyto účely byly vybudovány dvě stanice AIS na Bukové hoře a v Praze na Strahově. Financování zajišťovalo Ředitelství vodních cest České republiky v rámci projektu IRIS Europe 3. Pro obě stanice byla vydána oprávnění Českého telekomunikačního úřadu k využívání kmitočtů AIS. V půlce roku bylo odevzdáno kompletní vyúčtování projektu IRIS Europe 3. Tento projekt se zabýval implementováním a zkvalitňováním služeb RIS.

Byl aktualizován systém vydávání zpráv vůdcům plavidel, tzv. NTS. V rámci SPS Dispečink byla započata práce na webových aplikacích pro zadávání plánů plaveb a na záznam proplavování plavební komoru.

Oblast plavebního provozu

K průběžné činnosti tak jako každým rokem, patřila metodická spolupráce s pobočkami, vykonávajícími státní dozor na vnitrozemskou plavbu, ve vymezené územní působnosti. Jednalo se zejména o operativní upřesňování a sjednocování dílčích postupů, zvláště ve složitějších nebo atypických případech. Pobočky byly i nadále informovány o smluvních přepravních podmínkách, zveřejněných provozovateli veřejné vodní dopravy v Obchodním věstníku. Poskytování informací, stanovisek nebo vyjádření k dotazům plavecké veřejnosti, patřilo rovněž k běžné operativní činnosti na tomto úseku. Většina dotazů se v uplynulém roce týkala pravidel plavebního provozu, která jsou nově obsažena v zákonu č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, který se provádí vyhláškou č. 67/2015 Sb. o pravidlech plavebního provozu, což má zcela jinou formu, než bývalý Řád plavební bezpečnosti. Dotazy byly pokládány převážně osobami, které vedou kurzy nebo jinak připravují uchazeče o způsobilost vůdce malého plavidla.

Novelizace zákona a prováděcích vyhlášek si vyžádala i úpravu vnitřních aktů řízení, kterými jsou Směrnice pro výkon kontrol v rámci státního dozoru v provozu na vodních cestách České republiky, Směrnice pro odborné šetření nehod v provozu na vodních cestách České republiky a Metodický pokyn k vydávání povolení k pořádání akce na sledované vodní cestě.

Značná pozornost byla věnována revizi a úpravám otázek a odpovědí, využívaných ve zkušebních testech pro jednotlivé plavecké způsobilosti, aby odpovídaly novému pojetí pravidel plavebního provozu. Současně se sledují i dílčí jednání v pracovní skupině při EHK-OSN, o nových doporučeních týkajících se pravidel plavebního provozu na evropských vodních cestách (CEVNI), byť jsou do našich právních norem začleňována zcela odlišně. Účelem je zjistit případné podstatné úpravy nebo změny CEVNI a ty následně zveřejnit formou změn zákona o vnitrozemské plavbě nebo předpisu, kterým se tento zákon provádí.

Nedílnou součástí činnosti na tomto úseku bylo vykazování výkonu státního dozoru pro odbor auditu a kontroly Ministerstva dopravy podle nastavené metodiky. V letních měsících od července do září byl na vyžádání Ministerstva dopravy pořizován podrobný přehled o kontrolách provedených v příslušném měsíci jednotlivými pobočkami Státní

plavební správy. V přehledové tabulce se vyznačovaly vodní cesty a vodní nádrže s počtem provedených kontrol. Současně se uváděl počet plavidel, která byla kontrolována, počet zjištěných přestupků, jejich skutkové podstaty a počet plavebních nehod a jejich příčiny. Mezinárodní asociace Aquapol, která sdružuje říční a námořní policie převážně členských států Evropské unie, vyhlásila na rok 2015 tři kontrolní akce, které proběhly ve 23., 28. a 43. týdnu. Výsledky každé kontrolní akce byly v předepsaném termínu podle požadovaných kritérií vyhodnoceny a odeslány centrále Aquapolu.

Trvalá pozornost byla věnována rádiovému spojení na vnitrozemských vodních cestách, využívanému v systému říčních informačních služeb, k vysílání pravidelných plavebně bezpečnostních informací a k záznamům o provozu plavidel. Na žádost byla prodloužena dvě individuální oprávnění k využívání vysílacích rádiových kmitočtů pro převaděče rádiového signálu.

Počátkem roku byla vyhodnocena nehodovost v uplynulém roce. Výsledky těchto hodnocení se každoročně promítají do plánů kontrolní činnosti, vykazují se pro účely Centra dopravního výzkumu, jsou obsaženy ve zprávě o činnosti úřadu, uvádějí se v plavební ročence a početně i graficky se zveřejňují na Internetu.

V roce 2015 se za účelem zajištění bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu již nevydávaly plavební vyhlášky. Pokud si situace na vodní cestě vyžadovala na dobu nezbytně nutnou omezit, zastavit nebo jinak upravit v určitém úseku vodní cesty plavební provoz, byla ve smyslu zákona vydávána opatření obecné povahy. Bylo vydáno celkem 85 opatření obecné povahy, která jsou zveřejněna na webové adrese <http://plavebniurad.cz/oop>. Jejich platnost skončila převážně v témž roce. Pouze čtyři vydaná opatření obecné povahy zůstávají v platnosti nad rámec roku 2015, jejichž obsah je uveden v tabulce.

Vydaná opatření obecné povahy			
Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
1/15	kterým se omezuje plavební provoz na vodní cestě Labe, v ř. km. 767,48 (velká plavební komora Ústí nad Labem-Střekov)	01. 01. 2015	odvolání
79/15	kterým se zastavuje plavební provoz na vodní cestě Labe, v úseku ř. km 738,87 (levé pole železničního mostu Děčín-Loubí)	10. 12. 2015	31. 01. 2016
81/15	kterým se zastavuje plavební provoz na vodní cestě Labe, v úseku ř. km 788,07 (levé pole železničního mostu Lovosice)	16. 12. 2015	odvolání
82/15	kterým se omezuje plavební provoz na vodní cestě Labe, v úseku ř. km 747,50 až 746,50 a v ř. km 765,49	17. 12. 2015	odvolání

Oblast geografických informací

V oblasti geografických informací kontinuálně probíhal rozvoj portálu online plavebních map založeného na platformě ArcGIS Serveru. V provozu jsou tři základní mapové služby. Služba Public je určena pro širokou veřejnost, služba Profi je cílena na odbornou část uživatelů. Tato mapová služba byla obohacena o informační stránky mostů a některých

plavebních komor, bylo tak využito podkladů zpracovaných pro tisk atlasů plavebních map Labe a Vltavy. Třetí mapová služba Admin je pro interní potřeby související s editací plavebních map.

Všechny tyto mapové služby byly upraveny s cílem jejich začlenění do zmodernizovaného publikačního portálu pro říční informační služby LAVDIS. Dále byly provedeny všechny běžné aktualizace podkladových vrstev StreetNet a připojeny mapové služby s ortofotomapami a katastrálními mapami ze správy Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního. Dále byla připojena rozšíření o hloubkové informace v regulovaném úseku Labe, prozatím pro vodní stavy 150 a 200 cm na vodočtu v Ústí nad Labem. Poslední mapovou službou je služba GPS, která je určena pro měřicí přístroje GPS.

V říjnu byl zdokumentován nízký vodní stav na Orlické přehradě. Akce byla realizována ve spolupráci s Povodím Vltavy, státní podnik, a firmou TopGIS, s. r. o., formou mobilního mapování, kdy během jednoho dne bylo pořízeno 25 000 hotových panoramat na 120 kilometrovém úseku. Pořízené snímky lze využít pro mapování viditelných objektů, kdy z pořízených georeferencovaných panoramatických snímků lze odměřovat souřadnice, vzdálenosti a plochy.

Státní plavební správa jako povinná organizace se podle daného harmonogramu podílela na aktualizaci a zveřejňování metadat v souladu s implementačními pravidly směrnice INSPIRE prostřednictvím Národního geoportálu INSPIRE. Tento úkol byl splněn v daném termínu. V souvislosti s plněním směrnice INSPIRE Státní plavební správa prováděla postupné úpravy datových modelů spravovaných dat, především v oblasti poskytování síťových služeb. Všechny tyto informace byly předány vedení jednotlivých řídicích komisí.

V rámci projektu IRIS Europe 3 pokračovala modernizace standardu plavebních map Inland ECDIS, zpráv vůdcům plavidel a electronic reporting. Vrcholilo zavádění Automatického Identifikačního Systému (AIS) a s ním instalace hardwaru a softwaru na desítky plavidel. Pro navigační prohlížeč používaný na plavidlech připravuje Státní plavební správa mapové podklady.

Probíhal každodenní report korekcí hloubkových dat na základě aktuálního vodního stavu na vodočtech v Ústí nad Labem a v Děčíně a jeho zasílání na centrální server ve Vídni.

Oblast dokladů plavidel

Zcela zásadním faktorem pro metodickou činnost v roce 2015 byla účinnost novely zákona o vnitrozemské plavbě od 1. ledna. V souvislosti s tím, bylo třeba změnit některé zásadní i mnoho formálních náležitostí činnosti úřadu v oblasti dokladů plavidel.

První zcela zásadní změnou bylo rozdělení evidence na plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel, jak bylo v novele zákona stanoveno. To zahrnovalo jednak úpravu informačního systému, tj. rozdělení databáze a vytvoření nového modulu malých plavidel, a dále pak zavedení nových formulářů pro vyřizování standardních žádostí spojených s evidencí plavidel. Následně pak byly v informačním systému upraveny všechny texty k typizovaným věcem tak, aby odpovídaly nově zákonem zavedené terminologii. Zejména

se jednalo o náhradu úkonu vydání dokladu schválením technické způsobilosti. Všechny uvedené změny pak našly svůj obraz i na webových stránkách úřadu.

Začátkem roku byly připraveny podklady pro projednání snížených technických požadavků pro vnitrozemské plavidla plující na vodních cestách zón 3 a 4, jak to umožňuje evropská směrnice. Souhlasné vyjádření Evropské komise s možností zapracovat tyto snížené požadavky do národní legislativy dorazilo koncem roku.

V ranku velkých plavidel byl také nastaven upravený způsob činnosti odborné komise pro ověřování technické způsobilosti plavidel ve vztahu k tzv. právnické osobě pověřené technickými prohlídkami plavidel a k žadatelům o schválení technické způsobilosti.

V dubnu vykonal metodik návštěvu v centrále ZSUK v Mohuči. Zde byl vyjasněn způsob, kterým pracuje tato organizace, a které dokumenty je možno očekávat jako výstup z technické prohlídky zde provedené. To bylo nutné zejména s ohledem na nutnost případného uplatnění § 10 odst. 5 zákona (náhrada prohlídky posudkem jiné organizace).

Dopracování interních předpisů bylo komplikováno absencí nové vyhlášky pro technickou způsobilost malých plavidel. Tato vyhláška, jako nově vzniklý technický legislativní předpis, byla zaslána v notifikačním procesu na Evropskou komisi a její vyjádření a následné vypořádání připomínek zabralo téměř celý rok 2015.

Oblast dokladů osob

Po účinnosti novely zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o vnitrozemské plavbě), zaměřila se činnost na úseku dokladů osob zejména na rychlou realizaci novelizovaných ustanovení. Situaci ovlivnila v prvních třech měsících roku ještě absence prováděcího předpisu k zákonu o vnitrozemské plavbě, tj. vyhlášky o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel, která nabyla účinnosti až 15. března 2015 pod číslem 42/2015 Sb. (dále vyhlášky o způsobilosti osob). Do doby účinnosti této vyhlášky spolupracoval úsek dokladů osob na úpravách konečného znění vyhlášky a připravoval podmínky pro plynulý přechod činnosti podle nových předpisů.

Po zveřejnění vyhlášky o způsobilosti osob byla pozornost zaměřena zejména na rychlé vyhlášení termínů a organizaci zkoušek osob pověřených ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla, aby bylo možno co nejdříve začít organizovat zkoušky podle nových ustanovení vyhlášky o způsobilosti osob. Celkem 181 žadatelů bylo vyzkoušeno ve 12 termínech pro kategorii M a M24 a 4 termínech pro kategorii S. Celkem bylo vydáno 112 pověření k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla a 45 potvrzení o odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla.

V březnu bylo zorganizováno metodické setkání dokladů osob, jehož obsahem bylo seznámení zaměstnanců poboček s novými ustanoveními zákona o vnitrozemské plavbě a vyhlášky o způsobilosti osob.

Dalším, neméně důležitým a náročným úkolem, bylo vydat rozhodnutím ředitele Státní plavební správy novelizované rozsahy zkoušek způsobilostí vůdce malého plavidla, odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla, kapitán kategorie B, kapitán kategorie C, kapitán kategorie C pro vedení plavidla bez vlastního strojního pohonu, strojmistra, převozníka, lodníka, vedení plavidla plujícího

pomocí radaru, osvědčení o provozování lodní dopravy pro cizí potřeby a osvědčení o zvláštních znalostech ADN. Zkušební otázky, které jsou součástí těchto rozsahů zkoušek, byly instalovány v elektronické podobě do IS SPS, aby bylo možno zkoušet pomocí zkouškové aplikace v informačním systému SPS. V této souvislosti byly dále aktualizovány všechny šablony dokumentů, které obsahovaly odkazy na ustanovení zákona o vnitrozemské plavbě nebo vyhlášky o způsobilosti osob, aktualizován formulář žádosti o vydání dokladů osob a vytvořeny dva nové formuláře žádosti o výměnu dokladů osob a žádosti o zkoušku – vydání pověření k ověřování.

Pro realizaci úkolů vyplývajících z nových ustanovení výše uvedených předpisů byly rozhodnutím ředitele vydány dva vnitřní předpisy, a to Směrnice pro vydávání dokladů osob, do které byla nově začleněna metodika postupné výměny průkazů vydaných do konce roku 2014, a Zkušební řád.

Úsek dokladů osob byl průběžně k dispozici dotazům z poboček i dotazům veřejnosti, kterých v době plné změn nebylo málo.

Informování veřejnosti proběhlo i na výstavě Lodě na vodě 2015, konané 23. – 26. dubna, které se úsek dokladů osob kontroly a metodiky aktivně zúčastnil.

Jako člen redakční rady se zaměstnanec dokladů osob účastní prezentace činnosti Státní plavební správy na tomto úseku v publikaci Plavební ročenka.

Oblast vnitřní a vnější kontroly

Vnitřní kontroly

V rámci vnitřního kontrolního systému provádějí příslušní vedoucí zaměstnanci finanční kontrolu dle zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě. Další vnitřní kontroly byly zaměřeny převážně na prověření užívání legálních počítačových programů v rámci celého úřadu, kontrolu vyřizování spisů a vedení agendy jednotlivých oddělení.

Při finanční kontrole provedené v květnu na pobočce Přerov Státní plavební správy bylo zjištěno, že v letech 2013 až 2014 bylo z veřejných prostředků bývalým ředitelem pobočky Přerov financováno vybudování inspekčního prostoru v přízemí budovy pobočky Přerov na adrese Bohuslava Němce 640, Přerov, která je v majetku České republiky, s nímž je příslušná hospodařit Státní plavební správa. Bývalý ředitel pobočky Přerov provedl rekonstrukci budovy, na základě které vznikl inspekční prostor, který využíval pro své osobní potřeby a potřeby svých rodinných příslušníků, čímž nehospodárně a v rozporu s právními předpisy vynaložil veřejné prostředky,

Věc je v současné době v šetření Policie České republiky.

Vnější kontroly

V roce 2015 byly na Státní plavební správě provedeny 4 vnější kontroly:

1. V říjnu 2015 provedlo Ministerstvo dopravy České republiky, odbor drážní a vodní dopravy, kontrolu provozu serveru Říčních informačních služeb (RIS) LAVDIS a střediska RIS na pobočce Děčín Státní plavební správy.

Kontrola konstatovala, že provozní doba střediska i personální zajištění je zcela v souladu s vnitřními předpisy Státní plavební správy, ale že vyčleněná 2 systemizovaná místa pro provoz střediska RIS mohou způsobovat problémy se zastupitelností v případě mimořádných událostí.

V provozu serveru LAVDIS došlo v roce 2015 pouze k jednomu rozsáhlejšímu výpadku serveru v délce trvání 8 hodin.

Byl proveden upgrade uživatelského rozhraní portálu Zprávy vůdcům plavidel a je průběžně aktualizován číselník automatického překládání zpráv do jazyků jiných členských států EU. Ze strany provozovatelů vnitrozemské plavby došlo ke zlepšení v nahlašování povinných dat do systému v oblasti elektronického sdělování zpráv a sledování polohy a pohybu plavidel.

2. V říjnu a listopadu 2015 provedla Pražská správa sociálního zabezpečení kontrolu plnění povinností v nemocenském pojištění, v důchodovém pojištění a při odvodu pojistného na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti.

Kontrola v oblastech plnění povinností v nemocenském pojištění a plnění povinností v důchodovém pojištění neshledala žádné nedostatky.

V oblasti plnění povinností v oblasti pojistného na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti byl zjištěn přeplatek na pojistném v měsíci únoru 2015.

Státní plavební správa zahrnula do vyměřovacího základu pro odvod pojistného příjem ve výši 6 300 Kč, zúčtovaný na základě dohody o provedení práce, která nezaložila účast na pojištění, neboť nebylo dosaženo započitatelného příjmu vyššího než 10 000 Kč. Tím vznikl přeplatek na pojistném ve výši 1 985 Kč.

Přeplatek na pojistném byl Státní plavební správě již vrácen.

3. V říjnu až listopadu 2015 provedlo Ministerstvo financí České republiky kontrolu hospodaření s veřejnými prostředky v letech 2012 a 2013. Do konce roku nebyl protokol z kontroly zaslán.
4. V prosinci 2015 provedlo Ministerstvo dopravy České republiky, odbor drážní a vodní dopravy, kontrolu vedení prvoinstančních správních spisů a vystavování průkazů způsobilosti pro převoz nebezpečných věcí (podle ADN) na pobočce Praha Státní plavební správy.

Kontrolované spisy byly shledány bez závažných nedostatků.

Kontrolou bylo zjištěno, že u správních spisů z roku 2014 a z počátku roku 2015 v rozhodnutích ve věci chybí doložka „za správnost“ Toto opomenutí již bylo napraveno a ve spisech vedených v roce 2015 se nevyskytuje.

V jednom případě – řízení o přestupku – o odložení věci nebyl vyrozuměn poškozený ve smyslu § 66 odst. 4 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Do spisů jednotlivých řízení o přestupcích a správních deliktech je zařazován záznam o průběhu všech provedených kontrol za příslušný kontrolní den, není v souladu přinejmenším s § 2 odst. 3 správního řádu. Úřední záznamy o průběhu kontrolního dne se nově budou zařazovat do samostatného spisu.

Oblast poskytování informací

V průběhu roku 2015 obdržela Státní plavební správa šest žádostí o poskytnutí informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů. Všechny žádosti byly vyřízeny ve stanovených lhůtách. Nebyla podána žádná stížnost na způsob vyřízení těchto žádostí Státní plavební správou.

Oblast mezinárodních vztahů

V roce 2015 se 29 pracovníků Státní plavební správy (SPS) zúčastnilo 18 zahraničních pracovních cest. Nejčastěji se jednalo v Německé spolkové republice (SRN) v rámci bilaterálních vztahů v souvislosti se sdílenou vodní cestou Labe a na Slovensku s Dopravným úradom Slovenskej republiky. Další častější jednání probíhala s organizacemi jako Organizace spojených národů, PIANC (Mezinárodní plavební sdružení) a Aquapolu.

Dále je uveden stručný popis uskutečněných zahraničních cest v časové posloupnosti realizace:

Holandsko

Ve dnech 10. – 12. 2. 2015 se v Amsterdamu uskutečnilo pravidelné zasedání Pracovní skupiny Aquapolu společně s odborným seminářem, v jejichž průběhu bylo zejména zhodnoceno plnění úkolů, které byly v minulém roce naplánovány pro jednotlivé členské státy. Na programu jednání byla rovněž diskuse o odpadech, které se do Evropy dostávají po vodní cestě v kontejnerech z jiných světadílů. Tato část jednání byla spojena s prezentací a následnou výměnou zkušeností při řešení tohoto problému. Rovněž byla prodiskutována jednání probíhající ve Štrasburku ohledně nové legislativy pro vnitrozemskou vodní dopravu. Z hlediska výměny profesních zkušeností bylo jednání i seminář přínosem pro všechny zúčastněné zástupce členských států.

Švýcarsko

Na pokyn odboru plavby Ministerstva dopravy České republiky (ČR) se pracovník SPS zúčastnil 46. jednání pracovní skupiny OSN SC3/WP3 Standardizace technických a bezpečnostních požadavků ve vnitrozemské vodní dopravě, které se uskutečnilo v Ženevě ve dnech 18. – 20. 2. 2015. Na programu jednání byla rovněž revidovaná pravidla plavebního provozu a rozvoj rekreační plavby.

Rakousko

Dne 5. 3. 2015 uskutečnili čtyři pracovníci SPS zahraniční služební cestu do rakouského Tullnu, kde se konala výstava plavidel a příslušenství s názvem Boat Tulln 2015. Účelem pracovní cesty byl sběr informací o současných technologiích výroby a konstrukce plavidel včetně vývoje v oblasti výstroje plavidel. Jednalo se o jednodenní pracovní cestu a svůj účel splnila. Uvedení zaměstnanci se seznámili s novinkami jak z hlediska konstrukce plavidel, tak výstroje plavidla. Výstava obecně nabádala prezentací plavidel k ochraně životního prostředí nejen použitých materiálů při stavbě plavidel, ale i z hlediska druhu pohonu. V podstatě lze říci, že přes 80 procent vystavovaných plavidel vybavených strojním pohonem byla na elektropohon v kombinaci se solárními články, které napájeli další spotřebiče na palubě, nebo dobýjeli „hospodářské“ sady baterií. Samotná výroba těchto plavidel je na bázi recyklace materiálů. Výstroj plavidel a individuální osobní prostředky

jsou koncipovány s velkým ohledem k bezpečnosti a ochrany zdraví jednotlivce. Aktuálním trendem je též neudržitelný posun v navigačních technologiích a mapových podkladů.

SRN

Ve dnech 23. – 27. 3. 2015 se zástupce Státní plavební správy na základě pozvání organizátorů z mezinárodního sdružení Aquapol a Policie SRN zúčastnil jako výhradní reprezentant ČR každoročního semináře týkajícího se databáze TDW. Přítomni byli delegáti ze všech participujících členských států kromě Rakouska. Většina účastníků měla již letité zkušenosti s využíváním TDW – databáze vzorů všech dokladů používaných ve vodní dopravě. Seminář probíhal v prostorách policejního ředitelství v Hannoveru a trval celých pět pracovních dní. Své zástupce zde měly jak evropské říční i námořní policie, tak plavební a přístavní správy. Díky intenzivní práci na nové verzi databáze se účastníkům podařilo aktualizovat či přímo vložit na několik set dokladů osob i plavidel.

SRN

Dne 23. 4. 2015 se uskutečnilo na služebním plavidle pracovní setkání v Bad Schandau. Přítomni byli zástupci Ministerstva dopravy ČR, Ředitelství vodních cest a německé strany, respektive představitelé Saského Švýcarska. Hlavním tématem jednání byla spolupráce na dalším rozvoji vzájemně propojených vodních cest, garance jejich nezbytných parametrů a zatraktivnění vodní dopravy.

SRN

Ve dnech 27. – 29. 4. 2015 vykonal metodik dokladů plavidel pracovní cestu do Mohuče v SRN. Jednání probíhalo s vedoucím Centrály pro technické prohlídky plavidel, tedy Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt (ZSUK). Setkání bylo věnováno podrobnějšímu seznámení se způsobem fungování této organizace. Zejména byly probrány typy dokumentů, které ZSUK vystavuje a jejich použitelnost pro plavidla evidovaná v českém plavebním rejstříku. Zvláštní pozornost byla věnována otázkám spojeným se zapojením komerčních subjektů do procesu technických prohlídek. Byl probrán i odlišný způsob financování technických prohlídek v SRN. Veškeré úkony jsou dány vyhláškou o poplatcích ve vnitrozemské plavbě, tzv. Binnenschiffahrtskostenverordnung – BinSchKostV. Rovněž byla diskutována účast klasifikačních společností na procesu schvalování technické způsobilosti v SRN, kdy se tak děje pouze v případě schvalovacích osvědčení pro tanková plavidla. Bohužel ZSUK, jakkoli ve své působnosti zahrnuje téměř kompletní soubor činností v ranku technické způsobilosti plavidel, nemá nic společného s problematikou technické způsobilosti malých plavidel. Informace z této oblasti, tedy oblasti malých, zpravidla rekreačních plavidel, musejí být předmětem jiných jednání.

SRN

Ve dnech 11. – 13. 5. 2015 se konalo zasedání Rady Aquapolu v Mainzu. Na pozvání ústředí Aquapolu se Rady zúčastnil zaměstnanec SPS, stálý člen Rady. Předmětem jednání byla zejména blízká budoucnost organizace v souvislosti se změnou jejího financování v příštím roce, změna členské základny a její rozčlenění do nově vznikajících pracovních skupin.

Portugalsko

Mezinárodní plavební asociace PIANC, jíž je Česká republika prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR a kontaktního ministrem jmenovaného vedoucího delegáta členem, pořádala ve dnech 18. – 23. 5. 2015 výroční valné shromáždění AGA. Delegát se na základě zvacího dopisu ústředí PIANC zúčastnil hlavního zasedání Rady asociace a dále souběžné konference a pracovních schůzek sekretářů jednotlivých národních sekcí. Projednány byly

koncepční otázky, politika zaměření a plán činnosti Sdružení pro další období. Delegát ČR na projednávaných otázkách participoval v souladu se zájmy ČR a České sekce PIANC.

Slovensko

Ve dnech 2. – 5. 6. 2015 se uskutečnila v Bratislavě pracovní návštěva tří zaměstnanců. S Dopravním úřadem bylo provedeno vyhodnocení dohody o spolupráci, projednáno vydávání dokladů plavidel a osob, zkoušky způsobilosti, zkušenosti s uplatněním výjimek podle čl. 5 odst. 7 směrnice 2006 /87/ES pro plavidla provozovaná výlučně v zónách 3 a 4 na území členského státu EU a výjimek podle čl. 7 pro nepropojené vodní cesty, zkušenosti s klasifikačními organizacemi jako inspekčními orgány podle ADN, informace o změnách v legislativě obou zemí.

Maďarsko

Ve dnech 8. – 12. 6. 2015 se v Budapešti uskutečnil tradiční RIS Week, kterého se zúčastnili zástupci Státní plavební správy. Na programu bylo zasedání expertních pracovních skupin Říčních informačních služeb. Na jednání pracovní skupiny NTS byl prezentován český portál Zpráv vůdcům plavidel.

Švýcarsko

Na pokyn Odboru plavby Ministerstva dopravy ČR se pracovník SPS zúčastnil 47. jednání pracovní skupiny OSN SC3/WP3 Standardizace technických a bezpečnostních požadavků ve vnitrozemské vodní dopravě v Ženevě ve dnech 23. – 26. 6. 2015. Na programu jednání se nacházela především plánovaná aktualizace Soupisu hlavních standardů sítě evropských vodních cest a také příloh Dohody AGN.

Švýcarsko

Na pokyn Odboru plavby Ministerstva dopravy ČR se pracovník SPS zúčastnil 59. jednání vrcholové pracovní skupiny OSN SC3 Standardizace technických a bezpečnostních požadavků ve vnitrozemské vodní dopravě v Ženevě ve dnech 9. – 12. 11. 2015. Na tomto jednání jsou schvalovány, přijímány, nebo zamítnuty návrhy z předchozích jednání WP3 roku 2015.

Belgie

Zástupce SPS a člen Pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu v rámci oborového sdružení Aquapol se zúčastnil pravidelného zasedání, které se uskutečnilo v belgických Antverpách ve dnech 10. – 11. 11. 2015. Jednání bylo zaměřeno především na budoucí složení Pracovní skupiny a její transformaci s ohledem na změnu financování Aquapolu od 1. 1. 2016, a rovněž tak pracovním plánem pro r. 2016 s důrazem kladeným na zaměření a termíny konání společných kontrolních akcí.

SRN

Zástupce Státní plavební správy se ve dnech 12. – 14. 11. 2015 zúčastnil v Drážďanech odborné konference Inter-Regional GI2015-X border-SDI/GDI-Symposium, kterou pořádali organizace Innovation Grenzüberschreitendes Netzwerk, České centrum pro vědu a společnost, Západočeská Univerzita a Česká asociace pro geoinformace. Hlavní témata symposia byly oblasti budování kapacit, sdílení geoinformací, standardizace, aplikované GISy, integrace GIS do GII, technologické i manažerské know-how a přínosy společných řešení.

Francie

Ve dnech 23. – 27. 11. 2015 se v Lille uskutečnil druhý RIS Week tohoto roku. Zástupci Státní plavební správy se zúčastnili všech jednání expertních pracovních skupin Říčních

informačních služeb. V rámci RIS Weeku proběhlo také jednání členů projektu CoRISMa. Projekt je zaměřen na mezinárodní výměnu dat v rámci jednotlivých EU koridorů. V rámci skupiny ERI byla vytvořena pracovní skupina pro centrální server ERDMS. Na programu bylo také plánování nového projektu RIS COMEX.

Slovensko

V termínu 27. – 29. 11. 2015 se čtyři zaměstnanci zúčastnili mezinárodního kongresu Skipper 2015, který se konal ve Slovenské republice. Členové delegace se zúčastnili přednášek, prezentací a jednání v pracovních skupinách. Předali účastníkům kongresu zkušenosti ze zavádění legislativních změn v souvislosti s novelou zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. V pracovních skupinách byly projednány zkušenosti s uplatňováním legislativy týkající se způsobilosti osob a technické způsobilosti plavidel. Zahraniční cesta přinesla užitečné informace pro další činnost SPS v oblasti vydávání a uznávání dokladů osob a dokladů plavidel. Současně byla na mezinárodní úrovni prezentována činnost SPS.

Slovensko

Ve dnech 30. 11. – 2. 12. 2015 se zástupce Státní plavební správy zúčastnil konference INSPIRE konané v Bratislavě. Hlavní témata konference byla především v oblasti tvorby GeoInfoStrategie, implementace směrnice INSPIRE v České a Slovenské republice, tvorby a stavu základních registrů, digitální mapa veřejné správy, základní prostorová data v ČR a SR a celá řada dalších včetně vzdělávání.

SRN

Ve dnech 8. – 10. 12. 2015 se konalo zasedání Rady Aquapolu v Hannoveru. Na pozvání ústředí Aquapolu se Rady zúčastnil zaměstnanec SPS, člen Rady. Rada se zabývala především budoucím financováním Aquapolu a s tím související nezbytnou transformací. Pracovní setkání, semináře a ostatní akce nebudou již tak časté, avšak četnost osvědčených Společných kontrolních akcí zůstane i nadále zachována.

10. Hospodaření

10.1. Schválený rozpočet

Souhrnné ukazatele

Příjmy celkem	240 000
Výdaje celkem	57 744 584

Specifické ukazatele – příjmy

Daňové příjmy	0
Nedaňové příjmy, kapitálové příjmy a přijaté transfery celkem	240 000
v tom: ostatní nedaňové příjmy, kap. příjmy a přijaté transfery celkem ..	240 000

Specifické ukazatele – výdaje

Ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu	57 744 584
---	------------

Průřezové ukazatele

Platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci	25 301 097
v tom: platy zaměstnanců	25 225 018
ostatní platby za provedenou práci	76 079
Povinné pojistné placené zaměstnavatelem	8 602 374
Převod fondu kulturních a sociálních potřeb	252 250
Platy zaměstnanců v pracovním poměru	19 615 406
Platy státních úředníků	5 609 612
Náhrady mezd v době nemoci	80 000
Výdaje vedené v info-systému program financování celkem	5 881 000
v tom: kapitálové výdaje	5 881 000
v tom: běžné výdaje	0

Počet zaměstnanců	85
--------------------------------	-----------

10.2. Vývojové tendence hospodaření

Vývojové tendence hospodaření jsou patrné z následující tabulky:

Rok		2011	2012	2013	2014	2015
Příjmy	v tis. Kč	2606	1392	902	2086	6223
Výdaje	v tis. Kč	59385	55729	51981	57487	58405
	Běžné výdaje	49333	49848	48579	53785	51880
	Výdaje na programové financování	10052	5881	3402	3702	6525

10.3. Příjmy rozpočtových organizací

Závazný ukazatel příjmů byl pro rok 2015 splněn. Příjmy Státní plavební správy za rok 2015 činily 6 222 852,09 Kč a byly odvedeny do státního rozpočtu.

Státní plavební správa nemá hospodářskou činnost.

10.4. Správní poplatky a pokuty

Do 31. 12. 2015 bylo vybráno správních poplatků formou kolků za 11 321 případů v hodnotě 8 121 560 Kč.

Dále bylo do 31. 12. 2015 uloženo 79 blokových pokut v celkové výši 48 300 Kč.

Právní moc do 4. čtvrtletí roku 2015 nabylo celkem 12 případů pokut uložených ve správním řízení v celkové výši 127 500 Kč.

Celkem 13 pokut ve správním řízení ve výši 139 500 Kč bylo uhrazeno na příjmový účet k 31. 12. 2015.

V částce 139 500 Kč je zahrnuta úhrada pokut za rok 2014, celkem 3 pokuty byly přijaty na příjmový účet ve správním řízení ve výši 18 000 Kč.

Dále dvě pokuty ve výši 6 000 Kč, které byly zaplacený v roce 2014, nabyly právní moci až v roce 2015.

Celnímu úřadu byla předána platba 1 pokuta ve výši 500 Kč, tato pokuta nepříslušela k vybírání SPS.

V evidenci SPS zůstává k 31. 12. 2015 celkem 6 pokut ve výši 27 500 Kč z roku 2014.

10.5. Rozpočtové výdaje

Výdaje na financování programu reprodukce majetku

V roce 2015 bylo vydáno na financování akcí podle Ministerstva dopravy České republiky posledně schváleného rozpočtu 4,04 mil. Kč. Financování bylo ovlivněno pokračujícími úspornými opatřeními Ministerstva dopravy. Přidělené investiční finanční prostředky byly použity zejména na doplnění a obměnu výpočetní techniky včetně obměny zastaralého softwaru, upgrade GIS. U akce Modernizace služebny Petrov došlo k rozhodnutí, že stav budovy byl velmi špatný a budova bude muset být zdemolována. V průběhu roku proběhly potřebné administrativní úpravy a do konce roku se podařilo zbourat přístavky kolem objektu. V roce 2016 se bude pokračovat na akci. Uspořené programové prostředky z předchozích let ve výši 2,48 mil. Kč byly použity na pořízení nového dopravního prostředku a na úpravy Informačního systému, které byly potřeba z důvodu novelizovaných zákonů.

Běžné výdaje

Z plánovaného objemu finančních prostředků pro rok 2015 včetně nároků z ne-spotřebovaných výdajů z předchozích let bylo vyčerpáno celkem 58 404 648,07 Kč. Běžné

výdaje byly čerpány v souladu s rozpočtem. Nevyčerpané prostředky byly převedeny do nároků z nespotřebovaných výdajů k použití v roce 2016 případně v dalších letech.

11. Plán práce a prostředků na platy

Státní plavební správě byl stanoven počet zaměstnanců na rok 2015 na 85 osob. V roce 2015 byl průměrný evidenční počet zaměstnanců ve fyzických osobách 82 a průměrný počet zaměstnanců přepočtený 81. Ukazatel prostředků na platy a ostatní platby za provedenou práci byl Státní plavební správě stanoven částkou 26 207 tis. Kč. Ostatní platby za provedenou práci 76 tis. Kč.

11.1. Absence a úrazovost

V roce 2015 bylo v našem úřadě odpracováno 19.751 dnů. Celkem bylo zmeškáno 831 dnů, z důvodu nemoci 490 dnů, tj. 2,48 %, ošetřování člena rodiny 42, tj. 0,21 %, důležitých osobních překážek 261 dnů, tj. 1,32 %, překážek z důvodu obecného zájmu 38 dnů, tj. 0,19 %.

11.2. Prostředky na platy

Plán práce						
Ukazatel	Skutečnost 2014	Plán 2015	Skutečnost 2015	Rozdíl	% Plnění plánu	Index 2015/2014
	a	b	c	b - c	c : b	c : a
Průměrný počet zaměstnanců přepočtený	81	85	81	4	95	0,95
Prostředky na platy celkem z toho:	24 769	26 207	26 207	0	100	1,058
- platy	24 697	26 131	26 131	0	100	1,058
- OON	72	76	76	0	100	1,056
Průměrný plat	25 409	24 730	25 694	-964	104	1,011

12. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti

Činnost Státní plavební správy v roce 2015 byla výrazně ovlivněna změnami v legislativě, které měly dopad do všech působností úřadu. Viditelnou změnu na vodních cestách České republiky přineslo zejména vydání vyhlášky č. 46/2015 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě (dále jen „vyhláška“). Tato vyhláška umožnila celoroční provoz plavidel na nádržích vltavské kaskády bez úseků s plavbou ve výtlačném režimu a podle nových pravidel o nejvyšší povolené rychlosti. Současně byl novelou zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, umožněn provoz vodních skútrů na vodních cestách České republiky za stejných podmínek, které platí pro ostatní plavidla se strojním pohonem. Tyto skutečnosti přinesly nárůst počtu plavidel zejména na zmiňovaných nádržích, nedošlo zde však k nárůstu plavebních nehod. Současně uvedená vyhláška umožnila plavbu malých plavidel se spalovacím motorem o výkonu nejvýše 10 kW na nádrži Lipno I.

Plavební provoz poznamenalo uvolnění podmínek pro užití spalovacích motorů na některých vodních plochách i v oblasti Moravy, díky čemuž není vodní dílo Dalešice již jedinou plochou v blízkosti Brna, kde lze užít plavidlo se spalovacím motorem. A tím došlo k rovnoměrnějšímu rozdělení provozu plavidel na více vodních ploch. Obavy z negativního vlivu na životní prostředí se nepotvrdily. Baťův kanál opět pokořil rekord v počtu návštěvníků. Toto navýšení lze přisuzovat zvyšujícímu se počtu plavidel a zlepšení služeb kolem vodní cesty.

Výše uvedené změny pak představovaly zvýšené požadavky na dozorovou činnost Státní plavební správy, zejména o víkendech a v letních měsících. Kontrolní činnost byla oproti minulým rokům navýšena. Spolupráce s Policií České republiky nastavená v minulých letech probíhá a společné kontroly jsou četnější. Každoroční nárůst společných akcí a jejich průběh plavecká veřejnost hodnotí kladně.

Rozmach rekreační plavby na nádržích vltavské kaskády byl pro tento rok omezen klesající hladinou v nádrži vodního díla Orlík. V důsledku sucha a na něj navazujícího poklesu hladiny došlo k mimořádné situaci, kdy poprvé od roku 2000 (uvedení plavební komory Kořensko do provozu) po celou plavební sezónu nebyl zabezpečen stanovený ponor plavidel v úseku Podolsko až Kořensko a současně tedy nebylo možné realizovat proplavení plavební komorou Kořensko do oblasti horní Vltavy.

V roce 2015 navíc Krajský úřad Středočeského kraje projednával úpravu manipulačního řádu vodního díla Orlík, která spočívá ve snížení hladiny zásobního prostoru o 1,3 m a tím zvýšení pravděpodobnosti, že v uvedeném úseku nebude v letních měsících zabezpečena splavnost dopravně významné vodní cesty. Přerušování plavby přes plavební komoru Kořensko představuje znemožnění využití nově obnovované vodní cesty z nádrže VD Orlík do Českých Budějovic. Státní plavební správa s uvedenou úpravou manipulačního řádu vodního díla Orlík zásadně nesouhlasí a činí příslušné právní kroky k zachování stávajícího stavu.

Přechodná ustanovení zákona č. 187/2014 Sb., kterým byl novelizován zákon o vnitrozemské plavbě, uložila provozovatelům přístavišť, překladišť, vývazíšť nebo kotvišť v roce 2015 požádat Státní plavební správu o vydání obnoveného povolení k provozu podle paragrafu 8a citovaného zákona. Obdobná povinnost platila i pro provozovatele půjčoven

malých plavidel. Značné množství podaných žádostí o uvedená povolení představovalo extrémní zátěž pro omezený počet pracovníků oddělení dozoru poboček v hodnoceném roce.

Oblast dokladů plavidel byla v roce 2015 ovlivněna zejména rozdělením stávajícího plavebního rejstříku všech plavidel na Rejstřík malých plavidel a Plavební rejstřík ČR, který se stal veřejným seznamem. Oddělení obou rejstříků a doprovodné změny v podávání a vyřizování žádostí Státní plavební správa zvládla bez nedostatků. Technické prohlídky v době hlavní sezóny od května do července jsou zabezpečovány na hranici kapacitních možností úřadu. Praxe s vyhlásováním termínů v lokalitách s větší koncentrací majitelů plavidel se pozitivně odrazila a je kladně přijímána veřejností.

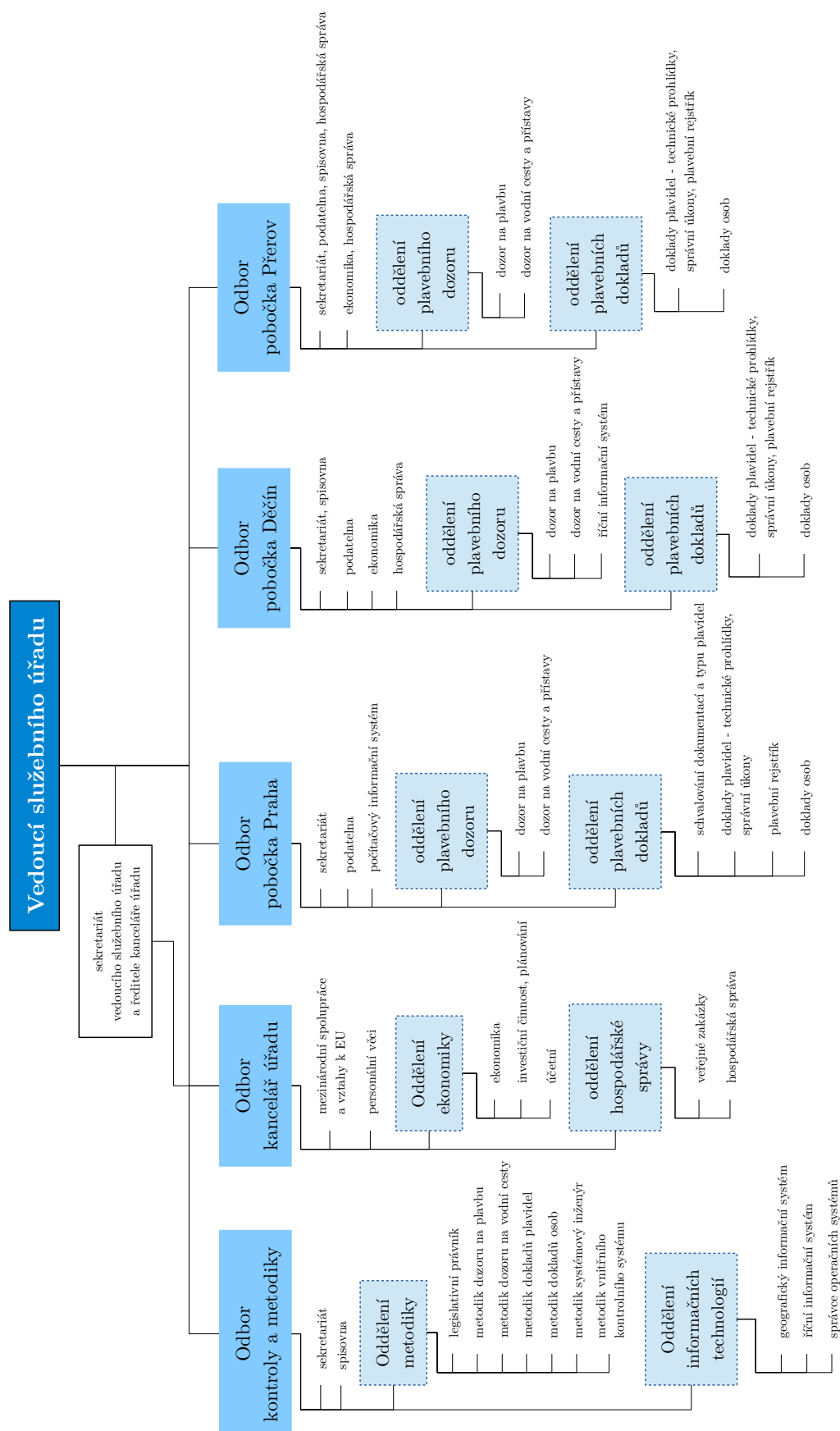
Stejně tak dosud probíhají výměny průkazů způsobilosti vůdců plavidel a členů posádek, které jsou rozvrženy v několika etapách až do roku 2020. Výraznější nápor než v hodnoceném roce 2015 lze v této agendě očekávat na konci roku 2016, kdy nejpozději do 31. prosince 2016 mohou požádat vůdci malých plavidel o výměnu průkazů způsobilosti vydaných do 31. 12. 1984 a vůdci jiných než malých plavidel s průkazem způsobilosti vydaným do 30. 4. 2004.

V roce 2015 došlo se změnou legislativy k organizování praktických zkoušek u kapitánů třídy C a nově byl zaveden správní poplatek za ověřování praxe v Plavecké služební knížce. Zájem o zkoušky vůdce malého plavidla pokračoval po přechodu na nové testové otázky z Pravidel plavebního provozu.

Nadále postrádáme kvalitní plavební podmínky na vodních cestách, které jsou upraveny pouze regulační metodou. Takovou vodní cestou je i Labe, které k tomu, aby vytvořilo podmínky pro konkurenceschopnost vodní dopravy dopravě železniční, potažmo silniční, chybí dokončení kanalizace minimálně v úseku Ústí nad Labem-Střekov – Prostřední Žleb. Letošní extrémní sucho je toho důkazem, protože v kanalizované části Labe nebyly parametry vodní cesty nikterak omezeny, ale v regulované části byly vodní stavy po téměř polovinu roku pod hranicí technické provozuschopnosti plavidel obchodní plavby. Přestože, jak bylo uvedeno, parametry na kanalizované vodní cestě jsou stabilní, je obchodní plavba i tady nadále v trvalém útlumu. Důkazem krize lodního stavitelství u nás, ne-li jeho zániku, je zatím neúspěšné hledání města Děčín zhotovitele nového kyvadlového přívozu pro městskou část Dolní Žleb náhradou za opotřeбенý čtyřicetiletým provozem. Jediným sektorem vodní dopravy, který se rozvíjí, je plavba rekreačními malými plavidly a plavby osobních lodí, k čemuž by měl pomoci nejen narůstající počet moderních přístavišť a vývazišť, ale i současná legislativa díky možnosti vést některé druhy plavidel bez průkazů způsobilosti nebo rozšíření počtu vodních ploch, na nichž je možno plout s motorovým plavidlem.

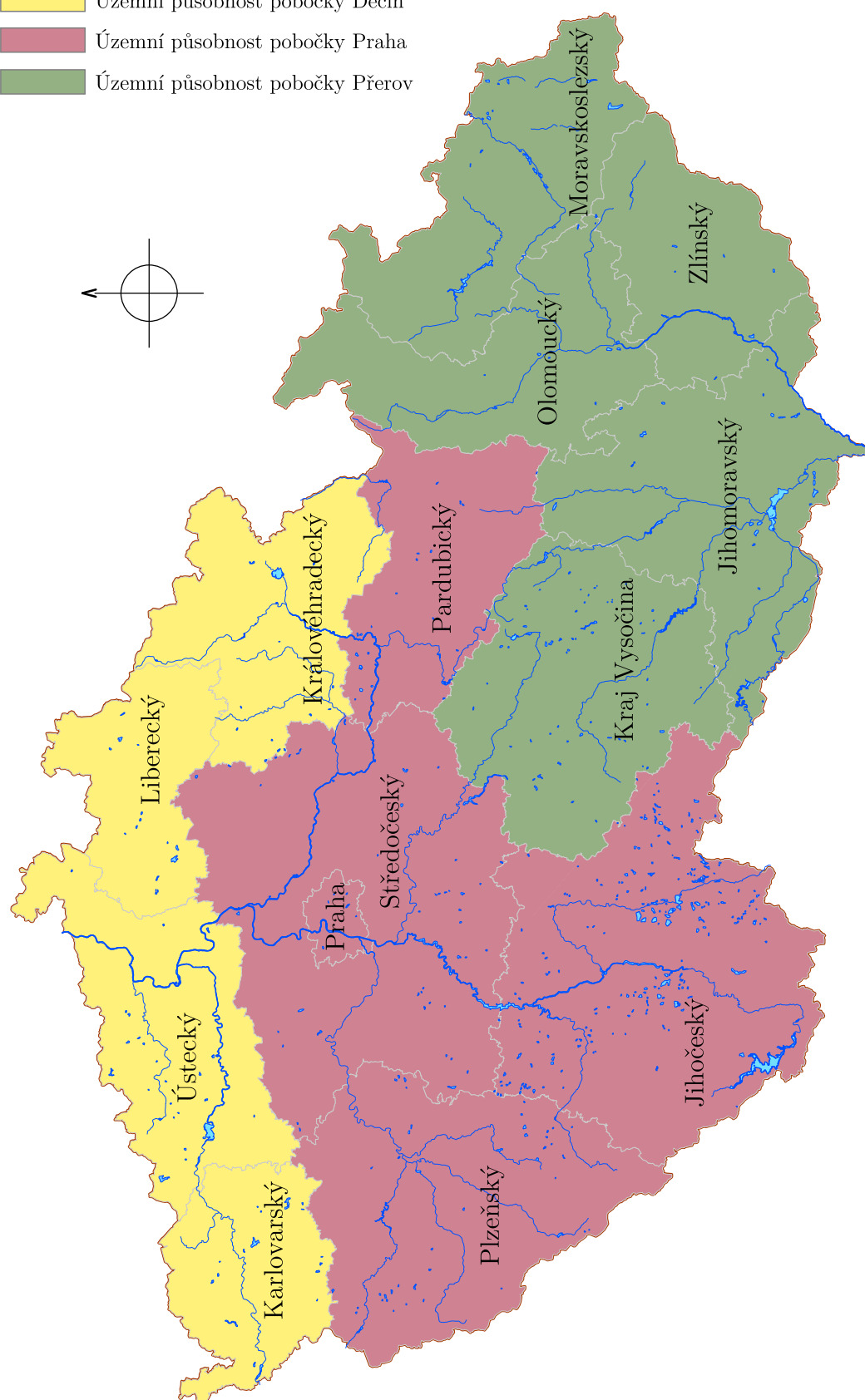
Zlepšuje se i stav infrastruktury. Rekonstrukcí plavebních komor Velký Osek a Brandýs nad Labem bude v roce 2016 dokončena modernizace středolabské vodní cesty. V průběhu roku 2015 byly uvedeny do zkušebního provozu přístavy rekreačních plavidel na Hluboké a v Petrově u Hodonína, a tím došlo ke zkvalitnění služeb pro provozovatele plavidel.

13. Organizační schéma Státní plavební správy



14. Územní působnost Státní plavební správy

- Územní působnost pobočky Děčín
- Územní působnost pobočky Praha
- Územní působnost pobočky Přerov



15. Kde nás najdete

Státní plavební správa – ředitelství

Adresa: Jankovcova 4
170 04 Praha 7 – Holešovice
Telefon: 234 637 111
Fax: 283 871 514
E-mail: reditelstvi@plavebniurad.cz

ID datové schránky: pwzaih7
GPS:
N50°6'29.072"
E14°27'27.406"

Státní plavební správa – pobočka Praha

Adresa: Jankovcova 4
170 04 Praha 7 – Holešovice
Telefon: 234 637 111
Fax: 266 710 545
Nehody: 840 111 254 (*středisko RIS*)
E-mail: pobockapraha@plavebniurad.cz

ID datové schránky: 5e2iuqh
GPS:
N50°6'17.816"
E14°27'23.15"

Státní plavební správa – pobočka Děčín

Adresa: Husitská 1403/8
405 02 Děčín VI – Letná
Telefon: 412 557 411
Fax: 412 510 081
Nehody: 840 111 254 (*středisko RIS*)
E-mail: pobockadecin@plavebniurad.cz

ID datové schránky: tiwiuy6
GPS:
N50°45'58,8"
E14°11'34,7"

Státní plavební správa – pobočka Přerov

Adresa: Bohuslava Němce 640/2
750 02 Přerov
Telefon: 581 250 911
Fax: 581 250 910
Nehody: 840 111 254 (*středisko RIS*)
E-mail: pobockaprerov@plavebniurad.cz

ID datové schránky: nkuiu4z
GPS:
N49°27'04"
E17°28'18"

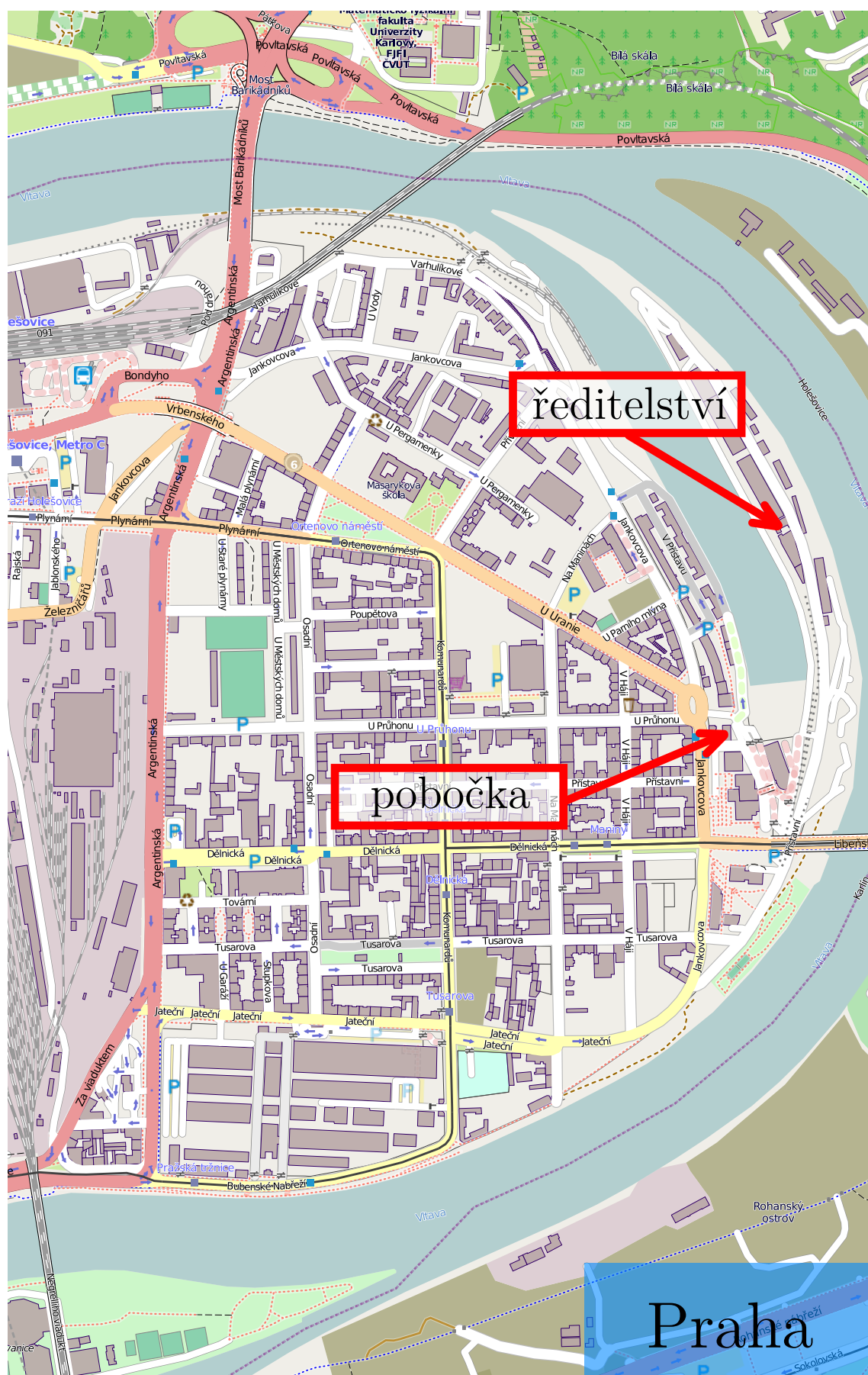
Webová stránka Státní plavební správy

<http://plavebniurad.cz>

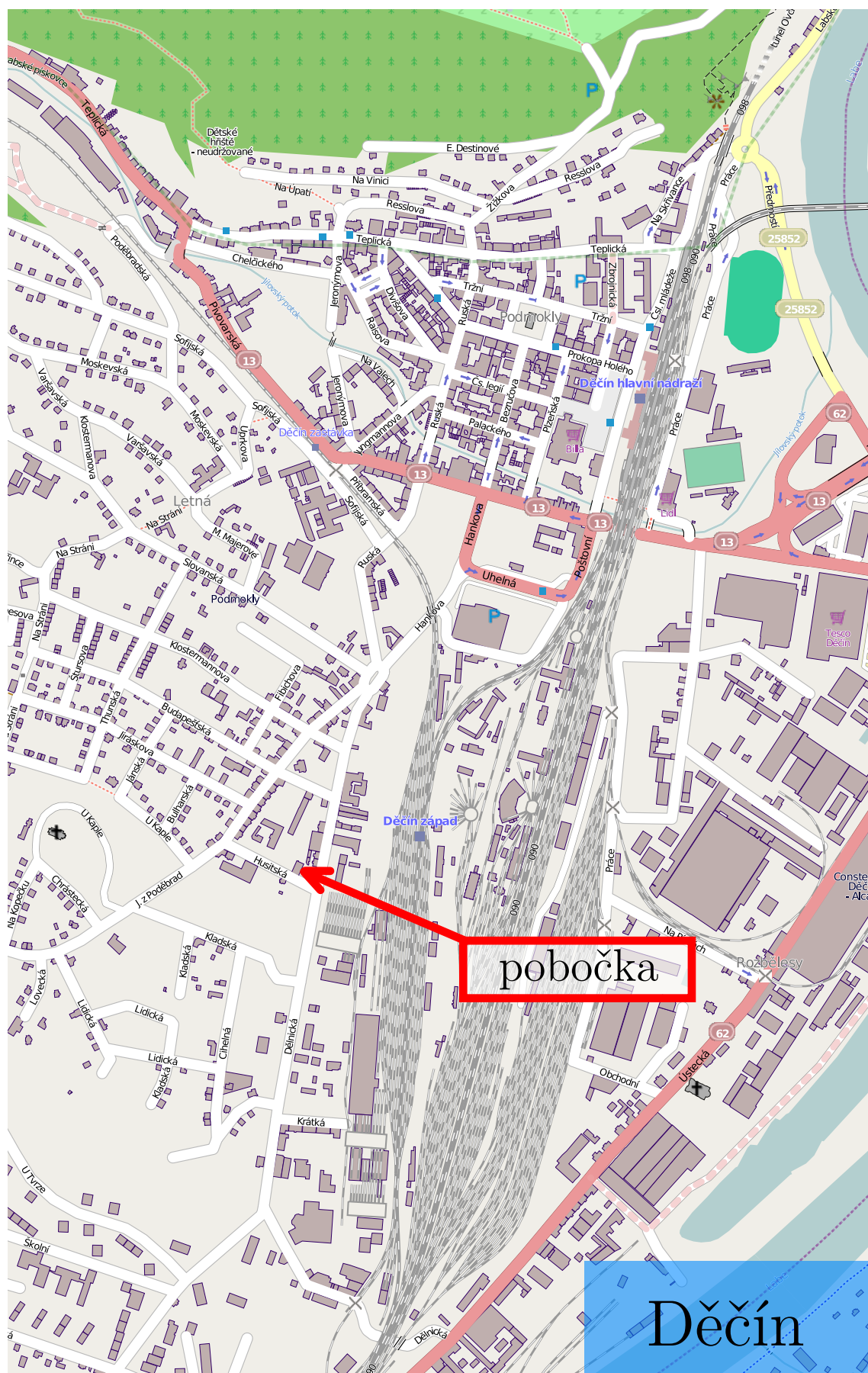
Úřední hodiny

pondělí a středa od 8:00 do 11:30 a od 13:00 do 17:00 hodin

Státní plavební správa - ředitelství a pobočka Praha



Státní plavební správa - pobočka Děčín



Státní plavební správa - pobočka Přerov



Seznam tabulek

Vodní stavy	19
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe	20
Přerušení plavebního provozu	22
Kontroly plavebního provozu	29
Přestupky v plavebním provozu	29
Povolené akce na sledované vodní cestě	30
Plavební nehody	31
Vydaná osvědčení o vlastnictví plavidla	36
Technický dozor na jiná než malá plavidla	36
Technický dozor na malá plavidla	40
Schvalování dokumentací plavidel	40
Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2015	42
Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku malých plavidel v roce 2015	42
Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2015	43
Plavidla evidovaná v rejstříku malých plavidel k 31. 12. 2015	43
Zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů posádek plavidel	45
Vydané plavecké služební knížky	46
Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení	47
Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2015	47
Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel	48
Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla	49
Půjčovny plavidel	51
Vydaná opatření obecné povahy	57
Schválený rozpočet	66
Vývojové tendence hospodaření	66
Plán práce	68

Seznam obrázků

Transport mostovky včetně obloukové části	15
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2015	21
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2015 (%)	21
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe 2006 - 2015	21
Vývoj plavební nehodovosti 2006 - 2015	32
Vydané lodní doklady na jiná než malá plavidla 2006 - 2015	37
Edukační loď jménem Jan Ámos	39
Obojživelné vozidlo Quadski XL	39
Vydaná lodní osvědčení na malá plavidla 2006 - 2015	40
Vydané průkazy způsobilosti na jiná než malá plavidla 2006 - 2015	47
Vydané průkazy způsobilosti na malá a rekreační plavidla 2006 - 2015	49
Organizační schéma Státní plavební správy	71
Územní působnost Státní plavební správy	72
Mapa pobočky Praha a ředitelství	74
Mapa pobočky Děčín	75
Mapa pobočky Přerov	76