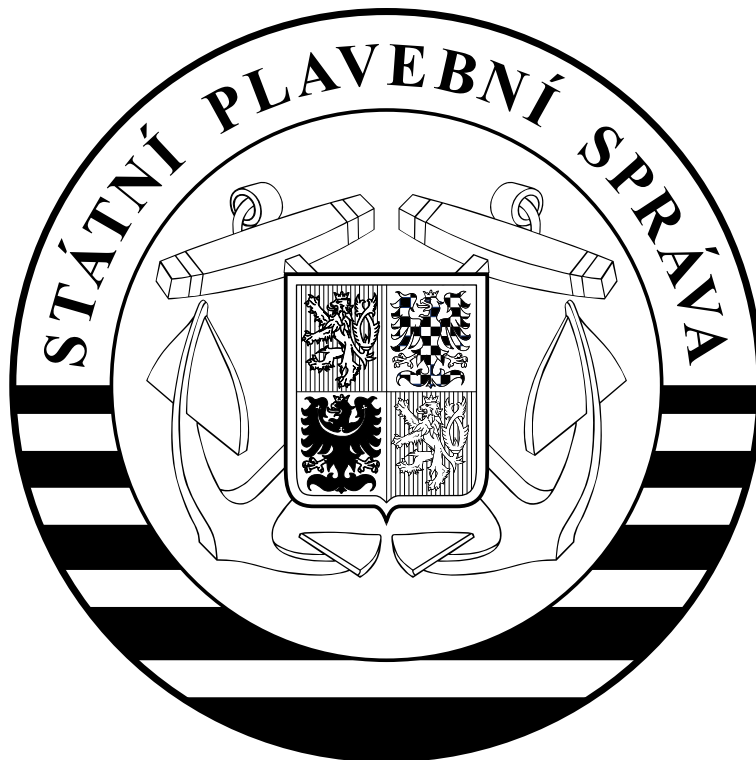


Z P R Á V A  
o č i n n o s t i ú ř a d u  
v r o c e 2 0 1 2



č. j. 132/Ř/13

Státní plavební správa  
březen 2013

# Obsah

<b>1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2012</b>	<b>5</b>
<b>2. Kolektiv vedení</b>	<b>5</b>
<b>3. Úvod</b>	<b>6</b>
<b>4. Dozor na vodní cesty a přístavy</b>	<b>7</b>
4.1. Plavební poměry . . . . .	7
4.2. Stavby a úpravy na vodních cestách . . . . .	10
<b>5. Dozor na plavební provoz a plavební nehody</b>	<b>20</b>
5.1. Dozor na plavební provoz . . . . .	20
5.2. Plavební nehody . . . . .	27
<b>6. Dozor na plavidla</b>	<b>28</b>
6.1. Plavidla jiná než malá plavidla . . . . .	28
6.2. Malá plavidla . . . . .	31
6.3. Plavební rejstřík . . . . .	33
<b>7. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel</b>	<b>36</b>
7.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých . . . . .	36
7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel . . . . .	39
<b>8. Výkon státní správy</b>	<b>41</b>
8.1. Správní rozhodnutí . . . . .	41
8.2. Jiné správní akty a kontrolní činnost . . . . .	43
<b>9. Průřezová a metodická činnost</b>	<b>44</b>

<b>10.Hospodaření</b>	<b>56</b>
10.1. Schválený rozpočet . . . . .	56
10.2. Vývojové tendence hospodaření . . . . .	57
10.3. Příjmy rozpočtových organizací . . . . .	57
10.4. Správní poplatky a pokuty . . . . .	57
10.5. Rozpočtové výdaje . . . . .	58
<b>11.Plán práce a prostředků na platy</b>	<b>58</b>
11.1. Zaměstnanci . . . . .	58
11.2. Absence a úrazovost . . . . .	58
11.3. Prostředky na platy . . . . .	59
<b>12.Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti</b>	<b>60</b>
<b>13.Organizační schéma Státní plavební správy</b>	<b>62</b>
<b>14.Územní působnost Státní plavební správy</b>	<b>63</b>
<b>15.Kde nás najdete</b>	<b>64</b>

# 1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2012

<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., o vnitrozemské plavbě.
<i>Počet zaměstnanců:</i>	92

## 2. Kolektiv vedení

**Ing. Jaromír Kalousek**  
ředitel

**Ing. Václav Novák**  
ředitel 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. Luděk Galas**  
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 souhlasy ke zřizování staveb na vodních cestách. Sleduje vodní poměry a prosazuje zlepšování plavebních podmínek. Vydává souhlasy ke zřízení a provozování přístavů. Rozhoduje o vhodnosti míst pro zřizování přívozů, půjčoven plavidel, umístování plovoucích zařízení apod. na vodních cestách. U správců vodních cest a správců přístavů uplatňuje správními prostředky odstranění nedostatků zjištěných v plavební dráze, na hydrotechnických stavbách a zařízeních vodních cest a na vodních částech přístavů.

V oblasti dozoru na plavební provoz prosazuje opatření k zajištění bezpečnosti plavby. Dozírá na dodržování předpisů týkajících se plavby. Provádí odborná šetření plavebních nehod. Rozhoduje o dočasném přerušení nebo omezení plavebního provozu. Rozhoduje o pořádání veřejných akcí na sledovaných vodních cestách. 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 rozhoduje o způsobilosti plavidel, plovoucích zařízení a plovoucích těles k plavbě. Vydává, případně zadržuje nebo odnímá příslušné lodní listiny. Rozhoduje o dokumentacích malých plavidel, plovoucích zařízení a plovoucích těles za účelem stavby, přestavby nebo rekonstrukce. Stanovuje nejnižší počet členů posádky a její kvalifikaci, nejvyšší počet cestujících a nejvyšší ponor plavidel. Provádí cejchování plavidel, na jehož základě vydává cejchovní průkazy. Vede rejstřík plavidel podléhajících evidenci.

V oblasti plavecké způsobilosti provádí zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů lodních posádek. Vydává, zadržuje, případně odnímá příslušné průkazy a vede jejich evidenci. Provádí zkoušky a vystavuje průkazy inspektorů určených technických zařízení na plavidlech. Provádí zkoušky a vystavuje osvědčení pro provozování vodní dopravy pro cizí potřeby, osvědčení bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí a osvědčení pro přepravu nebezpečných věcí (ADNR) člena posádky plavidla. 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 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 roce 2012 v uspokojivém stavu a pro provoz plavidel bezpečná.

Vlivem výskytu ledových jevů v měsíci únoru byl zastaven plavební provoz v úseku Vraňany – Hořín na dobu 11 dnů.

K zastavení plavby z důvodu vysokých vodních stavů v hodnoceném roce nedošlo.

Plavební odstávka malé plavební komory Praha-Štvanice proběhla podle plánu v termínu od 1. 10. 2012 do 28. 10. 2012. Odsouhlasené a projednané termíny přerušení plavebního provozu byly dodrženy.

#### **Střední Labe**

Středolabská vodní cesta byla v roce 2012 v uspokojivém stavu a pro provoz plavidel bezpečná.

K zastavení plavby z důvodu zámrazy došlo na celé středolabské vodní cestě v měsíci únoru v délce 26 dnů.

K zastavení plavby z důvodu vysokých vodních stavů v hodnoceném roce nedošlo.

Schválená plavební odstávka plavebních komor proběhla v plánovaném termínu. Zahájena byla 1. 10. 2012 a ukončena ve většině případů 7. 10. 2012. Výjimkou byla plavební komora Týnec nad Labem, kde plavební odstávka proběhla v termínu od 17. 9. 2012 do 14. 10. 2012, plavební komora Hradištko od 1. 10. 2012 do 14. 10. 2012 a plavební komory Lysá nad Labem a Čelákovice, obě v termínu od 1. 10. 2012 do 28. 10. 2012. Během odstávky byly na plavebních zařízeních provedeny všechny plánované práce.

#### **Dolní Labe – kanalizovaný úsek**

Plavební podmínky v tomto úseku vodní cesty byly v roce 2012 vcelku příznivé, stav vodní cesty byl uspokojivý. Vodní cesta svými parametry umožňovala bezpečný provoz plavidel stanovených rozměrů.

Na přelomu ledna a února došlo vlivem přílivu velmi chladného vzduchu do Česka k výskytu ledových jevů a začátkem února pak k postupnému zastavování plavebního provozu z důvodu zámrazy. V úseku Ústí nad Labem-Střekov až Hněvice byla plavba zastavena 13 dnů. V úseku Hněvice až Mělník byla plavba zastavena 15 dnů. Ve zdrži vodního díla Ústí nad Labem-Střekov byla plavba zastavena 13,5 dne.

V úseku Mělník až Lovosice byly sporadicky zvýšené vodní stavy příčinou zastavení plavebního provozu následně 7 dnů pro poproudění vlečné sestavy se dvěma a více jednotkami v závěsu, což při nulovém provozu tohoto druhu sestav představovalo reálně nulové omezení a pouze 1 den pro sestavy a plavidla delší než 85 m, kdy v profilu vodočtu Mělník byl dosažen vodní stav vyšší než 410 cm. Limitní vodní stav pro zastavení plavebního provozu v úseku Mělník – Lovosice, tj. 450 cm v profilu vodočtu Mělník, nebyl

překročen a plavební provoz plavidel a sestav do délky 85 m nebyl v tomto úseku pro výskyt vysokých vodních stavů v roce 2012 zastaven. Limitní vodní stav pro zastavení plavebního provozu v úseku Lovosice – Ústí nad Labem-Střekov, tj. 520 cm v profilu vodočtu Ústí nad Labem, nebyl překročen a plavební provoz v tomto úseku nebyl pro vysoké vodní stavy v roce 2012 zastaven.

V úseku Mělník až Lovosice bylo možno využívat zvýhodněných ponorů 210 cm díky zvýšeným průtokům nad 150 m<sup>3</sup>/s v profilu vodočtu Mělník zhruba po 2/3 roku v celkové délce 235 dnů. V úseku Lovosice až Ústí nad Labem-Střekov bylo možno v první třetině roku na základě vodních stavů na vodočtu v Ústí nad Labem nad 280 cm (resp. nad 300 cm) využívat po dobu celkem 65 dnů zvýhodněný ponor 210 cm (resp. po dobu 53 dní ponor 220 cm).

Od poloviny února do začátku třetí listopadové dekády byla z důvodu plánované opravy mimo provoz velká plavební komora na Masarykově zdymadle v Ústí nad Labem-Střekov. Díky 170metrové délce a 13metrové šířce zdejší malé (dvoudílné) plavební komory probíhalo proplavování bez omezení délek sestav plavidel. Omezení plavebního provozu přinesly odstávky dvou velkých plavebních komor a to jednak na vodním díle Roudnice nad Labem v období od třetí květnové dekády do konce června a jednak na vodním díle Štětí v období od druhé říjnové dekády do konce listopadu. Tyto dvě plavební odstávky se uskutečnily za účelem výměny pohonů vrat a se Státní plavební správou byly projednány již na jaře v rámci každoročního projednávání termínů plavebních odstávek na vodních dílech. Plavební provoz na těchto dvou vodních dílech byl po dobu zmíněných oprav omezen z důvodu nutného rozpojování sestav plavidel delších než 85 m před jejich proplavením vzhledem k délce malých plavebních komor.

Ve zdrži vodního díla Roudnice nad Labem v oblasti města Roudnice nad Labem byla povolena opakovaná místní krátkodobá zastavení průběžného plavebního provozu jeden den v květnu z důvodu pořádání rychlostních závodů sportovních motorových plavidel a ve třech dnech v červnu pro uskutečnění mistrovství Evropy v závodech rychlostních kluzáků. Ve zdrži vodního díla Ústí nad Labem-Střekov byla v květnu a červnu povolena dvě dvoudenní opakovaná krátkodobá úseková přerušování průběžného plavebního provozu z důvodu pořádání veslařských závodů.

Účastníci plavebního provozu a veřejnost byli o schválených odstávkách a povolených přerušováních plavebního provozu informováni formou Sdělení Státní plavební správy a v pravidelném vysílání plavebních informací na VHF kanále č. 80.

### **Dolní Labe – regulovaný úsek**

Plavební podmínky v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2012 nebyly příliš příznivé. Vodní stavy nad 275 cm na vodočtu v Ústí nad Labem, kdy provozovatelé většiny plavidel mohou využívat jejich maximálních ponorů, se vyskytovaly pouze v lednu, v březnu a v posledním prosincovém týdnu. V celkovém součtu dnů dosahovaly vodní stavy na vodočtu v Ústí nad Labem po dobu více než půl roku pouze do výše 200 cm. Jako období s tradičně nejnižšími vodními stavy v roce se potvrdily měsíce srpen až listopad (blíže tabulka Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe).

Také v regulovaném úseku došlo vlivem výše zmíněného přílivu chladného vzduchu na přelomu ledna a února k postupnému přibývání ledových jevů a následnému zastavování plavebního provozu z důvodu zámrazy. Plavební provoz tak byl v tomto úseku pro zámrazu zastaven v únoru celkem 9 dnů, v přístavním bazénu veřejného přístavu



Děčín-Rozbělesy po dobu 12 dnů a v obou přístavních bazénech veřejného přístavu Ústí nad Labem-Krásné Březno po dobu 9,5 dne.

Limitní vodní stav pro zastavení plavebního provozu v úseku Ústí nad Labem-Střekov až Hřensko, (tj. 540 cm v profilu vodočtu Ústí nad Labem), nebyl překročen a plavební provoz v regulovaném úseku nebyl pro vysoké vodní stavy v roce 2012 zastaven.

Z důvodu plavebních překážek nebo oprav na vodní cestě nebyl v regulovaném úseku dolního Labe průběžný plavební provoz zastaven. Pro umožnění sportovních akcí bylo jeden den v červenci a jeden den v srpnu povoleno hodinové přerušení plavebního provozu v Děčíně pod zámekem za účelem konání plaveckých etap tradičně se konajících triatlonových závodů. Z důvodu cvičné stavby norné stěny v havarijním profilu dolního Labe pod Suchou Kamenicí v říčním km 729,49, kterou v součinnosti s německými kolegy realizoval Hasičský záchranný sbor Ústeckého kraje, byl v říjnu v úseku Děčín-Loubí až Hřensko přerušena plavební provoz v délce 4,75 hod.

Informace o přerušení plavebního provozu byly veřejnosti předávány ve Sděleních Státní plavební správy a v pravidelném vysílání plavebních informací na VHF kanále č. 80.

### **Morava včetně Baťova kanálu**

Vodní poměry na sledované vodní cestě Morava včetně Baťova kanálu byly v tomto roce poměrně ustálené a pro plavbu dobré. V jarních měsících, vzhledem k příznivému průběhu zimy, nedošlo k výrazným povodňovým stavům a nebylo třeba žádných neodkladných zásahů pro obnovení a zajištění plavby.

Mrazové jevy a zámraza neměly stejně jako v minulých letech skoro žádný vliv na plavbu vzhledem k jejímu sezónnímu charakteru.

Vodní stavy po celou plavební sezónu nedosáhly takových hodnot, pro které by bylo nutno plavbu na delší dobu zastavit.

Odstávky na vodní cestě za účelem stavebních a udržovacích prací proběhly na Baťově kanálu včetně řeky Moravy na několika místech. V úseku plavební komora Spytihněv až plavební komora Staré Město byly prováděny udržovací práce a opevňování břehů. Odstávka v tomto úseku trvala od 5. března a skončila 25. dubna 2012. Vzhledem k rozsahu a typu prováděných prací zde byla snížena plavební hladina a zastaven plavební provoz. Krátkodobá odstávka byla v době od 14. května do 16. května 2012 v úseku plavební komora Huštěnovice až plavební komora Staré Město z důvodu výstavby čekacích stání před plavebními komorami. V období od 1. října do 1. listopadu 2012 byla vypuštěna z důvodu kontroly spodní stavby jezu Spytihněv celá zdrž. Plavební provoz byl zastaven v úseku od jezu Bělov až po plavební komoru Staré Město.

### **Vodní cesty účelové**

Plavební poměry na účelových vodních cestách byly v roce 2012 stabilizované a vyrovnané, a nedocházelo na nich k nebezpečným výkyvům hladin. Výjimkou byla pouze přehrada Slezská Harta, kde byla voda z nádrže využívána i k energetickým účelům. Zámraza na těchto vodních cestách neměla na plavební provoz vzhledem jeho sezónnosti vliv.

Vodní dílo Plumlov je nadále kvůli stavebním pracím a odstraňování sedimentů zcela vypuštěno. Napouštění přehrady by mělo začít v roce 2013, přesný termín není zatím určen.

Vodní dílo Baška bylo rovněž vypuštěno z důvodu odstraňování sedimentů. Opětovné napouštění přehrady se předpokládá během jarních měsíců v roce 2013.

## **4.2. Stavby a úpravy na vodních cestách**

### **Vltava**

V roce 2012 pokračovala intenzivní výstavba v rámci projektu „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Týn nad Vltavou – České Budějovice“. Byl dokončen úsek vodní cesty Hluboká nad Vltavou – vodní dílo Hněvkovice. Za přítomnosti Státní plavební správy se prováděly provozní zkoušky plavebního objektu – plavební komory Hluboká nad Vltavou. Veškeré připomínky Státní plavební správy, které směřovaly ke zlepšení plavebního provozu z hlediska bezpečnosti, byly provedeny. Výstavba plavební komory Hluboká nad Vltavou byla koncem roku dokončena. V roce 2012 se dále realizovala příprava ke stavbě přístavu Hluboká nad Vltavou.

Lodní zdvihadlo na vodním díle Orlík bylo opraveno a zvětšeny jeho parametry, v současné době je tedy možná přeprava plavidel do šířky 3,0 m, délky 8,5 m a do výtlaku 3,5 tuny.

Na plavební komoře Kamýk nad Vltavou byla provedena oprava dolních vrat, konkrétně těsnění a povrchové opravy. Dále proběhla oprava horních stavítek na plavební komoře Praha-Smíchov. Na velké plavební komoře Praha-Štvanice proběhla výměna vrat, u obou komor se uskutečnila výměna mříží (u nátoků) a oprava zdí. U plavební komory Roztoky byla provedena oprava spárování zdí a injektáž.

V oblasti Pražských ledáren, ve zdrži Staroměstského jezu, horním plavebním kanálu plavební komory Roztoky a v Kralupech nad Vltavou byly odtěženy nánosy. V Kralupech nad Vltavou rovněž proběhla oprava koncentrační hrázky.

Významnou investiční akcí na Vltavě v Praze, která pokračovala i v roce 2012, je výstavba nového Trojského mostu, který bude nezbytnou součástí trasy Městského okruhu. Státní plavební správa musela koordinovat provoz pravidelné linky se zastavováním plavby v době vysouvání nové mostní konstrukce nad plavební dráhou.

V roce 2012 rovněž pokračovalo další projednávání a upřesňování návrhu „Koncepční studie veřejného přístavu Praha-Smíchov“. Státní plavební správa v této věci trvá na zachování všech stávajících funkcí tohoto přístavu nezbytných pro zajištění bezpečného provozu.

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

Proběhly dílčí kontroly vodní cesty organizované Státní plavební správou a probíhající za přítomnosti správce vodní cesty, kde byl kladen důraz na plavební značení. Odstranění zjištěných závad bylo v průběhu kontrol nárokováno na správci vodní cesty.

Převážně se jednalo právě o závady plavebního značení, které byly dle možností správce vodní cesty okamžitě odstraňovány.

V průběhu roku 2012 byly provedeny technicko-bezpečnostní dohledy na většině vodních děl. Těchto pravidelných dohledů se zúčastňuje Státní plavební správa a jsou při nich uplatňovány požadavky na zkvalitnění vodní cesty a zajištění její bezpečnosti. Přípomínky vznesené při dohledech jsou zahrnuty do plánu oprav a údržby. Prohlídky potvrdily, že díla jsou v bezpečném a provozuschopném stavu.

### **Střední Labe**

Celkový stav objektů, plavebních komor, v průběhu roku byl po technické stránce uspokojivý.

Na vodních dílech Lysá nad Labem, Týnec nad Labem a Hradištko se uskutečnila kompletní modernizace pohonů a ovládání plavebních komor.

Na železničních mostech přes Labe v Neratovicích a Čelákovících bylo provedeno osazení proměnného značení podjezdné výšky.

Státní plavební správa se účastnila projednávání studie „Ochranný přístav Nymburk – stání pro sportovní plavidla“. Jedná se o zpracování variantního řešení pro umístění celkem tří návrhových plavidel v ochranném přístavu včetně návrhu na dispoziční umístění rekreačních plavidel a návrhu technického řešení plovoucího zařízení v bazénu.

Dále bylo pro účely územního a stavebního řízení projednáno „Ochranné stání služebních plavidel na pravém břehu Labe v Nymburku“. Jedná se o vybudování chráněného místa pro plovoucí garáže Krajského ředitelství policie Středočeského kraje.

Průběžně se uskutečňovaly dílčí kontroly vodní cesty za přítomnosti správce vodní cesty, kde byl kladen důraz na plavební značení. Odstranění zjištěných závad bylo v průběhu kontrol nárokováno na správci vodní cesty.

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 této vodní cesty byl uspokojivý. Vlastní vodní cesta umožňovala provoz plavidel stanovených rozměrů. Stav staveb na vodních dílech byl ve sledovaném období taktéž uspokojivý. Rovněž přístavy byly v provozuschopném a bezpečném stavu

Přes plavební komory Dolní Beřkovice byla postavena nová lávka pro pěší, s ohledem na zajištění požadovaných podjezdných výšek. Na vodním díle České Kopisty byla za účasti Státní plavební správy provedena pravidelná kontrola technicko-bezpečnostní dohledu, vodní dílo je v bezpečném a provozuschopném stavu.

V roce 2012 byly rovněž prováděny intenzivní práce na realizaci zajištění protipovodňové ochrany veřejného přístavu Mělník v rámci protipovodňové ochrany města Mělníka. V rámci přípravy stavby se Státní plavební správa aktivně podílela na stanovení všech parametrů stavby, které ovlivňují bezpečnost a plynulost plavebního provozu.

Vzhledem ke stoupajícímu trendu pořizování vlastních malých plavidel a k rozvoji rekreačního provozu těchto plavidel na vodních cestách České republiky, byly v roce 2012 s naším úřadem projednávány změny projektových dokumentací kotvišť původně určených pro plavidla české linkové osobní lodní dopravy. V těchto projektech došlo k rozsáhlým úpravám s návrhem dovybavení lokalit též plovoucími zařízeními pro stání malých plavidel a vznik tzv. veřejných přístavišť. Na dolním Labi se jednalo o lokality Dolní Zálezly, Litoměřice, Nučnice a Libotenice. V lokalitách Libochovany a Lovosice by měla být zřízena stání pouze pro osobní lodní dopravu. Investorem plánované sítě veřejných přístavišť bude Ředitelství vodních cest České republiky. Pro účely získání nových územních rozhodnutí (případně stavebních povolení) byla průběžně vydávána potřebná stanoviska. Celkově však lze konstatovat, že útlumová tendence z minulého roku v oblasti státních investic do infrastruktury vodní cesty a související stavební činnosti na kanalizovaném úseku dolního Labe pokračovala i v tomto roce. Nově byly k připomínkám předloženy záměry na zřízení přístavišť v Roudnici nad Labem a u obce Malé Žernoseky. Bylo vydáno stanovisko ke stavebnímu řízení přístaviště pro osobní lodní dopravu Ústí nad Labem-Brná, jehož investorem je město Ústí nad Labem. Bylo vydáno stanovisko k záměru obce Hrobce na zřízení přístavu pro malá plavidla či k zřízení přístaviště pro plavidla osobní lodní dopravy v obci Církvice.

Na vodním díle České Kopisty byla do zkušebního provozu uvedena stavba Malé vodní elektrárny Litoměřice. Naplno se rozjela výstavba malých vodních elektráren na vodních dílech v Roudnici nad Labem a ve Štětí. Další stanoviska byla vydána např. k opravě silničního mostu v Litoměřicích, k revitalizaci levého břehu Labe v Roudnici nad Labem. Na březích toku se postupně budovaly další úseky evropské cyklostezky v rámci propojení měst Vídeň a Hamburk. Kromě této evropské cyklostezky se budují i cyklostezky vedoucí na opačném břehu, kdy investorem jsou obce. Zhotovitelům byly uloženy prováděcí podmínky tak, aby při realizaci nemohlo dojít k poškození břehové plavební signalizace či vyvazovacích prvků na břehu.

V posledním čtvrtletí byla zahájena stavební akce Úprava plavebního značení na mostech dolního Labe, jejímž cílem byla kromě plavebního značení na mostech také instalace radarových odražečů na mostní tělesa, konkrétně se jedná o silniční most ve Štětí a Litoměřicích, železniční most na trati Lovosice – Žalhostice a železniční most v Ústí nad Labem. Zároveň byla přesně ověřena podjezdná výška silničního mostu ve Štětí, kdy oproti doposud uváděné hodnotě 5,66 m byla kontrolním měřením zjištěna podjezdná výška 6,0 m.

Stav vyznačení vodní cesty jak břehovou, tak i plovoucí plavební signalizací, byl na dobré úrovni a při kontrolní činnosti oddělení plavebního dozoru nedocházelo k negativním zjištěním.

### **Dolní Labe – regulovaný úsek**

Plavební dráha v tomto úseku Labe byla ve sledovaném období v uspokojivém stavu, nánosy plavební provoz neomezily. Případné požadavky na odtěžení nánosů byly se správcem vodní cesty projednány a prohrádky byly průběžně realizovány. Veřejné přístavy v regulovaném úseku Labe byly v provozuschopném a bezpečném stavu.

Pro úpravu experimentálních balvanitých výhonů pod Čertovou vodou bylo vydáno stanovisko k dokumentaci pro výběr zhotovitele. Realizace této akce na dočasné stavbě experimentálních výhonů, která měla proběhnout v podzimním období z důvodu

minimálního ovlivnění příslušných živočichů v dané lokalitě, však byla z časových důvodů odložena na příští rok. Pracovníci Státní plavební správy se také zúčastnili několika jednání v rámci výzkumu vývaru jezového pole plavebního stupně Děčín na výsekovém modelu, který byl prováděn ve Výzkumném ústavu vodohospodářském v Praze.

Ve veřejném přístavu Ústí nad Labem-Krásné Březno došlo ke změně provozovatele v části Západního přístavu a Státní plavební správa na základě žádosti nového provozovatele zahájila příslušné řízení. Toto řízení bylo přerušeno pro nedostatek předložených podkladů. Chybějící podklady byly před koncem roku doplněny a řízení bylo obnoveno. K probíhajícímu řízení neobdržela Státní plavební správa žádné připomínky nebo námítky účastníků ani dotčených orgánů státní správy.

V rámci realizace přístavišť osobní lodní dopravy byla v závěru roku připravena k dokončení akce Úvaziště osobních lodí v lokalitě Ústí nad Labem-centrum na levém břehu Labe v blízkosti hlavního nádraží, jehož provozovatelem bude město. Zahájení provozu je plánováno na sezónu 2013. Další akcí pro rekreační dopravu malých plavidel je záměr města Děčín na zřízení přístaviště sportovních plavidel, které bude vybaveno plovoucím zařízením a lokalizováno na pravém břehu Labe v blízkosti nově otevřené městské knihovny. V objektu této knihovny funguje městské informační centrum, jehož zaměstnanci budou pověřeni dohledem na provoz tohoto přístavního zařízení.

Další stanoviska byla vydána např. k přeložce elektrokabelu ve Hřensku, zřízení dočasných parkovacích ploch u Labe v obci Dolní Žleb či k výměně vrchního vedení silových kabelů taženého přes Labe v Dolním Žlebu. V rámci poslední zmíněné akce bylo zjištěno, že po výměně vedení nebude v profilu křížení vodní cesty vrchním vedením dodržena požadovaná 15metrová bezpečná vzdálenost elektrického vodiče od maximální plavební hladiny. Investorovi stavby bylo uloženo osadit na březích nové plavební znaky k označení tohoto vedení.

Při kontrolách vyznačení vodní cesty nebyly zjištěny žádné závažné závady. Drobné nedostatky (jako např. otočený plavební znak či chybějící dodatková tabulka) byly operativně projednány se správcem vodní cesty, odstranění nedostatků bylo dle časových možností správce víceméně bezprostřední.

### **Morava včetně Baťova kanálu**

Na řece Moravě a na Baťově kanálu probíhaly v měsíci dubnu 2012 dokončující práce na stavbách přístavišť Spytihněv, Strážnice a Sudoměřice. Přístaviště jsou od května 2012 v provozu, jsou řádně dokončena, osazena plavebními znaky a zkolaudována. U plavebních komor Staré Město a Huštěnovice byla zřízena čekací stání celodřevěné konstrukce, pevně zakotvené do břehové hrany a dna Baťova kanálu. Jedná se o pokračování výstavby těchto stání, která byla zahájena na dalších plavebních komorách již v loňském roce.

V úseku plavební komora Babice a plavební komora Staré Město byla dokončena oprava opevnění břehu proti možné erozi. Toto opevnění se skládá z položených betonových dílů kotvených do svahu ocelovými trny a paty opevnění, která je provedena z dřevěných desek a kulů zaražených do dna Baťova kanálu.

V rámci přípravy stavby přístavu Petrov byla dokončena projektová dokumentace v rozsahu pro stavební řízení. Přístav Petrov bude lagunového typu a bude umístěn na levém břehu mimo trasu plavebního kanálu poblíž obce Petrov. Přístav je určen i pro dlouhodobé stání plavidel. Kromě servisního místa a budovy správce, zde bude možné

doplňování pohonných hmot, odčerpávání fekálních vod z plavidel a napojení plavidel na rozvod elektrické energie a pitné vody. Začátek stavby přístavu je naplánován na květen roku 2013, dokončení stavby v roce 2014.

V rámci dalšího rozšiřování počtu přístavů a zlepšení služeb byly zahájeny přípravy projektové dokumentace pro ochranný přístav v lokalitě Napajedla Pahrbek a rozšíření přístavu ve Veselí nad Moravou. V obou případech se jedná o přístavy lagunového typu umístěné mimo trasu plavebního kanálu. K vybavení přístavů bude patřit servisní místo, budova správce přístavu a zázemí obsluhy, místo pro doplňování pohonných hmot. Dále zde bude zajištěno odčerpávání fekálních vod z plavidel a možnost připojit se na síť.

Pro zlepšení plavební bezpečnosti byl v Uherském Ostrohu na silniční most oboustranně umístěn plavební znak s proměnnou signalizací podjezdné výšky. Tato proměnná signalizace zobrazuje skutečnou podjezdnou výšku pod mostem v závislosti na výšce plavební hladiny pod mostem, která se poměrně rychle mění v závislosti na průtocích v řece.

Kontrolní činnost oddělení plavebního dozoru se hlavně zaměřila na zajištění plavebních podmínek především v místech, kde před zahájením plavební sezóny probíhalo čištění usazenin. Jedná se hlavně o rejdy plavebních komor, místa přítoků drobných vodních toků do Bařova kanálu a přístaviště. V průběhu plavební sezóny Státní plavební správa rovněž rozhodla o doplnění signálních znaků na vodní cestě, které správce vodní cesty urychleně umístil dle požadavků.

V rámci plánovaných kontrol byl rovněž proveden technicko-bezpečnostní dohled na plavebních komorách a dalších vodních dílech. Zjištěné nedostatky byly průběžně správcem vodní cesty odstraňovány. Prohlídkami bylo zjištěno, že vodní díla jsou v bezpečném a provozuschopném stavu.

### **Vodní cesty účelové**

Na nádrži vodního díla Lipno byla v roce 2012 nadále zřizována stanoviště individuálními vlastníky malých plavidel. Provoz větších sportovních přístavů zůstává na úrovni předchozích let.

Začátkem letní plavební sezóny bylo na Máchově jezeře provedeno zaměření GPS souřadnic plovoucího vyznačení plavební dráhy osobní lodní dopravy. Byl vydán souhlas ke zřízení nové zastávky osobní lodní dopravy v lokalitě Šroubený a osazení plovoucího zařízení v tomto místě.

Na vodním díle Rozkoš bylo vydáno stanovisko pro schválení manipulačního řádu, stanovisko k umístění plovoucího zařízení a zřízení sjezdu a manipulační plochy pro sportovní plavidla v katastrálním území Velká Jesenice. Na tomto vodním díle byl za naší účasti proveden technicko-bezpečnostní dohled, vodní dílo je v bezpečném a provozuschopném stavu.

Pokud se týká ostatních vodních cest v územní působnosti pobočky Děčín, bylo zodpovězeno několik dotazů veřejnosti a vydána stanoviska k různým aktivitám. Za zmínku stojí například vydání stanoviska k záměru provozování osobní vodní dopravy na Orlici v Hradci Králové, vydání stanoviska k používání plavidel v rámci opravy levobřežní opěrné zdi také na Orlici v Hradci Králové či odpověď na dotaz k možnosti používat plavidlo se spalovacím motorem v nadjezí vodního díla Mradice na řece Ohři.

Na řece Ostravici od soutoku s Lučinou byla dokončena výstavba dvou vodních stupňů a vodáckého přístavu. Stavby mají sloužit pro místní rekreační plavbu.

Na vodním díle Brno pokračuje projekt na odstraňování sinic. Kromě provzdušňování pomocí patnácti kusů aeračních věží je nadále do vody na přítoku dávkován síran železitý, který napomáhá snížení obsahu fosforu ve vodě. Na podzim byly aerační věže demontovány, hladina přehrady byla snížena cca o 4 m oproti normálnímu stavu a zahájeny rekonstrukční práce na opevnění břehů Rakovecké zátoky.

Na vodním díle Plumlov pokračovalo odstraňování sedimentů ze dna přehrady. Kromě toho byly zahájeny nezbytné sanační práce na rekonstrukci hráze. Tyto práce spočívaly v položení nové těsnicí fólie hráze na návodní straně přehrady, jejím přisypáním filtrační vrstvou a konečným zahrnutím lomovým kamenem. Napouštění zdrže by mělo začít v roce 2013, přesný termín není zatím určen.

Na vodním díle Baška bylo po vypuštění nádrže zahájeno odstraňování sedimentů v prostoru přítoku. V rámci této akce se uvažuje s obnovením původního balvanitého skluzu. Opětovné napouštění přehrady se předpokládá během jarních měsíců v roce 2013.

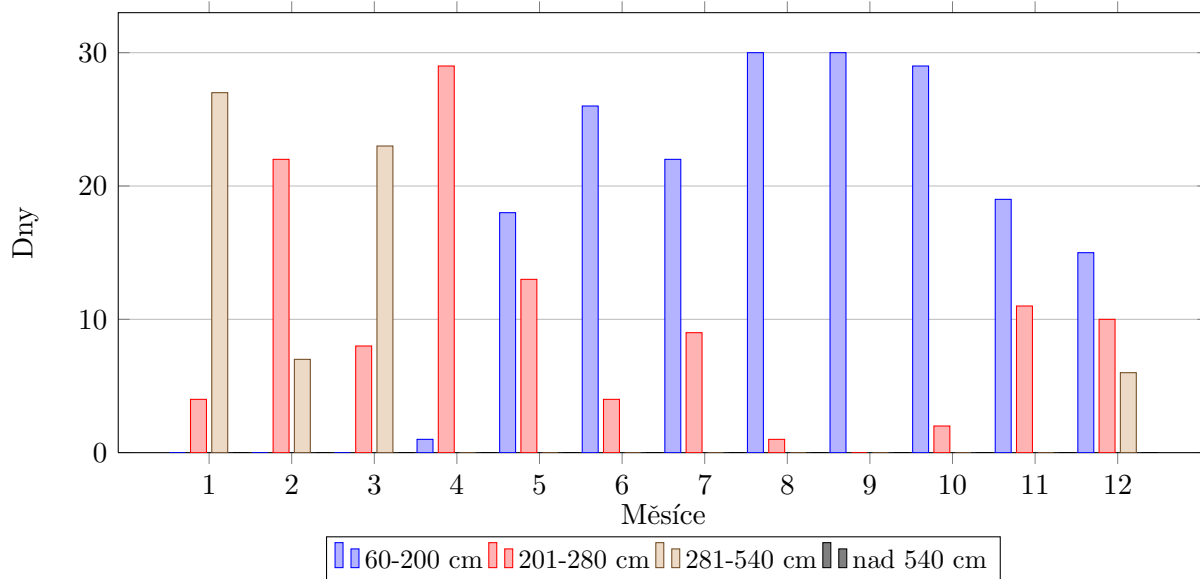
Na vodním díle Dalešice zahájila firma AIKON, s. r. o., Slavkov u Brna provozování osobní lodní dopravy. V návaznosti na tuto činnost byly uvedeny do provozu plovoucí přístavní zařízení spolu s příslušným plavebním značením, jehož osazení a umístění v rámci své kontrolní činnosti Státní plavební správa odsouhlasila.

Vodní stavy					
Vodočet			Vltava– –Praha	Labe– –Brandýs n. L.	Labe– –Ústí n. L.
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 2012	nejvyšší	H [cm]	127	374	510
		dne	24. 1. 2012	2. 3. 2012	3. 2. 2012
	nejnižší	H [cm]	44	109	145
		dne	9., 11. 6. 2012	6. 5. 2012	27. 5., 28. 5., 31. 5. a 5. 6. 2012
Měsíční průměry vodních stavů v roce 2012 [cm]	leden	1	89,6	195	344,7
	únor	2	76,2	172,4	263,8
	březen	3	83	219,8	332,1
	duben	4	61,2	163,1	231,2
	květen	5	55,6	143,9	193,4
	červen	6	55,7	135,9	176,5
	červenec	7	57,4	143	186,9
	srpen	8	56,9	138,4	171,6
	září	9	57,8	137,8	177,2
	říjen	10	61,6	137,7	187,4
	listopad	11	62,8	137,9	197,8
	prosinec	12	72,9	150,6	242,4
Roční průměry vodních stavů [cm]	2012		65,9	156,3	225,4
	2011		66,9	154,6	237
	2010		79,8	165	271,4
	2009		69,6	146	234,5
	2008		57	147	210,5

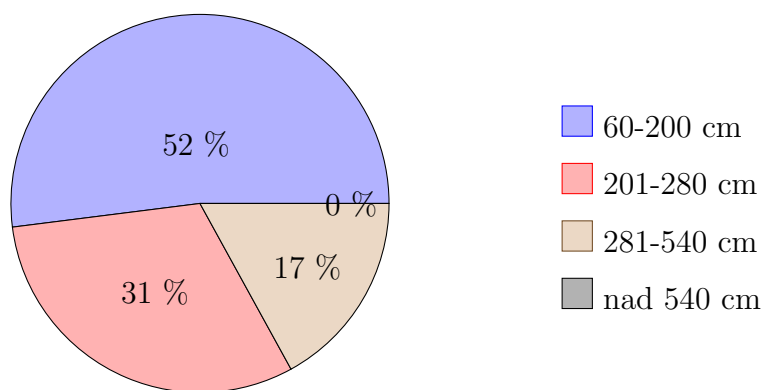


Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe															
Vodní stav [cm]	V měsíci roku 2012 [dny]												Celkem v roce [dny]		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2012	2011	2010
60–100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
101–110	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
111–120	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
121–130	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
131–140	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
141–150	-	-	-	-	6	6	1	5	-	-	-	-	18	5	4
151–160	-	-	-	-	2	3	1	9	-	-	-	1	16	22	0
161–170	-	-	-	-	1	5	9	3	9	6	2	4	39	37	7
171–180	-	-	-	-	2	7	6	3	13	6	5	3	45	42	3
181–190	-	-	-	-	4	2	3	6	8	4	6	5	38	37	5
191–200	-	-	-	1	3	3	2	4	-	13	6	2	34	36	18
201–210	-	2	-	-	4	1	4	1	-	2	5	3	22	38	26
211–220	-	7	-	9	-	1	2	-	-	-	-	-	19	22	26
221–230	-	4	-	6	5	1	3	-	-	-	6	1	26	21	38
231–240	-	1	-	8	4	1	-	-	-	-	-	1	15	12	28
241–250	3	1	2	4	-	-	-	-	-	-	-	1	11	11	28
251–260	-	2	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	5	8	26
261–270	-	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	3	8	8	20
271–280	1	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	7	6	18
281–290	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	8	5
291–300	2	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	4	14
301–310	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	11
311–540	21	4	19	-	-	-	-	-	-	-	-	6	50	39	83
nad 540	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	6	1
Dny v měsíci-roce	31	29	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	366	365	365

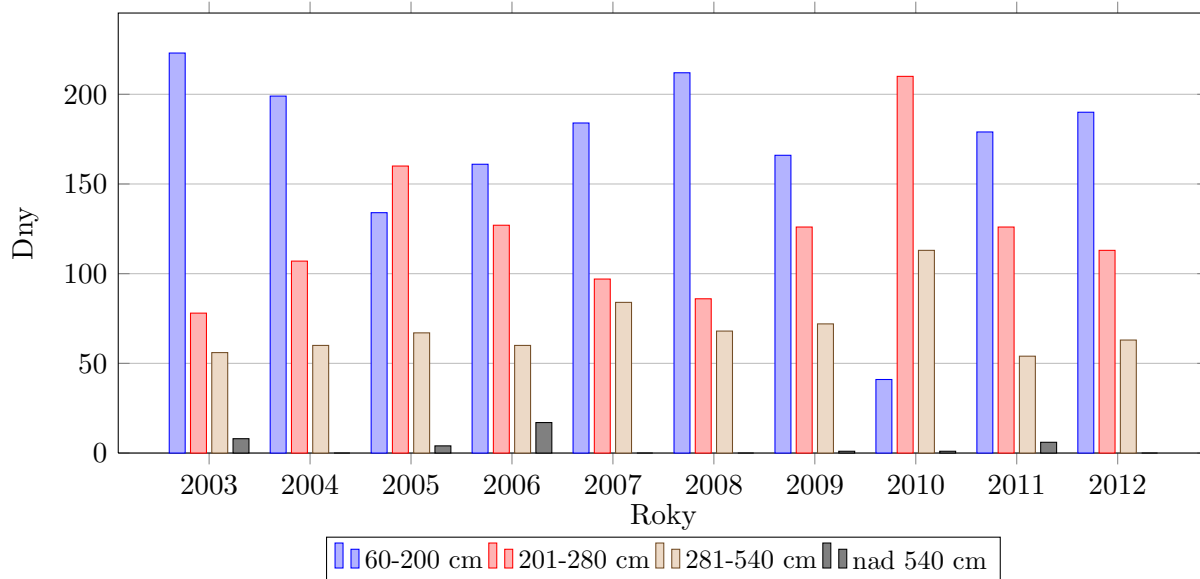
**Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2012**



**Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2012**



**Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe 2003 - 2012**



Přerušeni plavebního provozu																
Plavební komora (úsek vodní cesty)		Počet dnů přerušeni plavby v měsíci roku 2012											Celkem v roce			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2012	2011	2010
Vltava	Kožensko	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	39
	Orlík	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
	Kamýk n. V.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
	Slapy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
	Štěchovice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	66	0
	Vrané n. V.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	79	0
	Praha-Modřany	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	4	0
	Praha-Smíchov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	0	1
	Praha-Štvanice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
	Praha-Podbaba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	11	8
	Roztoky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	11	11
	Dolánky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	11	8
	Mířejovice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	11	8
	Hořín	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	39	9
Labe	Týnec n. L.	-	26	-	-	-	-	-	-	14	14	-	-	54	29	46
	Veletov	-	26	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	33	29	45
	Kolín	-	26	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	33	22	45
	Klavary	-	26	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	33	22	45
	Velký Osek	-	26	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	33	15	45
	Poděbrady	-	26	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	33	15	45
	Nymburk	-	26	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	33	15	45
	Kostomlátky	-	26	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	33	15	45
	Hradištko	-	26	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	40	8	45
	Lysá n. L.	-	26	-	-	-	-	-	-	-	28	-	-	54	8	45
	Čelákovice	-	26	-	-	-	-	-	-	-	28	-	-	54	8	45
	Brandýs n. L.	-	26	1	-	-	-	-	-	-	7	-	-	34	8	45
	Kostelec n. L.	-	26	1	-	-	-	-	-	-	7	-	-	34	8	45
	Lobkovice	-	26	1	-	-	-	-	-	-	7	-	-	34	8	45
	Obríství	-	26	1	-	-	-	-	-	-	7	-	-	34	8	36
	Dolní Beřkovice	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	0	0
	Štětí	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	6	2
	Roudnice n. L.	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	6	2
	České Kopisty	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	6	2
	Lovosice	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	8	4
Ústí n.L.-Střekov	-	13,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,5	8	4	
Ústí n.L.-Hřensko	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	6	2	
Oblast Hřensko	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	6	2	

## 5. Dozor na plavební provoz a plavební nehody

### 5.1. Dozor na plavební provoz

#### Kontrolní činnost

Jako každým rokem je nejvyšší pozornost při dozoru nad bezpečností plavby věnována oblastem s nejintenzivnějším plavebním provozem, tedy nádržím vltavské kaskády a oblasti Prahy. Počet porušení předpisů zjištěných Státní plavební správou se oproti minulým létům mírně snížil. Dlouhodobě nejčastějším přestupkem, zejména na nádržích vltavské kaskády, je plavba mimo režim ve výtlaku, časté jsou přestupky za vedení plavidla, které nebylo technicky způsobilé, za vedení vodního skútru mimo prostor zvláště vyznačený pro tento účel, vedení plavidla bez toho, aby vůdce plavidla byl držitelem průkazu způsobilosti k vedení plavidel, za vedení plavidla, které nemělo vyznačeno poznávací znaky nebo nebylo vybaveno lodními listinami.

Jako každý rok i v roce 2012 pokračovala úzká spolupráce při hlídkové činnosti s Poříčním oddělením Policie České republiky Slapy, Poříčním oddělením Policie České republiky Praha, obvodním oddělením Zvíkovské podhradí a Poříčním útvarům Městské Policie hl. m. Prahy. Nadále trvá velmi dobrá spolupráce s Poříčním oddělením Policie České republiky v Nymburce.

Kontrolní činnost v územní působnosti pobočky Děčín probíhala na Labi celoročně, v letní rekreační sezóně pak přibýly kontroly bezpečnosti plavebního provozu na vodních cestách účelových, příležitostně i na ostatních vodních cestách. Na labské vodní cestě byly některé kontroly prováděny v součinnosti s poříčním oddělením Policie České republiky v Ústí nad Labem-Brná.

Obecně lze konstatovat, že v hodnoceném období nenastal žádný výrazný výkyv ve výskytu zjištěných porušování plavebních předpisů oproti minulým letům. V oblasti nákladní plavby se většinou jednalo o nedostatečně výrazné provedení ponorových stupnic či nepoužívání odrazníků při stání v přístavech. V oblasti rekreační plavby se nejčastěji jednalo o zapomenuté lodní doklady případně drobné nedostatky v evidenčním označení plavidel. V případě kontrol dodržování podmínek Státní plavební správy stanovených za účelem bezpečného průběhu povolených veřejných akcí nebylo v roce 2012 zjištěno žádné porušení vystavených podmínek.

Zjištěné přestupky jak u „velké“ tak i „malé“ plavby neměly závažný charakter a byly s přestupci řešeny na místě blokovou pokutou nebo domluvou. Pobočka Děčín neobdržela k provozu rekreační plavby v roce 2012 žádnou stížnost ze strany občanů. Pobočka Děčín obdržela pouze jeden dotaz týkající se webových informací o provozních dobách vymezené vodní plochy pro provoz vodních skútrů a vodního lyžování na vodní cestě ostatní v Předměřicích nad Labem. Provozovateli vymezené plochy bylo doporučeno aktualizovat údaje uveřejněné na svých webových stránkách tak, aby veřejnost byla mj. správně informována o povolených provozních hodinách pro jednotlivé sportovní činnosti a předešlo se případným nedorozuměním.

Již druhým rokem pokračuje nárůst kontrolní činnosti pobočky Přerov v oblasti Moravy v porovnání s předchozím obdobím a to o 19 % oproti minulému roku. Tato zvýšená kontrolní činnost je pozitivně hodnocena správci vodních cest i samotnými

provozovateli plavidel. Kontrolní činnost Státní plavební správy byla již tradičně zčásti zajišťována ve spolupráci s Policií České republiky, kde se zapojují i policejní obvody, které dříve dozoru na plavbu nevěnovaly pozornost. Na hraničním úseku vodní cesty, řece Moravě včetně Baťova kanálu byla vykonána společná kontrola se Státnou plavebnou správou Bratislava.

Pokud jde o nejčastěji se opakující přestupky, kterých se dopouštěli vůdci plavidel, byly to: vedení malého plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami, plavba mimo výtlačný režim, provozování vodního skútru na nepovolené vodní cestě, nerespektování významu zákazového znaku, provozování malého plavidla neopatřenému poznávacími znaky, ale také provozování vodního lyžování v úseku, který pro tuto činnost není určen. V případech, kdy byla zjištěna porušení u provozovatelů plavidel, bylo nejčastějším nedostatkem provozování plavidla, jehož technická způsobilost nebyla schválena, ale také provozování plavidla posádkou, která nesplňovala podmínku počtu a odborného složení.

Zjištěné nedostatky na straně vůdců plavidel byly řešeny na místě, v menší míře postačilo k řešení samotné projednání přestupku, z větší části byly na místě vyřešeny uložení blokované pokuty. V případech kontrol, kdy byly zjištěny závažnější nedostatky na straně provozovatelů plavidel, byla s těmito zahájena správní řízení.

## **Vltava**

Oblast Prahy je téměř celoročně vytížena intenzivním provozem plavidel osobní lodní dopravy, která zajišťují převážně vyhlídkové plavby. Oproti roku 2011 se počet těchto plavidel zvýšil o jedno s názvem Maria Croon s kapacitou 230 cestujících. Kromě vyhlídkových plaveb jsou v Praze provozovány přívozy Sedlec – Zámky (linka P1 je provozována ze Sedlce na Zámky na severním okraji Prahy), Podbaba – Podhoří (linka P2 spojuje vltavské břehy mezi vyústěním Šáreckého údolí a Podhořím). Tato linka je atraktivní zejména pro spojení oblastí Prahy 6 a Tróje pro rekreační i běžné denní cesty. Přívoz Lihovar – Veslařský ostrov (linka 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 Vyšehrad (přívoz je provozován z Výtoně na Císařskou louku) a také přívoz Modřany – Lahovičky (linka P6 v jižní části Prahy doplňuje možnosti spojení obou vltavských břehů, kterých je velmi málo). Přívoz nabízí atraktivní rychlé spojení na mnohem méně zatížený levý břeh s obdobnými prostorovými možnostmi podél páteřní cyklotrasy A1. Uvedené přívozy mimo přívoz Vyšehrad jsou provozovány v rámci Pražské integrované dopravy.

Vltavská vodní cesta je využívána pro nákladní lodní dopravu dlouhodobě 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, případně pro odvoz výkopových zemin z rozsáhlejších pražských staveb.

Nejvyšší koncentrace rekreační plavby je soustředěna na nádrže vltavské kaskády a 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. Počet povolených veřejných akcí zaznamenal oproti roku 2011 mírný vzestup. V roce 2012 se uskutečnil již 4. ročník výstavy prodejců plavidel a lodního příslušenství s názvem „Lodě na vodě“.

Koncem tohoto roku pořadatel požádal již v předstihu o povolení konání pátého ročníku v dubnu 2013. Tento rok se též konal 4. ročník kulturní akce mezi Karlovým a Mánesovým mostem s názvem „Svatojánské Navalis“ a ve zdrži Staroměstského jezu koncert hudební produkce na plovoucím zařízení. Tyto akce vyžadovaly velké nároky na regulaci plavebního provozu v daných lokalitách. Letos byl již druhým rokem vykonáván dozor na nově otevřeném úseku vodní cesty České Budějovice až Hluboká nad Vltavou. Zde ale prozatím registrujeme nízký provoz. V závěru roku byl uskutečněn zkušební provoz přes nově otevřenou plavební komoru Hluboká nad Vltavou.

Nejčastěji zjištěným porušením předpisů platných ve vnitrozemské plavbě ze strany lodních posádek, zejména osobních lodí, je neúplnost povinných lodních listin. Ze strany sportovních klubů, respektive vůdců malých sportovních plavidel na území hl. m. Prahy, dochází k porušování pravidel plavebního provozu při dodržování minimálních vzdáleností křížení směru plavby plavidel, která nejsou malými a nedodržování obecné zásady netvořit škodlivé vlnobíjí a sání při plavbě v blízkosti stojících plavidel či plovoucích zařízení. Počet porušení předpisů se výrazně nemění.

V oblasti Prahy bylo v roce 2012 vydáno povolení k rozrušování ledové celiny pro veřejné přístavy Praha-Smíchov a Praha-Radotín. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě byla vydána celkem tři zvláštní povolení pro vplutí do podjezí nebo nadjezí. Po provedené zkušební plavbě bylo vydáno povolení pro plavbu s ponorem do 150 cm v úseku Praha-Modřany až Štěchovice pro plavidlo osobní lodní dopravy hotelového typu. Zajímavostí roku 2012 bylo vydání zvláštního povolení pro plavbu voru v úseku Štěchovice až státní hranice, kdy vor dále pokračoval až do německého Lauenburgu. Dále bylo vydáno servisnímu plavidlu v Praze upravené zvláštní povolení pro přepravu nebezpečných věcí ve smyslu Evropské dohody o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách ADN, vydané sdělením Ministerstva zahraničních věcí pod č. 102/2011 Sb. m. s. ve znění platných změn a doplňků.

### **Střední Labe**

Doprava nákladů na středolabské vodní cestě zůstává již několik let na velmi nízké úrovni a nedosahuje objemů, které umožňuje vybavenost této vodní cesty. Z přepravovaných nákladů se jedná především o stavební materiály a ve velkém objemu také o přepravy vytěžených nánosů při obnově plavebních hloubek. Provoz rekreačních plavidel zůstal na stejné úrovni jako v roce 2011 a je převážně soustředěn do oblastí Brandýsa nad Labem, Lysé nad Labem, Poděbrad a Nymburka. Počet povolených akcí klesl oproti roku 2011 o jednu. V oblasti středního Labe se jedná o sportovní akce, které jsou pořádány převážně v letních měsících. Struktura zjištěných porušení předpisů je obdobná jako na Vltavě. Oproti roku 2011 se zlepšilo vybavení nákladních plavidel používaných k přepravě materiálu z prohrábek vodní cesty a výrazně pokleslo porušování předpisů upravujících provoz vodních skútrů.

### **Dolní Labe – kanalizovaný úsek**

Intenzita plavebního provozu nákladních plavidel byla ovlivněna trvalou nespolehlivou splavností vodní cesty v regulovaném úseku a nadále zůstávala na nízké úrovni. Do zahraničí byly přepravovány obilniny nakládané ve veřejném přístavu Ústí nad Labem-Vaňov nebo zemědělská hnojiva nakládaná v přístavu lovosické chemičky, případně kusové náklady. Ze zahraničí do Čech byl dopravován např. kazivec, dřevo nebo sójový šrot. Pouze v kanalizované trati pak probíhala přeprava stavebních šterkopísků

z překladiště Kozlovice do veřejného přístavu Ústí nad Labem-Vaňov. Výskyt přestupků proti pravidlům plavebního provozu zůstává na setrvalé úrovni.

V rámci výstavby malých vodních elektráren na vodních dílech České Kopisty, Roudnice nad Labem a Štětí bylo povoleno 8 výjimek ze zákazu z ustanovení čl. 9.21 odst. 1 Řádu plavební bezpečnosti, tj. výjimek ze zákazu vplutí do vyznačené uzavřené vodní plochy nad a pod jezem.

V osobní lodní dopravě a rekreační plavbě přinesla zvýšení intenzity plavebního provozu tradičně letní sezóna. Osobní lodní doprava probíhala na trase Litoměřice – Velké Žernoseky – Ústí nad Labem a zpět, druhá trasa byla provozována mezi městy Ústí nad Labem a Štětí.

V rekreační plavbě je nárůst rekreačního provozu v letním období nejvíce patrný ve zdrži vodních děl Ústí nad Labem-Střekov včetně vodní cesty účelové na vodní ploše Velké Žernoseky a ve zdrži vodního díla Lovosice. Výskyt přestupků proti pravidlům plavebního provozu zůstával na setrvalé úrovni (zapomenuté lodní doklady nebo průkazy způsobilosti).

V územní působnosti pobočky Děčín na Labi byly schváleny a v období příznivého počasí provozovány vymezené vodní plochy pro provoz vodního lyžování a vodních skútrů u obcí Nučnice a Třeboutice. U obce Sebusín byla v provozu vymezená vodní plocha pro vodní lyžování. V případě uvedených sportovních aktivit lze konstatovat, že kontrolní činnost Státní plavební správy zacílená na uvedené oblasti v minulých sezónách přinesla v hodnoceném období výrazný úbytek přestupků.

### **Dolní Labe – regulovaný úsek**

Využití vodní cesty k plavbě plavidel nákladní dopravy v regulovaném úseku bylo negativně poznamenáno již dříve zmíněnou nutností omezovat ponory plavidel ve vztahu k přirozenému průtoku po větší část sledovaného období. Nákladní doprava byla koncentrována ve veřejných přístavech v Děčíně a Ústí nad Labem.

V období od dubna do října byl plavební provoz tradičně oživen hotelovými plavidly zahraničních provozovatelů. V tomto období probíhala také česká osobní lodní doprava dvěma plavidly jednoho provozovatele, a to mezi Děčínem a Hřenskem, o víkendech byl jízdní řád rozšířen o plavby do Bad Schandau a do Dráždan.

Na základě žádosti správce toku byla pro jeho nové pracovní a záchranné plavidlo povolena výjimka z ustanovení čl. 9.07 Řádu plavební bezpečnosti, tj. ze zákazu plavby v době, kdy je plavba zastavena z důvodu vysokých vodních stavů a uděleno oprávnění přednostně proplovat plavebními komorami a používat doplňkovou denní signalizaci ve smyslu čl. 3.36 Řádu plavební bezpečnosti.

Byla vydána dvě zvláštní povolení pro plavby bočnokolesových plavidel německého provozovatele na českém úseku Labe. Tato plavidla svou šířkou 12,79 m a 12,90 m v regulovaném úseku překročila českými předpisy povolenou maximální šířku 11,50 m, oproti tomu německý předpis povoluje u bočnokolesových plavidel maximální šířku 14 m. Z iniciativy pobočky v Děčíně byla provedena novelizace příslušné Plavební vyhlášky Státní plavební správy tak, aby tato historická plavidla mohla na Labi v Česku plout za stejných podmínek jako na německém toku Labe, tj. bez nutnosti žádat plavební úřad o zvláštní povolení.

## **Morava včetně Baťova kanálu**

Dobré počasí, vybudování nových přístavišť a zlepšující se infrastruktura přispěla ke zvýšení počtu návštěvníků Baťova kanálu. Celkově jde o rekordních 80 000 osob. Jedná se o nárůst ve výši 23 % oproti roku 2011 (65 000 návštěvníků). Současně se zvýšil počet rekreatantů i u vícedenních pobytů na kajutových lodích a hausbótech z loňských 3 000 na letošních 4 000 osob. Přestože došlo k nárůstu v intenzitě využívání vodní cesty a počtu vykonaných kontrol, počet zjištěných přestupků byl nižší. Ve všech zjištěných případech šlo o přestupky spáchané vůdci malých plavidel.

Nejčastěji zjištěné nedostatky byly: vedení malého plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami, plavba s nezpůsobilým plavidlem, plavba mimo výtlačný režim, přetížení malého plavidla, nerespektování optické signalizace u plavební komory a vedení plavidla bez průkazu způsobilosti. Potěšující však je, že ani v jednom případě nebyl při kontrole zjištěn vůdce plavidla, který by byl pod vlivem alkoholu či jiné omamné látky, přestože kontrola na přítomnost alkoholu v dechu vůdců je prováděna při každé kontrole plavidla. V letošním roce byla provedena celodenní akce za účasti Policie ČR na požití omamných a psychotropních látek u vůdců a posádek velkých plavidel, při které, což je potěšující, nebyl zjištěn pozitivní nález.

Plavební provoz na vodní cestě řece Moravě včetně Baťova kanálu byl řešen v průběhu celého roku na pravidelných koordinačních schůzkách za účasti provozovatelů plavby, zástupců správce vodní cesty, zástupců dotčených krajských samospráv a taktéž dobrovolných svazků obcí. Uvedených jednání se za Státní plavební správu aktivně účastnil ředitel přerovské pobočky.

## **Účelové vodní cesty**

Hustota provozu na zdrži vodního díla Lipno I se oproti minulým rokům mírně zvyšuje. Trvale se také zlepšuje stav motorových přívozů. Technický stav plavidel osobní lodní dopravy je rovněž na dobré úrovni. Plavidla osobní lodní dopravy jsou využívána převážně pro okružní plavby na nádrži. V roce 2012 přibylo na této vodní cestě jedno plavidlo osobní lodní dopravy dovezené ze zahraničí s názvem Adalbert Stifter, s obsaditelností 250 osob. Vzhledem k omezením vyplývajícím z vyhlášky č. 241/2002 Sb., jsou na nádrži vodního díla Lipno I provozována převážně malá plavidla s plachtou. Na této vodní nádrži převažuje provoz plavidel provozovatelů z Rakouska, Spolkové republiky Německo a Nizozemí. Počet povolených veřejných akcí na vodě se oproti minulým létům výrazně zvýšil a jedná se převážně o jachtařské závody. Stejně jako v předchozích letech přebírá koordinaci při pořádání závodů především Svaz jachtingu. Jasným výkladem legislativy týkající se využití spalovacího motoru jako pomocného, výrazně poklesl počet případů porušení příslušných ustanovení vyhlášky č. 241/2002 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě. Nejčastějším zjištěným přestupkem bylo používání kopií povinných lodních listin na plavidle. V roce 2012 ve srovnání s předešlými roky nedošlo k nárůstu porušování plavebních předpisů.

Na účelových vodních cestách v územní působnosti pobočky Děčín byla schválena a v letním období provozována vymezená vodní plocha pro provoz vodního lyžování a vodních skútrů na vodní ploše Matylda u Mostu. Na přehradních nádržích Nechranice, Jesenice a Stráž pod Ralskem byly v provozu vymezené vodní plochy pro vodní lyžování. Na hladině vodní plochy Stráž pod Ralskem bylo v provozu závěsné lyžování na lyžařském vleku. Na Máchově jezeře byla v letním období v pravidelném provozu osobní lodní



doprava. Na vodním díle Rozkoš bylo schváleno zřízení vymezené vodní plochy pro provoz vodního lyžování. V souběhu s řízením Státní plavební správy probíhalo samostatné řízení vodoprávního úřadu o udělení výjimky podle § 56 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, kdy Státní plavební správa k tomuto řízení nebyla přizvána. Vodoprávní úřad žadateli výjimku neudělil. Proti rozhodnutí vodoprávního úřadu se žadatel odvolal, ale v sezóně 2012 tak nemohl být provoz schválené vymezené plochy zahájen. Na vodních cestách účelových také došlo k úbytku přestupků oproti minulým sezónám.

Pokud se týká plavebního provozu na ostatních vodních cestách v územní působnosti pobočky Děčín, byla na začátku roku schválena vymezená vodní plocha pro provoz vodního lyžování a vodních skútrů na vodní ploše těžebního jezera Předměřice nad Labem, dále lze zmínit např. vydání výjimky z ustanovení čl. 9.21 odst. 1 Řádu plavební bezpečnosti, tj. výjimky ze zákazu vplutí do vyznačené uzavřené vodní plochy nad a pod jezem na vodních dílech v územní působnosti státního podniku Povodí Ohře, závod Karlovy Vary. Dále bylo vydáno souhlasné stanovisko k udělení výjimky ze zákazu plavby plavidel se spalovacími motory na vodní ploše přehradní nádrže Mšeno pro provedení aplikace hlinitého koagulantu za účelem omezení rozvoje sinic.

Na území Moravy zůstává trvale vysoký plavební provoz zejména na Brněnské přehradě. Kromě značného počtu povolených veřejných akcí zde probíhaly v měsících květen a červen i mezinárodní ohňostrojně přehlídky. Ohňostroje jsou odpalovány z plovoucího zařízení tvořeného plovoucí mostovou soupravou. Příprava i průběh této akce byly dozorovány ve spolupráci s Policií České republiky i s použitím služebního plavidla Státní plavební správy tak, aby byla zajištěna bezpečnost plavebního provozu. Pokud jde o další účelové vodní cesty, byl intenzivnější plavební provoz zejména na přehradní nádrži Dalešice, Slezská Harta, Nové Mlýny I, Nové Mlýny III, Vranov, Žermanice a Těrlická přehrada. Pro plavbu vodních skútrů byla využívána šterkopískovna Náklo a povolena nová dráha na vodním díle Těrlicko. Na všech těchto uvedených vodních cestách bylo možné zaznamenat zvýšený provoz zejména v mimopracovní dny.

Při kontrolách byly na účelových vodních cestách v územní působnosti pobočky Přerov zjištěny následující nedostatky: vedení malého plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami, plavba mimo výtlačný režim, provozování vodního lyžování plavidlem, které pro tuto činnost není určeno, vedení malého plavidla osobou bez průkazu způsobilosti, provozování malého plavidla neopatřeného poznávacími znaky a provozování vodního skútru na nepovolené vodní cestě.

Na uzavřené vodní cestě Doubrava na Karvinsku s provozem plovoucího stroje byla po loňském správním řízení provedena opětovná kontrola, kde nebylo zjištěno již žádné porušení plavebních předpisů. Dále bylo zahájeno správní řízení s provozovatelem osobní lodní dopravy na vodním díle Nové Mlýny I, který nezajistil plavidlo způsobilou posádkou. Správní řízení bylo zahájeno i s provozovatelkou plovoucího zařízení na vodní cestě Kudlovska nádrž ve Zlíně, jehož technická způsobilost nebyla schválena.

<b>Kontroly plavebního provozu</b>			
<b>Vodní cesta</b>	<b>V pracovních dnech</b>	<b>Mimo pracovní dny</b>	<b>Celkem</b>
Vltava	42	26	68
Střední Labe	20	1	21
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	50	10	60
Dolní Labe – regulovaný úsek	57	10	67
Morava včetně Bažova kanálu	33	16	49
Účelové vodní cesty	37	23	60
Ostatní vodní cesty	11	3	14
<b>Celkem</b>	<b>250</b>	<b>89</b>	<b>339</b>

<b>Přestupky v plavebním provozu</b>						
<b>Přestupce</b>	<b>Sankce</b>					
	<b>Počet přestupků</b>	<b>Projednání</b>	<b>Napomenutí</b>	<b>Blokové pokuty</b>	<b>Ostatní pokuty</b>	<b>Kč</b>
Kapitán	41	30	0	11	0	2500
Kormidelník	0	0	0	0	0	0
Převozník	3	3	0	0	0	0
Strojmistr	1	1	0	0	0	0
Vůdce malého plavidla	121	25	0	63	33	76100
Ostatní	41	12	0	26	3	14200
<b>Celkem</b>	<b>207</b>	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>36</b>	<b>92800</b>

<b>Povolené veřejné akce</b>	
<b>Vodní cesta</b>	<b>Počet</b>
Vltava	96
Střední Labe	14
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	35
Dolní Labe – regulovaný úsek	9
Morava včetně Bažova kanálu	18
Účelové vodní cesty	205
<b>Celkem</b>	<b>377</b>

## 5.2. Plavební nehody

V roce 2012 byly zaevidovány tři plavební nehody, z toho jedna velká a dvě malé plavební nehody. Pobočka Praha prováděla odborné šetření příčiny dvou plavebních nehod a pobočka Děčín jedné plavební nehody. V územní působnosti pobočky Přerov k plavební nehodě nedošlo.

Na Vltavě došlo ke dvěma plavebním nehodám, z nich k jedné v obvodu plavební komory Praha-Smíchov a k jedné na vodní cestě, na území hl. m. Prahy. Na Labi došlo k jedné plavební nehodě, a to v plavební komoře Ústí nad Labem-Střekov.

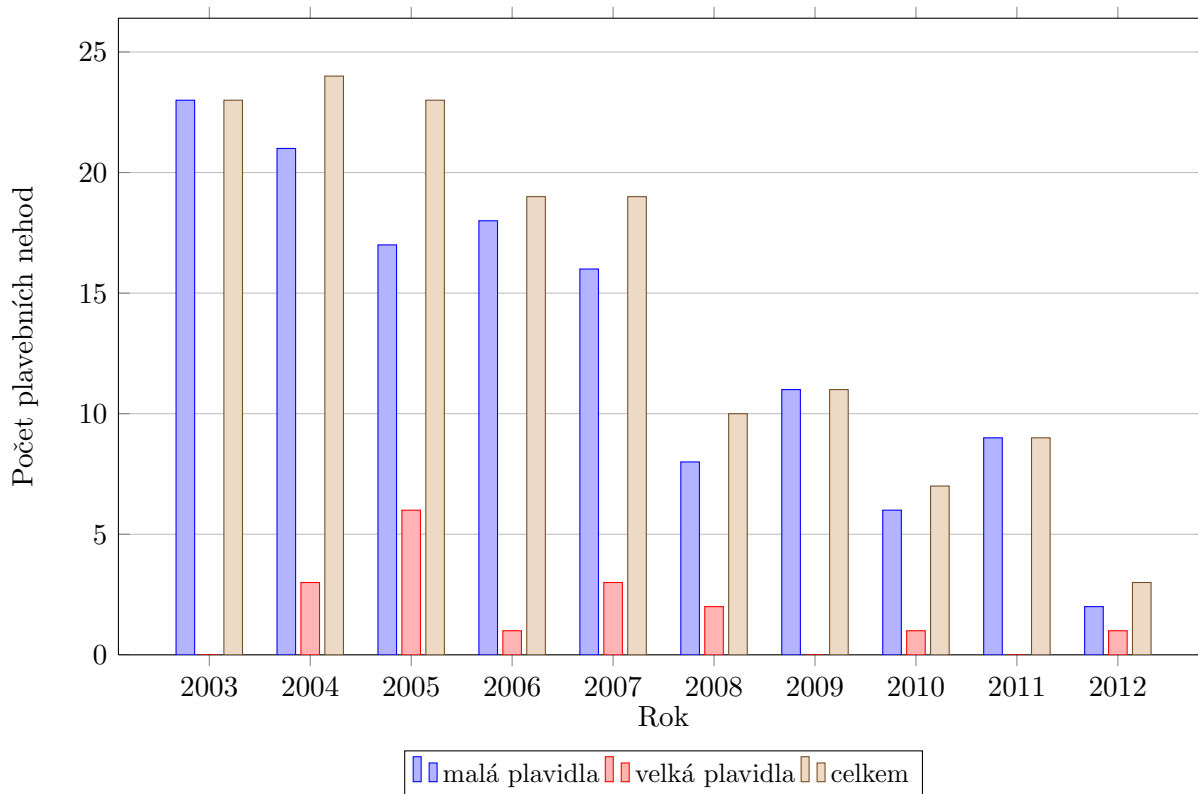
Na jedné plavební nehodě mělo účast pouze malé plavidlo. Jednalo se o velkou plavební nehodu, kdy malé plavidlo provedlo náhle nečekaný prudký obrat, což mělo za následek pád osoby přes palubu, kterou následně zachytila lodní vrtule a smrtelně ji zranila.

Na dvou malých plavebních nehodách měla účast jiná než malá plavidla. V jednom případě, při plavbě po proudu, kolidovala tlačná sestava s lávkou dolních vrat plavební komory, kterou poškodila. V druhém případě, při vplouvání plavidel do plavební komory ve směru proti proudu, došlo k postupné kolizi tří plavidel, kdy první z nich narazilo do vrat plavební komory. Následkem kolize vznikla pouze materiální škoda na plavidlech. Požití alkoholu bylo detekční zkouškou vyloučeno.

Fyzickou osobou byly zaviněny dvě plavební nehody. Příčinou jedné plavební nehody bylo nesprávné hodnocení plavební situace, které spočívalo v neuváženém a proto i předem neavizovaném prudkém obratu plavidla, který měl za následek smrt cestující. Jednání vůdce plavidla bylo ovlivněno prokázaným požitím alkoholu. Pro podezření ze spáchání trestného činu případ plavební nehody převzala Policie České republiky. Příčinou druhé plavební nehody byla nautická chyba vůdce tlačné sestavy, která spočívala v nesprávném odhadu brzdné dráhy pro bezpečné zastavení v plavební komoře. Vzhledem ke způsobené materiální škodě na objektu plavební komory byl případ uzavřen v přestupkovém řízení. Jedna plavební nehoda nebyla zaviněna fyzickou osobou. Příčinou této nehody byla nepředvídatelná technická závada v regulátoru paliva na posledním plavidle, které jako třetí, vplouvalo do plavební komory.

Plavební nehody						
Provozovatel	Malé		Velké		Celkem	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Jiná než malá plavidla	2	2	0	0	2	2
Malá plavidla	4	0	0	1	4	1
Kolize malého plavidla s jiným než malým plavidlem	3	0	0	0	3	0
<b>Celkem</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>3</b>

## Vývoj plavební nehodovosti 2003 - 2012



## 6. Dozor na plavidla

### 6.1. Plavidla jiná než malá plavidla

Vyřizování žádostí o vydání, prodloužení platnosti nebo zápisu změny do osvědčení jiných než malých plavidel prováděly pobočky Státní plavební správy bez vážnějších problémů a v takových lhůtách, aby nebránila provozu plavidel, jejichž způsobilost byla posouzena odbornou komisí. Určité prodlevy se vyskytly v případech, kdy bylo nutné přimět žadatele doplnit žádost o potřebné dokumenty. Ani v takových případech však nebyla překročena zákonná lhůta pro vyřízení žádosti.

V roce 2012 pokračoval proces výměny lodních osvědčení za osvědčení společenství plavidel vnitrozemské plavby v případech, kdy bylo požádáno o prodloužení platnosti osvědčení plavidel v provozu nebo při změně vlastnictví plavidel. Žádosti se dařilo vyřizovat v zákonných lhůtách, většina z nich do deseti pracovních dnů.

Údržba a opravy jsou obecně prováděny jen u plavidel, která jsou v provozu. Odstavená plavidla pochopitelně chátrají, mimo koroze jim škodí také neodborné rozebírání ze strany vlastníka nebo krádeže kovů. Kromě prohlídek prováděných při vydání povolení k umístění plavidla na vodní cestě jsou podle možností tato plavidla namátkově kontrolována také v místě stání. K podstatnému zlepšení technického stavu některých plavidel dochází díky dotacím z evropských fondů. Pokud jde o nejčastější závady na provozovaných plavidlech, jedná se zejména o zeslabené obšívky plavidel, deformace trupů a netěsnost lodních systémů.

Odborná komise pro schvalování technické způsobilosti plavidel v průběhu roku 2012 pracovala standardním způsobem podle požadavků ze strany žadatelů. Zkrácení lhůty pro prodloužení platnosti osvědčení společenství proběhlo zpravidla na návrh člena komise, který provádí technickou prohlídku, a to z důvodů technického stavu, v některých případech i celkového opotřebení plavidla. Posuzování technické způsobilosti plovoucích zařízení je prováděno v rámci technických prohlídek při prodlužování platnosti osvědčení plovoucích zařízení nebo při nové evidenci. Ne všichni vlastníci plovoucích zařízení v provozu jsou zodpovědní natolik, že požádají o prodloužení platnosti osvědčení v případě propadlé technické prohlídky. Na ně se zaměřuje aktivita kontrolních orgánů.

Technická způsobilost plovoucích zařízení byla posuzována v souladu s právní úpravou v některých případech odbornou komisí, prohlídky menších plovoucích zařízení s parametry malého plavidla prováděla přímo Státní plavební správa. Při této činnosti nebyly zaznamenány žádné výraznější problémy s dopadem na bezpečnost plavebního provozu.

Pracovníci oddělení dokladů se tradičně podíleli v období letních měsíců na kontrolách plavebního provozu i technické způsobilosti plavidel, čímž napomáhají zefektivnění činnosti úřadu. V rámci této spolupráce a aktivity technického dozoru na jiná než malá plavidla proběhla v roce 2012 akce zaměřená na výstroj plavidel. Při těchto kontrolách na plavidla v provozu byly zjištěny některé nedostatky v oblasti záchranných prostředků osobních lodí. Například umístění záchranných vest na osobních lodích v některých případech významně ztěžuje jejich případné použití.

V souvislosti s nárazovým vytížením lodního parku některých provozovatelů byla vydávána pro některé přepravy a práce na vodní cestě prozatímní osvědčení. Při této činnosti bylo požadováno řádné odůvodnění žádosti o vydání prozatímního osvědčení a souhlas členů odborné komise, aby nedocházelo ke zneužívání prozatímních osvědčení a obcházení nutnosti pravidelných technických prohlídek. Mimo to byla zvláštní povolení vydávána pro dosud neevidovaná plavidla před provedením technické prohlídky odbornou komisí. Zvláštní povolení byla dále vystavena pro neevidovaná plavidla pro akce typu rekonstrukce železničního mostu v Přerově, přehlídka ohňostrojů na Brněnské přehradě a pro několik rekonstruovaných plavidel na dobu do provedení technické prohlídky. Technická výjimka udělena nebyla.

Provozní poznatky nepřinesly žádné nové vývojové tendence. Neustále lze pozorovat snahu o přežití provozovatelů jiných než malých plavidel. Pokles stavební výroby nutí těžažské firmy a výrobce šterkopísků šetřit. Na šterkovnách nebyl zaevidován žádný nový plovoucí stroj, remorkér, případně tlačný člun. Jsou odsouvána rozhodnutí o opravách či modernizacích plavidel.

Opětovný pokles zaznamenala výstavba novostaveb lodí v labských loděnicích pro zahraniční zákazníky. Celkem byly vyrobeny pouze tři plovoucí tělesa (CASCAs), což je o tři kusy méně než v loňském roce. V loděnicích Děčín-Křešice, Valtířov, Ústí nad Labem-Olšinky a Chvaletice nebylo dokončeno žádné plavidlo. V loděnici v Mělníku bylo vyrobeno jedno CASCO. Velký pokles výroby zaznamenala loděnice ve Lhotce nad Labem akciové společnosti Barkmet, která zhotovila pouze dvě plavidla.

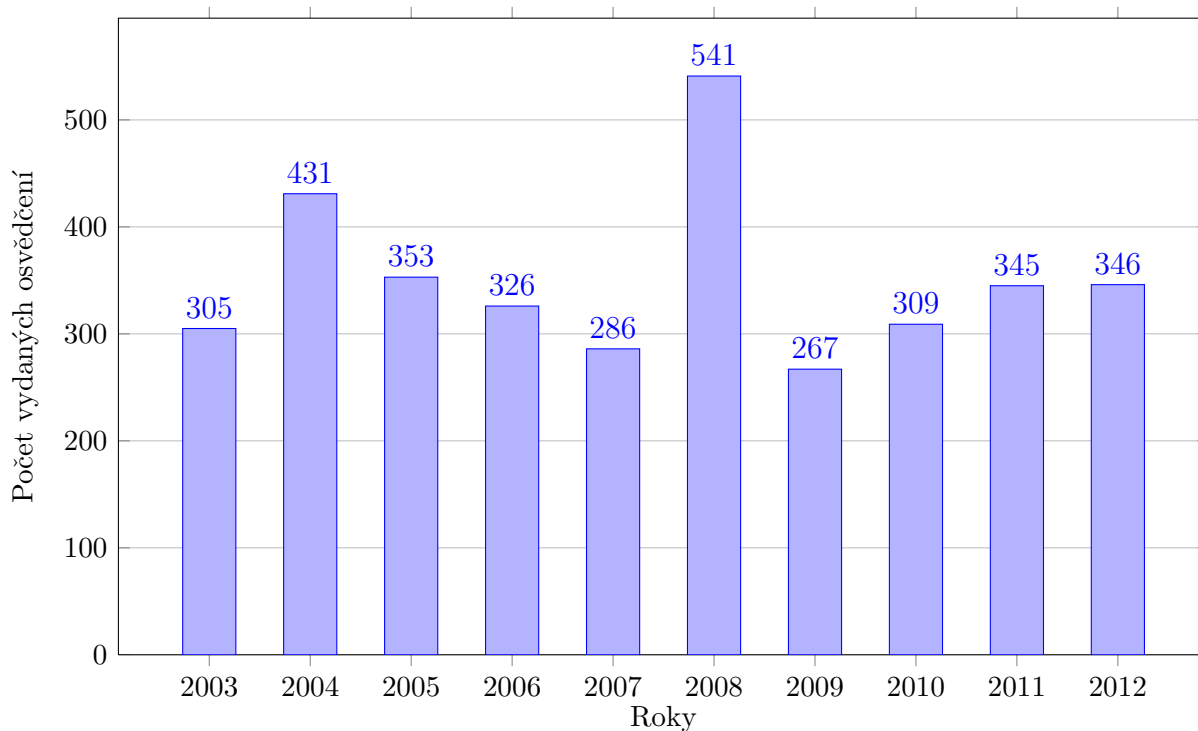
S ohledem na skutečnost, že nebyla do provozu uvedena žádná novostavba říčního plavidla, nebylo provedeno žádné kompletní cejchování plavidla. Agenda cejchování představovala především opakované prohlídky, případně opravy cejchovních znaků u dříve

ocejchovaných plavidel po uplynutí platnosti cejchovních průkazů. Přecejchování plavidla se provádí v případě, že cejchování plavidla po provedeném přeměření neodpovídá skutečnosti.

Vydaná osvědčení o vlastnictví plavidla	
Osvědčení o příslušnosti k plavbě na Rýně	49
Osvědčení o vlastnictví plavidla	1

Technický dozor na jiná než malá plavidla				
Vydání nebo prodloužení platnosti dokladu	Technické prohlídky, cejchování	Nově zapsaná plavidla	Změny a prodloužení platnosti – nový doklad	Změny a prodloužení platnosti zapsané do dokladu
Lodní osvědčení plavidla vnitrozemské plavby	105	14	135	161
Osvědčení plovoucího zařízení		39	33	
Povolení, zvláštní povolení		100	-	
Cejchovní průkaz	9	9	5	2
<b>Celkem</b>	<b>114</b>	<b>162</b>	<b>173</b>	<b>163</b>

Vydané lodní doklady na jiná než malá plavidla 2003 - 2012



## 6.2. Malá plavidla

Činnosti spojené se schvalováním technické způsobilosti malých plavidel probíhaly v roce 2012 obdobně jako v minulých letech, bez výkyvů a mimořádných situací, ovšem s vysokým nasazením techniků především v období od dubna do září. Kromě vyřizování konkrétních žádostí byly veřejnosti poskytovány odpovědi na dotazy po telefonu nebo zaslané elektronickou poštou. Technické prohlídky a související administrativní činnosti se týkaly několikanásobně více plavidel se strojním pohonem než plachetnic. Organizaci práce a činnost pracovníků lze hodnotit velmi kladně, a to jak na základě odezvy plavecké veřejnosti při jednání na úřadě, tak i na základě hodnocení působení mimo pobočku.

Doba vyřizování žádostí o vydání lodního osvědčení malého plavidla nepřekračovala běžné lhůty ani v letních měsících, mimo sezónu byla osvědčení vydávána do několika dnů. Podané žádosti se daří vyřizovat bez průtahů, což především v plné sezóně klade na pracovníky vysoké nároky. Nežádá se stává, že klienti teprve krátce před odjezdem na zahraniční dovolenou zjistí, že mají propadlá osvědčení svých plavidel a potřebují urychlené řízení. Pokud je to možné, vychází úřad vstříc i v takových případech.

V oblasti technických prohlídek malých plavidel se znovu osvědčil systém plánování technických prohlídek ve vybraných lokalitách se zveřejněnými termíny a průběžným přijímáním žádostí o prohlídku. Kromě plánovaných výjezdů na technické prohlídky bylo realizováno také několik dalších termínů prohlídek mimo objekt pobočky na základě požadavků nashromážděných v průběhu roku. Systém byl zkušebně doplněn o elektronickou pomůcku evidence žádostí o technickou prohlídku s možností tiskového výstupu denních plánů. Po odstranění drobných nedostatků bude možné použít tuto pomůcku i v dalším roce. Ostatní prohlídky byly realizovány mimo schválený plán na základě dohody s majitelem plavidla nebo po přistavení plavidla před budovu pobočky. Komunikace s majiteli a provozovateli plavidel probíhala bez vážnějších komplikací.

Vzhledem k dobrému povědomí a informovanosti veřejnosti o podmínkách nutných k úspěšnému absolvování technické prohlídky byla malá plavidla přistavována ve vyhovujícím stavu. Statisticky se případy nezpůsobilých plavidel přistavených k technické prohlídce nelišily od předchozích let. Staré přívěsné motory jsou průběžně nahrazovány, v případě některých plachetnic odstraňovány bez náhrady. Plavidel, jejichž způsobilost nebyla schválena, je minimální množství. Zjištěné nedostatky byly řešeny opakovanou prohlídkou. V ojedinělých případech byla po provedené technické prohlídce zkrácena doba platnosti technické způsobilosti malého plavidla. Jednalo se zejména o případy zanedbané pravidelné údržby plavidla, například stav obšívky nebo z důvodu stáří přívěsného motoru. Plavidlo tak zatím mohlo být provozováno, ale pro zamezení zhoršování technického stavu je potřeba provést co nejdříve příslušnou opravu. V kratším časovém intervalu (např. po jednom roce) se tak zkontroluje náprava v technickém stavu plavidla. Přístup provozovatelů malých plavidel k technickým prohlídkám je většinou dobrý.

Vztah provozovatelů k pravidlům pro technickou způsobilost malých plavidel definovaným právní normou odpovídá obecně stavu české společnosti. Tendence obcházet předpisy je u některých skupin obyvatel stálá. Nejčastěji se projevuje tak, že po získání potřebného osvědčení bývá plavidlo upraveno podle představ vlastníka, ale do nezpůsobilého stavu. Příkladem mohou být plynové instalace na hausbótech. Následný dozor těchto plavidel je z kapacitních důvodů obtížný. Přesto má technický stav malých

plavidel stálou a společensky přijatelnou úroveň, není příčinou závažných mimořádných událostí ohrožujících život a zdraví obyvatel, ani životní prostředí.

Schvalování technické dokumentace pro stavbu plavidla a schválení typu malého plavidla se provádí v souladu s vyhláškou č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, a podmínkami vydanými Státní plavební správou. Kvalita předložených dokumentací je různá, záleží na možnostech a technických schopnostech autora. Stále častěji se staví plavidla podle v zahraničí zakoupených technických dokumentací od renomovaných konstruktérů.

V roce 2012 byla povolena stavba 63 plavidel, z toho sedm plachetnic, 12 plovoucích zařízení, tři malých plavidel bez vlastního strojního pohonu a 41 plavidel s vlastním strojním pohonem, kde se jednalo o 17 obytných plavidel a 24 motorových člunů různých kategorií.

Rozhodnutí o schválení typu sériově vyráběného plavidla bylo vydáno 9, z toho tři pro malá plavidla s vlastním strojním pohonem a šest pro plovoucí zařízení.

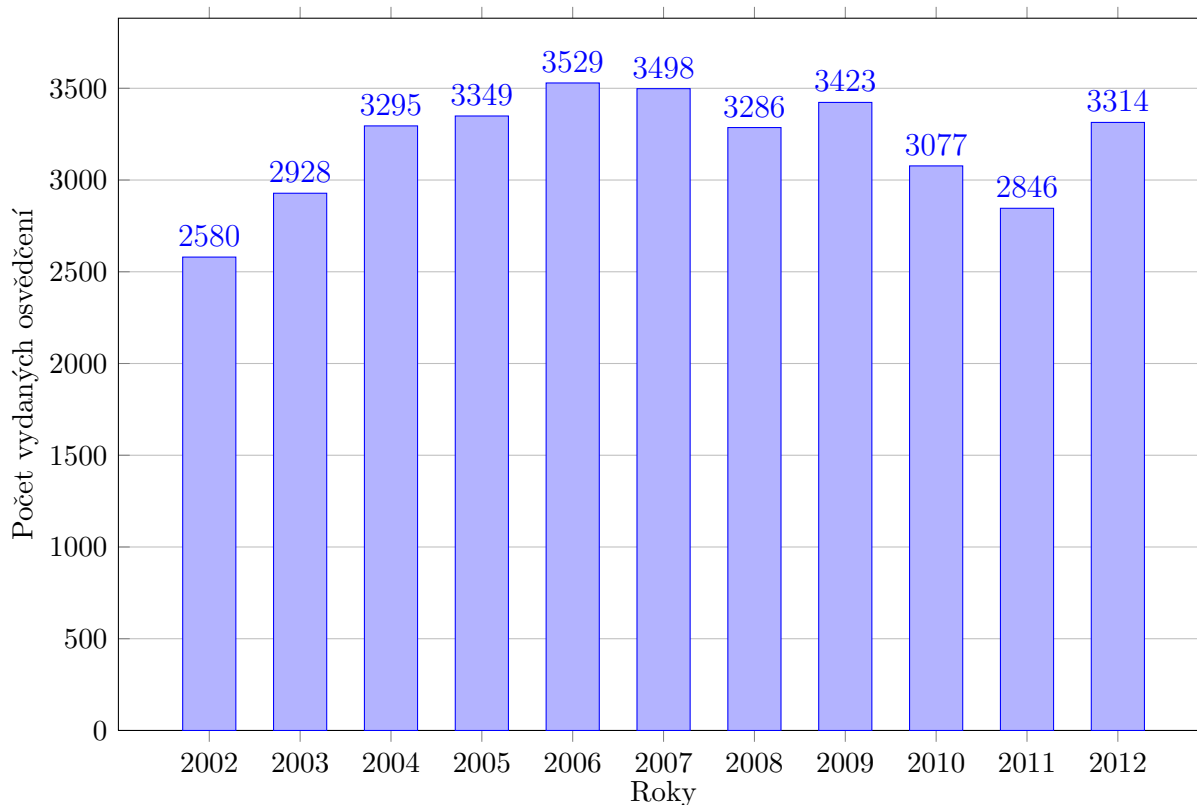
Neschválená technická dokumentace byla jedna; autor dokumentace ani po opakované výzvě nedoplnil potřebné údaje pro stavbu plavidla.

<b>Technický dozor na malá plavidla</b>				
<b>Vydání nebo prodloužení platnosti dokladu</b>	<b>Technické prohlídky</b>	<b>Nově zapsaná plavidla</b>	<b>Změny a prodloužení platnosti – nový doklad</b>	<b>Změny a prodloužení platnosti zapsané do dokladu</b>
<b>Lodní osvědčení plavidla malého plavidla</b>	2101	159	564	152
<b>Mezinárodní osvědčení rekreačního plavidla</b>		744	1002	299
<b>Celkem</b>	2101	903	1766	451

<b>Schvalování dokumentací plavidel</b>	
<b>Počet vydaných Průkazů způsobilosti typu</b>	9
<b>Počet vydaných Osvědčení o schválení technické dokumentace</b>	63



## Vydaná loďní osvědčení na malá plavidla 2003 - 2012



### 6.3. Plavební rejstřík

Poměr mezi nově zapsanými malými a jinými než malými plavidly je zhruba stejný jako v předchozích letech, tzn. malých plavidel je zapisováno přibližně patnáctkrát více. V roce 2012 klesl proti předchozímu roku počet nově zapsaných malých plavidel, přitom ale narostl počet požadavků na změnu vlastnictví a prodloužení platnosti dokladu. Logickým vysvětlením je, že se v plném rozsahu projevilo ukončení přechodného období, ve kterém bylo možné přihlásit plavidlo bez evropské certifikace. Tím klesl i počet dovozů starších plavidel a motorů. Kupní síla obyvatel zřejmě výhledově nedovolí masivnější nákupy nových plavidel. V Plavebním rejstříku došlo samozřejmě k dalšímu nárůstu počtu malých plavidel o nově zapsaná. Plavidla podléhající evidenci jsou dovezena především jako použitá ze zahraničí, a to především ze SRN, Holandska a Švýcarska. Tato plavidla si žadatelé dovážejí především individuálně. Vlastník a provozovatel těchto plavidel je zpravidla identický. Stav loďního parku až na několik výjimek zůstává prakticky stejný.

Do provozu jsou uváděna nově evidovaná plavidla převážně vyrobená v zahraničí. Trvale se zvětšuje podíl nových malých plavidel vyrobených ve střední a východní Evropě. Nová malá plavidla se začínají také dovážet od výrobců z východní Asie. S výjimkou některých polských výrobců jsou nová rekreační plavidla obvykle standardně vybavována předepsanými doklady a označována v souladu s právem Společenství.

Největší podíl na dovozech ze zahraničí mají stále použitá rekreační plavidla, jejich podíl nicméně pomalu ale setrvale klesá. Dovezená použitá malá plavidla (motorové čluny a plachetnice) byla zejména ze zemí západní Evropy (Itálie, Švýcarsko, Holandsko, Německo). Výrazně vzrostl také počet dovezených plavidel z Polska, a to jak plachetnic,

tak plavidel se strojním pohonem. Značnou část zápisů do rejstříku v kategorii malých plavidel představují nafukovací čluny s vlastním pohonem vyrobené v Číně, na Ukrajině, v Lotyšsku a v malé míře francouzské výrobky. V menším rozsahu již byly dovozy použitých malých plavidel ze zemí mimo Evropskou unii (např. USA), kdy u motorových člunů je nutné doložení splnění shody s technickými požadavky stanovenými v nařízení vlády č. 174/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na rekreační plavidla, na částečně zhotovená rekreační plavidla a na jejich vybrané části, na vodní skútry a pohonné motory rekreačních plavidel a vodních skútrů, a zákonu č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů.

Technická úroveň dovážených použitých malých plavidel je uspokojivá, problémů při předkládání potřebných dokladů řeší pobočky s žadateli o něco méně než v předchozích letech. Nejčastěji se jedná o chybějící doklady o provozování plavidla v dané zemi, včetně dokladu o výmazu plavidla z evidence plavidel v zahraničí.

Dovoz rekreačních plavidel, uvedených do provozu jinde než v ČR, je podmíněn buď evropskou certifikací, nebo potvrzením o provozu v zemi Evropské unie. Tím je minimalizován počet technicky nezpůsobilých dovezených plavidel. Je však nezbytná kontrola nejen technického stavu plavidel, ale i důsledná kontrola předkládaných dokladů.

V roce 2012 nebyl zaznamenán případ technické nezpůsobilosti dovezeného plavidla. Zájemci o dovoz plavidla ze zahraničí se většinou před koupí informují, jaké doklady budou potřebovat, takže následně odpadají problémy s přihlášením.

Počet jiných než malých plavidel na českých vodních cestách setrvale klesá, stejně tak klesá počet prodejů plavidel do zahraničí i počet jejich likvidace sešrotováním. V této skupině plavidel byly zaevidovány pouze dvě nové osobní lodě Dopravního podniku města Brna, a. s., Brno. Jednalo se o stejný typ Pionýr II, poháněný elektromotory, jaký tento podnik pořizoval v průběhu předchozích dvou let. Tím byla dokončena celková obměna parku osobních lodí provozovaných na Brněnské přehradě. V zámeckém parku v Lednici přibyla jedna převozní loď provozovatele 1. PLAVEBNÍ, s. r. o., Lednice, zapsaná pod jménem MARIE-LUISA. Zbytek nových zápisů jiných než malých plavidel tvořila plovoucí zařízení, vyvazovací mola malých plavidel na vodních nádržích Brno, Dalešice a Vranov.

Obecně lze vyslovit spokojenost s doklady předkládanými k žádostem o registraci plavidel. S novými pravidly, která vstoupila v platnost v roce 2010, je širší plavecká veřejnost již vcelku obeznámena a začínající klienti mají povětšinou snahu se předem informovat přímo u plavebního úřadu na podmínky zápisu plavidla do plavebního rejstříku.

Žádosti o výmazy z registru plavidel podávají převážně organizace, které vyřazují nepotřebná, opotřebovaná či nevyhovující plavidla. Jedná se například o majetek hasičských záchranných sborů, podniků rybářství, oblastních závodů Povodí Moravy, s. p., Brno a Povodí Odry, státní podnik, Ostrava. Jednotlivci vyřazují svá plavidla výjimečně z důvodu likvidace, většinou je to z důvodu prodeje do zahraničí.

V roce 2012 byla z plavebního rejstříku vymazána osobní motorová loď Dyje, vlastníka OSOBNÍ LODNÍ DOPRAVA, s. r. o., Znojmo, přihlášená v roce 2011 a provozovaná na Vranovské přehradě. Důvodem bylo celkové zničení plavidla rozsáhlým požárem. Podle jednatele společnosti byl požár založen úmyslně, viníka se však policejním vyšetřováním nepodařilo odhalit. Uvedená společnost se nevzdala úmyslu provozovat

osobní lodní dopravu na Vranovské přehradě a v srpnu 2012 přivezla opět z Maďarska osobní loď stejného typu a začala ji připravovat na zahájení provozu v roce 2013.

Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2012						
	Zapsaná			Vymazaná		
	Malá	Velká	Celkem	Malá	Velká	Celkem
Praha	535	35	570	61	7	68
Děčín	69	5	74	16	5	21
Přerov	139	8	147	66	3	69
<b>Celkem</b>	<b>743</b>	<b>48</b>	<b>791</b>	<b>143</b>	<b>15</b>	<b>158</b>

Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2012				
Typ plavidla	Počet <sup>1</sup>	Výkon [kW]	Nosnost [t]	Obsaditelnost [os]
Osobní lodě	78	11030	X	11316
Motorové nákladní lodě	39	16717	39366	X
Remorkéry	82	23374	1284	X
Vlečné čluny <sup>2</sup>	4	X	173	X
Tlačné čluny	132	X	63352	X
Převozní lodě	36	501	178	906
Speciální lodě	16	1784	900	X
Plovoucí stroje	79	594	911	X
Plovoucí zařízení	402	X	6923	X
<b>Celkem</b>	<b>868</b>	<b>54000</b>	<b>113087</b>	<b>12222</b>

<sup>1</sup>Plavidla s platným lodním osvědčením.

<sup>2</sup>Včetně vlečno-tlačných člunů.

Malá plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2012	
Typ plavidla	Počet
S vlastním strojním pohonem	10540
Plachetnice	2685
Bez vlastního strojního pohonu	481
<b>Celkem</b>	<b>13706</b>

## 7. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel

### 7.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých

Státní plavební správa prováděla zkoušky způsobilosti vůdců a členů posádek plavidel v předem stanovených termínech, zveřejněných ještě před začátkem kalendářního roku 2012. Pozitivně je přijímáno ze strany veřejnosti rychlé vydávání náhradních dokladů vůdců „velkých“ plavidel z důvodu pozbytí platnosti a vydávání rozhodnutí o zdravotní způsobilosti.

Pro přetrvávající zájem žadatelů byly v Praze zkoušky vůdců a členů posádek plavidel posíleny oproti minulému období o jeden termín. Zájem byl zejména o zkoušky kapitána I. a II. třídy a ze strany provozovatelů pískoven a štěrkoven o strojmisty II. třídy.

V souvislosti s tím nadále trval také zájem vůdců velkých plavidel o zkoušky k vedení plavidla pomocí radaru, zejména pro jejich lepší pracovní uplatnění v zahraničí. Mimořádně proběhly tyto zkoušky i na pobočce Děčín ve dvou termínech. Jednalo se o vstřícný krok našeho úřadu jednomu z českých provozovatelů plavby.

Zájem o průkaz způsobilosti převozníků se zužuje na účelové a ostatní vodní cesty. Narostl zájem o průkazy strojmistů, avšak spíše pro štěrkovny, na dopravně významných vodních cestách je již druhým rokem zájem téměř nulový.

Projevil se poměrně výrazně snížený počet žadatelů, zejména ze strany slovenské odborné plavecké veřejnosti, o obnovu osvědčení ADN na přepravu nebezpečného nákladu, která je nutná každých pět let od vydání osvědčení. Počet žadatelů o nové zkoušky se však snížil jen nepatrně.

Termíny zkoušek pro bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí zůstaly v průběhu roku ze strany veřejnosti nevyužity.

Počet žadatelů o osvědčení k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby zůstal na úrovni posledních let.

Počet žadatelů o Plavecké služební knížky byl oproti minulému období opět vyšší a v průběhu roku nebyl zaznamenán žádný problém s jejich užíváním. V rámci evidence plaveckých služebních knížek tvořilo velký objem činnosti pravidelné potvrzování praxí předkládaných ke kontrolnímu záznamu, potvrzování nově dosažených způsobilostí na základě prokázané praxe a následné zakládání kopií všech provedených změn do spisu žadatele. Dále byla prováděna aktualizace zápisů lékařských posudků zdravotní způsobilosti a změn osobních údajů žadatele.

Poskytování informací zahraničních úřadoven Plavebnímu úřadu o zápisu rýnských způsobilostí do českých plaveckých služebních knížek napomáhá ke zpřehlednění pravdivosti zapsaných údajů. V roce 2012 nebyl řešen případ falšování údajů v PSK.

Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé způsobilosti	Celkem vydáno průkazů v roce 2012	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů způsobilosti k 31. 12. 2012
Lodník	21	185	15	1133 <sup>1</sup>	320	4796 <sup>2</sup>
Kapitán I. třídy	12	105	40	172	56	887
Kapitán II. třídy		14	6		8	445
Kapitán III. třídy		10	4		4	456
Kapitán IV. třídy		14	9		0	571
Převozník I. třídy		4	4		3	376
Převozník II. třídy		3	3		0	336
Převozník III. třídy		11	9		0	492
Strojmistr I. třídy		0	0		0	47
Strojmistr II. třídy		24	22		3	406
Způsobilost k vedení plavidla pomocí radaru		8	74		66	68
Ostatní způsobilosti <sup>3</sup>	X	X	X	0	0	3178

<sup>1</sup>Vydáno plaveckých služebních knížek

<sup>2</sup>Celkem lodníků + lodníků I. třídy + lodníků II. třídy

<sup>3</sup>Způsobilosti podle dříve platných předpisů vůdce služebního plavidla, vůdce motorového člunu, vůdce nákladního člunu.

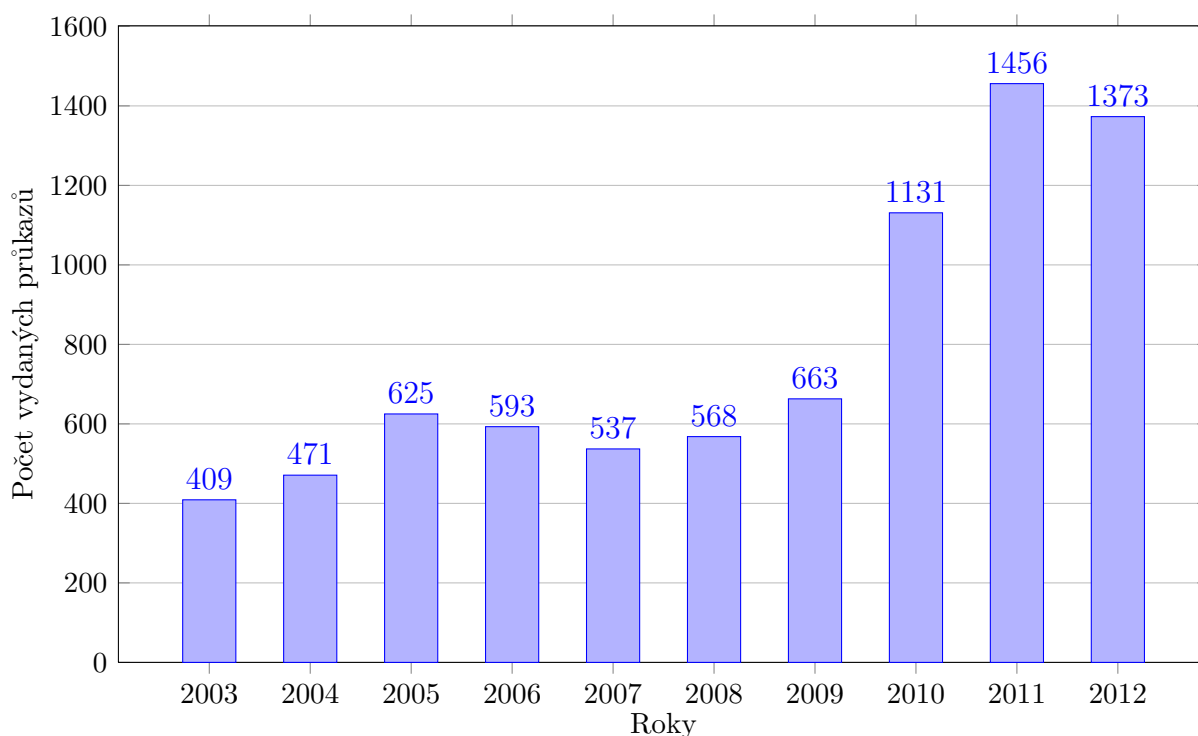
Vydané plavecké služební knížky		
Pracoviště	Počet	
	2012	k 31. 12. 2012
Pobočka Praha	142	1502
Pobočka Děčín	642	5597
Pobočka Přerov	349	2872
Celkem	1133	9971

Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé způsobilosti	Celkem vydáno průkazů v roce 2012	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů způsobilostí k 31. 12. 2012
Inspektor určeného technického zařízení	4	2	1	1	0	39
Provozování vodní dopravy pro cizí potřeby	11	13	12	13	1	237
Přeprava nebezpečných věcí (ADNR)	8	168	99	210	111	933
Bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí	2	0	0	0	0	22
Celkem	X	183	112	224	112	1231

Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2012	
Zařízení	Počet
Tlaková (z toho parních kotlů)	16 (3)
Plynová	13
Elektrická silnoproudá	19
Zdvihací	6
Celkem	39 <sup>1</sup>

<sup>1</sup>část inspektorů má více než jednu způsobilost

## Vydané průkazy způsobilosti na jiná než malá plavidla 2003 - 2012



### 7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel

V oblasti malých plavidel se v tomto roce projevilo celkové ustálení situace. Pobočka Praha zaznamenala mírné zvýšení žadatelů oproti předchozím letům. Přičítá se to nově vzniklým školicím střediskům spadajícím do územní působnosti pobočky Praha, která získávají intenzivní reklamní činností své klienty. Naproti tomu na pobočkách Děčín a Přerov ubylo žadatelů, kteří byli získáni školiteli do Prahy a kteří by pravděpodobně jinak navštívili pobočku Děčín nebo Přerov, kam podle bydliště spádově patří. V letní sezóně využili zkušební termíny pobočky Děčín i žadatelé spadající do působnosti pobočky Praha, jejíž kapacity byly v té době zcela zaplněné.

Stabilizovala se i situace s vydáváním průkazů způsobilosti v den zkoušky, což stále vyžaduje velké vypětí zaměstnanců, zejména pokud probíhají v jednom dni současně teoretické i praktické zkoušky, což je organizačně i časově náročné. Každá z poboček si v rámci svých možností vypracovala takový systém, který pomáhá tento úkol co nejlépe splnit. Systém vydávání průkazů po zkoušce je žadateli o průkaz vůdce malého rekreačního plavidla velice pozitivně hodnocen jako pružné a pro občany vstřícné řešení.

Kromě zkoušek na pobočkách Státní plavební správy vyjížděli zaměstnanci poboček i ke zkouškám mimo pobočky. Kritériem pro výběr míst zkoušek bylo vždy zajištění co nejvyšší efektivity výjezdu, tedy dostatek zájemců, vhodné prostory pro teoretickou zkoušku i vhodná vodní plocha pro praktickou zkoušku. Novinkou zavedenou v nedávné minulosti jsou výjezdy k veřejným termínům mimo sídlo poboček. Zaměstnanci pobočky Praha vyjeli do Třeboně, Frymburku a Borovan na neveřejné zkušební termíny a do Českých Budějovic i na veřejný zkušební termín. Zaměstnanci pobočky Děčín vyjeli na neveřejný termín do Hradce Králové a na veřejný termín do Roudnice nad Labem.

Zaměstnanci pobočky Přerov díky specifické situaci spočívající v nemožnosti provádět praktické zkoušky v sídle pobočky vyjíždějí na veřejné i neveřejné praktické zkoušky na vodní nádrž Dalešice, do Hlučína, Otrokovic a do Holešovického přístavu v Praze a na neveřejné termíny na teoretické i praktické zkoušky do Brna na vodní nádrž Brněnská.

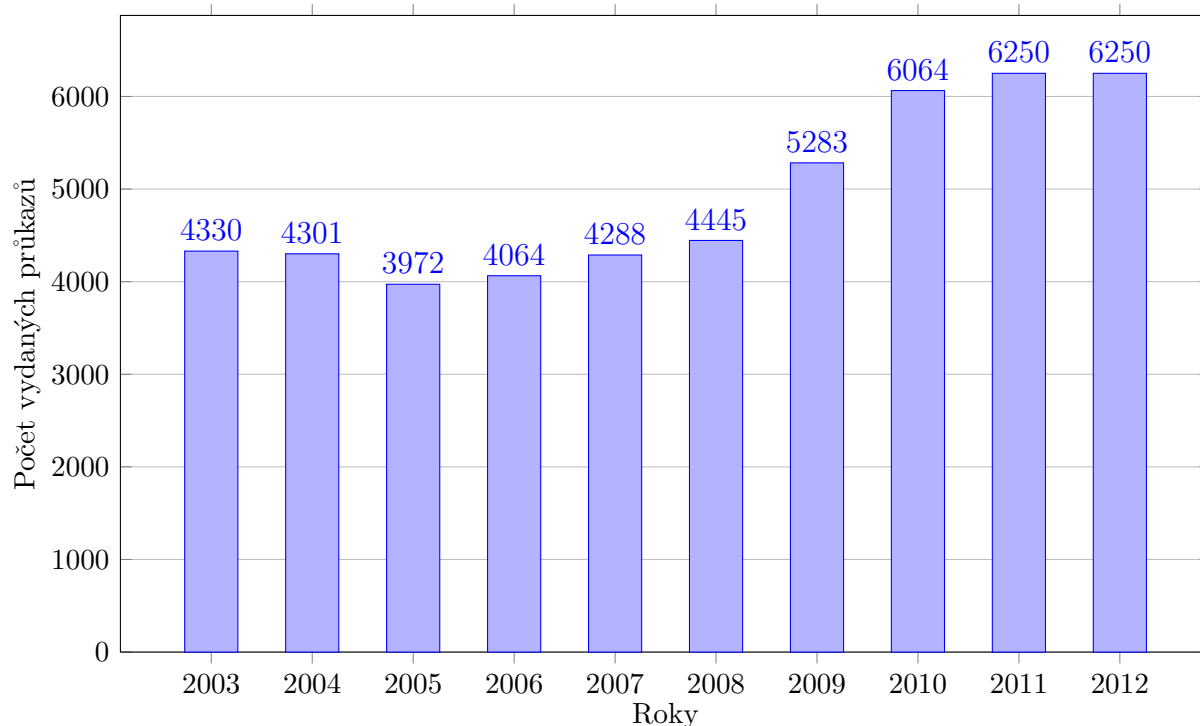
Stále trvá zájem určité skupiny žadatelů o praktickou zkoušku pro způsobilost S, tedy plachetnice bez omezení plochy plachet.

Způsobilost	Počet zkušebních dnů <sup>1</sup>	Počet žadatelů	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2012	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31.12.2012
Vůdce malého plavidla	137	3933	3122	3704	322	69262
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost I <sup>2</sup>	X	3553	3023	3416	199	26559
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost C	129	2866	2158	2546	195	26308

<sup>1</sup>Počet dnů, kdy byly jednotlivé způsobilosti zkoušeny.

<sup>2</sup>Způsobilost je přiznána na základě získání způsobilosti vůdce malého plavidla.

### Vydané průkazy způsobilosti na malá a rekreační plavidla 2003 - 2012





## 8. Výkon státní správy

### 8.1. Správní rozhodnutí

#### Oblast vodních cest

V oblasti vodních cest bylo v roce 2012 vydáno celkem 23 správních rozhodnutí ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Bylo podáno jedno odvolání.

Ve věci povolení provozování přístavu bylo vydáno jedno rozhodnutí pro přístav „Stará Živohošť-Hotel Atlantida“.

Ve věci povolení umístění nebo odstranění plavebního značení bylo vydáno 11 rozhodnutí, z toho tři se týkaly odstranění značení. Z důvodu zpětvzetí žádosti byla usnesením ukončena dvě řízení.

Ve věci povolení vyznačit vodní plochu pro provozování vodních skútrů bylo vydáno 6 rozhodnutí. Jednalo se např. o vodní plochy na Labi u obcí Třeboutice a Nučnice, na vodní ploše Matyllda u Mostu a na vodní ploše Předměřice nad Labem. Dále byla zahájena dvě správní řízení. V jednom případě se jednalo o nové projednání stávajícího již schváleného úseku vodní cesty Labe situovaného mezi Přeloučí a Srnojedy, jehož platnost vypršela v závěru roku. V druhém případě Státní plavební správa projednala nový úsek vodní cesty Labe pro neveřejný provoz vodních skútrů umístěný v k. ú. Horní Počaply.

Ve věci povolení vyznačit vodní plochu pro provozování vodního lyžování bylo vydáno 6 rozhodnutí. Jednalo se např. o vodní plochy na Labi u obcí Třeboutice a Nučnice, na vodní ploše Matyllda u Mostu, na vodní ploše Předměřice nad Labem a na vodním díle Rozkoš. Dále proběhlo jedno správní řízení, které se týkalo projednání neveřejného provozu vodního lyžování na vodní ploše pískovny Staré Ždánice v k. ú. Stěblová. Státní plavební správa rozhodnutím zamítla žádost z důvodu nesouhlasných stanovisek vydaných obcí Stěblová a vodoprávním úřadem Magistrátu města Pardubic.

Ve věci souhlasu s podmínkami pro provoz půjčovny malých plavidel bylo vydáno 17 souhlasů.

Půjčovny plavidel			
	Počet	Počet plavidel nepodléhajících evidenci	Počet plavidel podléhajících evidenci
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení není potřeba průkaz způsobilosti	105	1073	48
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení je potřeba průkaz způsobilosti	1	3	1
Půjčovny plavidel s i bez průkazu způsobilosti k vedení	4	42	28

## **Oblast plavebního provozu**

V oblasti plavebního provozu bylo v roce 2012 vydáno celkem 318 rozhodnutí ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, č. 254/2001 Sb., o vodách, a č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Proti těmto rozhodnutím bylo podáno 7 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 15 rozhodnutí, kterými byl postižen provozovatel plavidla. Jednalo se o provozování plavidla na vodní cestě bez schválení technické a provozní způsobilosti plavidla, nevybavení plavidel radiostanicemi, obsluhu radiostanic nezpůsobilými osobami a ohrožení bezpečnosti plavebního provozu. Proti těmto rozhodnutím byla podána dvě odvolání.

Ve správním řízení vedeném podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, pro porušení zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), bylo vydáno celkem jedno rozhodnutí, které se týkalo postihu za neodstranění plavidla do ochranných přístavů či jiných chráněných míst po překročení limitního stavu pro zastavení plavby ve stanovených úsecích vodní cesty.

Pro souběh porušení zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a č. 254/2001 Sb., o vodách, byla v roce 2012 vedena tři správní řízení. Jednalo se o provozování plavidel bez schválení jejich technické způsobilosti, nevybavení plavidel radiostanicemi a obsluhu radiostanic nezpůsobilými osobami.

Podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, bylo vydáno celkem 268 rozhodnutí. Ve 255 případech se jednalo o rozhodnutí, kterými byla povolena veřejná akce na vodě, která mohla ohrozit bezpečnost a náležitý pořádek v plavbě. Ve dvou případech se jednalo o rozhodnutí o výsledku šetření plavební nehody. Ve čtyřech případech bylo rozhodnuto o zastavení řízení. V jednom případě bylo vydáno usnesení o přerušení řízení, ve čtyřech případech usnesení o společném řízení a ve dvou případech opravné rozhodnutí. V jednom případě bylo rozhodnutí o výsledku odborného šetření napadeno odvoláním.

Podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve vazbě na zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, bylo vydáno 36 rozhodnutí, kterými byli postiženi vůdci plavidel. Jednalo se o postihy vůdců plavidel za vedení plavidla mimo výtlačný režim plavby, za vedení plavidla, které nebylo technicky způsobilé, za vedení vodního skútru mimo prostor zvláště vyznačený pro tento účel, vedení plavidla bez toho, aby vůdce plavidla byl držitelem průkazu způsobilosti k vedení plavidel, za vedení plavidla, které nemělo vyznačeno poznávací znaky a plavidlo nebylo vybaveno lodními listinami, postih za proplutí plavebních znaků A1 „zákaz proplutí“ a A.13 „zákaz plavby všech sportovních a rekreačních plavidel“ apod. Souběh dvou přestupků byl projednáván ve čtyřech řízeních. Rozhodnutí nebyla napadena odvoláním.

## **Oblast dokladů plavidel**

V oblasti dokladů plavidel bylo v roce 2012 vydáno celkem 16 rozhodnutí, podáno bylo jedno odvolání.

V oblasti evidence plavidel byla vedena čtyři správní řízení. V jednom případě bylo vedeno správní jednání o pozastavení řízení ve věci změny vlastnictví k plavidlu, jehož spoluvlastník zemřel a dědické řízení nebylo dosud pravomocně ukončeno. V jiném

případě se jednalo o pozastavení řízení z důvodu doplnění nabývacích dokladů k plavidlu, požadované náležitosti podání byly ve stanovené době doloženy. Odvolání nebylo podáno.

V oblasti vydávání plavebního dokladu byla vydána dvě rozhodnutí. Jedno z nich bylo zamítavé rozhodnutí, které se týkalo žádosti o prodloužení technické způsobilosti malého plavidla v provozu a současně žádosti o udělení výjimky z důvodu stáří přívěsného motoru na plavidle. Žadatel se proti tomuto rozhodnutí odvolal.

V oblasti schvalování typu malého plavidla bylo vydáno celkem 9 kladných rozhodnutí, kdy žadatelé splnili všechny podmínky pro vydání tohoto dokladu. Jedna žádost o schválení technické dokumentace plavidla typu „HAUSBOT“ byla zamítnuta z důvodu neúplné dokumentace, kterou žadatel nedoplnil i přes opakovanou urgenci.

### **Oblast dokladů osob**

V oblasti dokladů osob bylo v roce 2012 vydáno celkem 317 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti neúspěšným žadatelům nebo žadatelům, kteří se přes podání žádosti vůbec nedostavili ke zkoušce. Odvolání nebylo podáno.

V oblasti jiných než malých plavidel bylo vydáno 59 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti. Z toho 14 rozhodnutí se týkalo kapitánů I. až IV. třídy, jedno rozhodnutí převozníka III. třídy, jedno rozhodnutí vedení plavidla pomocí radaru, jedno rozhodnutí inspektora určeného technického zařízení, 14 rozhodnutí osvědčení o zvláštních znalostech ADN (přeprava nebezpečných věcí) a 9 rozhodnutí PSK – lodník. Proti žádnému z těchto vydaných rozhodnutí nebylo podáno odvolání.

V oblasti malých plavidel bylo vydáno 258 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti. Proti žádnému z těchto vydaných rozhodnutí nebylo podáno odvolání.

### **Odvolací řízení**

Legislativně právní útvar předal v uplynulém roce odvolacímu orgánu Ministerstvu dopravy České republiky celkem pět odvolání proti rozhodnutí Státní plavební správy. Čtyři rozhodnutí Státní plavební správy byly odvolacím orgánem potvrzeny, avšak proti rozhodnutí odvolacího orgánu byla v jednom případě podána správní žaloba. O jednom odvolání nebylo doposud rozhodnuto.

## **8.2. Jiné správní akty a kontrolní činnost**

V hodnoceném období bylo vydáno 165 vyjádření a souhlasů ke stavbám na vodních cestách ve smyslu zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

Bylo vydáno 138 vyjádření k umístění plovoucích zařízení.

Pracovníci Státní plavební správy se zúčastnili celkem 115 vodoprávních a stavebních řízení.

Bylo vydáno 114 vyjádření k územním plánům sídelních útvarů a velkých územních celků. Vyjádření a stanoviska Státní plavební správy jsou respektována a zapracována do projednávaných dokumentací a vydaných rozhodnutí.

Byly provedeny dvě státní kontroly u provozovatelů přístavu.

## 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. Byl realizován pravidelný seminář ke správnímu řízení, jehož součástí bylo praktické řešení modelových případů. K semináři byla vypracována prezentace, která byla zveřejněna na intranetu s možností využít nové informace v praxi.

Legislativně právní útvar v průběhu celého roku 2012 intenzivně spolupracoval s Odborem plavby a Legislativním odborem Ministerstva dopravy na legislativních pracích týkajících se návrhu významné novely zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a jeho prováděcích vyhlášek. Legislativně právní útvar se zúčastnil legislativního procesu při vypořádávání mezirezortních připomínek a účastnil se jednání Legislativní rady vlády.

V uplynulém období legislativně právní útvar spolupracoval při tvorbě vnitřních předpisů, které upravují postup Státní plavební správy jako zadavatele při realizaci veřejných zakázek prostřednictvím e-tržistiště. Celkem bylo v roce 2012 zadáno 17 veřejných zakázek malého rozsahu. Došlo k prodeji trvale nepotřebného majetku státu, který představovaly pozemky v Mělníku.

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

Škodní komise Státní plavební správy v hodnoceném období neřešila žádný případ škody na majetku.

### Oblast vodních cest

Státní plavební správa se pravidelně zúčastňovala výrobních výborů ve Výzkumném ústavu vodního hospodářství T. G. M. plavebního stupně Děčín ohledně zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN. Na programu jednání bylo hledání nejideálnější varianty podjezí s ohledem na průtok a převádění ledů z horní do dolní zdrže. V rámci diskuze k oponentním posudkům se řešila délka jezových pilířů za přelivnou hranou a materiál pro zához. Vše se řešilo s ohledem na plavbu a její bezpečnost. V závěru výrobních výborů byla investorem Ředitelstvím vodních cest České republiky přijata zpráva „Modelový výzkum vývaru jezového pole plavebního stupně Děčín na výsekovém fyzikálním modelu“.

V rámci metodické spolupráce na jednotlivých úsecích výkonu státního dozoru byl vydán Metodický pokyn ke značení křížení vodní cesty elektrickým vedením, který slouží ke zvýšení bezpečnosti na vodních cestách. V rámci zavádění metodiky do praxe se následně udělala úprava pro oblast rozlehlých vodních ploch (nádrží), kde je značení podstatně obtížnější, vzhledem k plnění ustanovení vyhlášky č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.

Labsko-vltavský dopravní informační systém (LAVDIS) byl propojen s podnikem Povodí Labe, s. p., pomocí webových služeb. Pomocí tohoto propojení se tak zvýšila kvalita přenosu dat z labské vodní cesty. Data jsou charakteru hydrologických informací z oblasti plavebních komor a jezů. V rámci zkvalitňování přenosu dat národních říčních informačních služeb (RIS) se plánuje propojení podniku Povodí Vltavy, s. p., do systému říčních informačních služeb LAVDIS také přes webové služby a postupné rozšiřování přenášených informací přes tyto služby o status plavebních komor, meteoroinformací, snímků z kamer atd.

V září roku 2012 byl v Bukurešti zahájen za účasti pana Koena de Boise, zástupce výkonné agentury pro projekty v rámci sítě TEN-T, projekt IRIS Europe III, který je pokračovatelem projektu IRIS Europe II. Projekt řeší implementaci říčních informačních služeb (RIS) v Evropě. Státní plavební správa se tak stala řádným členem společně s Ředitelstvím vodních cest ČR za Českou republiku. Aktivita Státní plavební správy mají za cíl zkvalitnit služby a zpřesnit hodnoty přenášené z externích subjektů – datová výměna elektronických map, harmonizace úrovně kvality, přesnosti a spolehlivosti služeb RIS, harmonizace kódovacích pravidel pro aplikaci zprávy vůdcům plavidel a RIS index a mezinárodní výměna dat v rámci RIS. Zkvalitňování poskytovaných služeb je důležité zejména pro koncové uživatele, provozovatele a vůdce plavidel.

Na konci listopadu 2012 se zástupci Státní plavební správy zúčastnili v Rotterdamu pracovních expertních skupin RIS. Jde o skupiny Electronic Reporting International (ERI), Notices to Skippers (zprávy vůdcům plavidel) a Vessel Tracking and Tracing (sledování pohybu a polohy plavidel).

V prosinci roku 2012 proběhlo ve Vídni jednání technické skupiny pro ERI (elektronická výměna dat). Ředitelství vodních cest ČR, zástupce za aktivitu ERI výměnu dat, informovalo, že v rámci projektu IRIS Europe III bude provedeno zavedení R2D2 (referenční dokumentace mezinárodní datové výměny RIS), propojení s logistickými aplikacemi projektu RISING (integrace říčních informačních služeb RIS pro efektivní podporu dopravních a logistických operací využívajících vnitrozemskou vodní dopravu) a zavedení systému statistického vyhodnocování dat. Zavedení datové výměny se Spolkovou republikou Německo nelze v současnosti přesněji specifikovat. Dosažení výsledku projektu IRIS Europe 3 je očekáváno v průběhu roku 2014.

## **Oblast plavebního provozu**

V roce 2012 se s úspěchem rozvíjela spolupráce v rámci mezinárodní asociace Aquapol, která sdružuje říční a námořní policie, popřípadě plavební správy, převážně členských států Evropské unie. Zástupci Státní plavební správy se zúčastnili pravidelných zasedání Rady i Pracovní skupiny pro vnitrozemskou plavbu a rovněž se zúčastnili několika pořádaných odborných seminářů. Nadále probíhala výměna aktuálních informací z oblasti plavby mezi Státní plavební správou a jednotlivými členy Aquapolu. V průběhu vzájemné komunikace jsme se již nesetkali s problémy týkajícími se neoprávněných zápisů do dokladů vydaných Státní plavební správou.

Organizačně byly zajištěny a provedeny 3 týdenní kontrolní akce, vyhlášené Aquapolem, a to ve dnech 11. 6. 2012 až 17. 6. 2012, 16. 7. 2012 až 22. 7. 2012 a 13. 8. 2012 až 19. 8. 2012. Při každé kontrole vyhlášené Aquapolem bylo ověřováno, zda

jsou posádky plavidel v plném počtu a ve střízlivém stavu, kontrolovaly se předepsané listiny na plavidlech, lodní výstroj a dodržování pravidel plavebního provozu. Kontrolní skupiny byly složeny ze zaměstnanců Státní plavební správy pověřených státním dozorem a příslušníků Policie České republiky, zejména poříčních oddělení.

V průběhu akcí bylo zkontrolováno celkem 115 plavidel. Kontroly probíhaly na řekách Vltava a Labe, dále na Baťově kanálu, na vodních plochách s těžbou šterkopísku a na přehradních zdržích. Požití alkoholických nápojů nebylo zjištěno. Poruchy vyskytující se v optické nebo akustické výstroji plavidel, neúplná nebo poškozená vyvazovací výstroj plavidel, nedostatky v prokazování způsobilosti k vedení malých plavidel a porušení pravidel plavebního provozu byla zjištěna, která se s příslušnými vůdci plavidel projednávala jako přestupkové delikvence v blokovém řízení nebo v řízení o přestupcích, pokud k nápravě věci nestačila domluva. Na vodních plochách s těžbou šterkopísku nebylo porušení předpisů platných ve vnitrozemské plavbě zjištěno. S výsledkem kontrolních akcí provedených na vodních cestách České republiky byla seznámena centrála Aquapolu vždy do dvou dnů.

Poskytování informací, stanovisek nebo vyjádření k dotazům, podávaných telefonicky nebo elektronickou formou provozovateli plavby, jinými osobami působícími v oboru vnitrozemské plavby, sportovními organizacemi i jednotlivci, patřilo k běžné operativní činnosti na tomto úseku. Byla podávána vysvětlení k některým ustanovením předpisů platných ve vnitrozemské plavbě, k platnosti nebo k nabytí účinnosti některých novel předpisů nebo k zásadním provozním podmínkám při plavbě na vodních cestách dopravně významných, účelových i na vodních cestách pro plavbu nesledovaných. Na požádání redaktorů sdělovacích prostředků byly připraveny podklady o porušování předpisů vodáky a speciálně pak na téma vodáci a alkohol.

V rámci metodické spolupráce na jednotlivých úsecích výkonu státního dozoru byla novelizována Směrnice pro výkon státního dozoru v provozu na sledovaných vodních cestách České republiky. K ní byl následně vydán Metodický pokyn k upřesnění záznamů do modulu kontroly v informačním systému. Výkon státního dozoru byl následně vykazován jednotlivými pobočkami za každé čtvrtletí odboru auditu, kontroly a dozoru Ministerstva dopravy České republiky prostřednictvím odboru plavby. Dále byla vydána novelizovaná Směrnice pro tvorbu a publikaci plavebních vyhlášek a sdělení Státní plavební správy za účelem upřesnění vyplňování anotací v případech sdělení, týkajících se zastavení a následného obnovení plavby. Za účelem stanovit hlavní zásady bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců Státní plavební správy, kteří se v rámci své pracovní náplně pohybují na plavidlech, v přístavech, loděnicích, půjčovnách plavidel, obvodech plavebních komor a dalších součástech vodních cest, jakož i stanovit hlavní zásady bezpečnosti a ochrany zdraví dalších osob, při používání a údržbě plavidel provozovaných Státní plavební správou, byla vydána Směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví těchto osob.

Pro pracovní skupinu, zabývající se pravidly plavebního provozu na evropských vodních cestách při EHK/OSN, byly tak jako každý rok vypracovány odpovědi na otázky, rozesílané všem signatářům tohoto doporučení, týkající se postupu při implementaci 4. revize CEVNI. Prostřednictvím zpráv z jednotlivých zasedání pracovní skupiny byl průběžně sledován aktuální stav a předpokládaný vývoj dílčích ustanovení CEVNI.

V rámci novelizace zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a prováděcích předpisů k němu, byla na vyžádání Ministerstva dopravy předložena řada doporučení, která se týkala například definic některých druhů plavidel, udělování výjimek z některých

ustanovení zákona, plavby ve vyhrazených úsecích vodních cest apod. Drobné připomínky byly na vyžádání vzneseny i k zákonu o ochraně před škodami způsobenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a k vodnímu zákonu.

Za účelem zlepšení podmínek rádiového signálu ve směru Děčín – Chvaletice, bylo realizováno přemístění rádiového převaděče u Kolína, který na kmitočtech pro spojení ve vnitrozemské plavbě pokrývá rádiovým signálem celou středolabskou vodní cestu. Přemístěním převaděče se docílilo i lepšího zabezpečení zařízení převaděče. Kromě toho byl Český telekomunikační úřad požádán o prodloužení individuálních oprávnění pro využívání rádiových kmitočetů stanicemi umístěnými na plavidlech Státní plavební správy.

Plavební nehody, ke kterým došlo na tuzemských vodních cestách, a byly Státní plavební správě ohlášeny, se zaznamenaly do centrální evidence. Jejich příčiny se každoročně vyhodnocují a provádí se srovnání s lety minulými podle shodných období. Výsledky těchto hodnocení se promítají do plánů kontrolní činnosti, vykazují se pro účely Ředitelství vodních cest a Centra dopravního výzkumu, jsou obsaženy ve Zprávě o činnosti úřadu, uvádí se v Plavební ročence a početně i graficky se zveřejňují na internetu. V rámci odborných seminářů, které připravuje Policejní prezidium pro vyšetřovatele dopravních nehod, byla Státní plavební správa požádána o přednášku na téma postup při odborném šetření příčin plavebních nehod a subjektivní hodnocení součinnosti s úřady vyšetřování Policie České republiky v souvislosti s vyšetřováním velkých plavebních nehod. Přednáška musela být nakonec z časových důvodů velmi zkrácena, takže lze o efektu, který měla přinést, velmi pochybovat.

V rámci programu veřejných zakázek ve výzkumu, vývoji a inovacích pro potřeby státní správy byla Ministerstvem dopravy zadána zakázka “Měření rychlosti na vodě pomocí radaru“. Technologická agentura České republiky ustanovila zástupce Státní plavební správy do hodnotící komise, která vybrala vítěze této soutěže. Vítězná skupina založila a koordinuje oponentní skupinu složenou z členů výzkumného týmu dodavatele, subdodavatelů a zástupců státní správy. Do oponentní skupiny jmenovala Státní plavební správa jako svého zástupce, metodika plavebního dozoru.

Vydané plavební vyhlášky			
Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
1/2012	o provozním opatření na vodní cestě Vltava, v úseku jez Hluboká nad Vltavou, ř. km 229,100 až Jiráskův jez České Budějovice, ř. km 239,500	1. 4. 2012	31. 10. 2012
2/2012	o proplavování plavebními komorami na labsko-vltavské vodní cestě	15. 4. 2012	2. 7. 2012
3/2012	o provozním opatření na vodní cestě Vltava v úseku vodní dílo Hněvkovice ř. km 210,400 až silniční most Hluboká nad Vltavou ř. km 228,459.	15. 5. 2012	31. 10. 2012
4/2012	o proplavování plavebními komorami na labsko-vltavské vodní cestě	3. 7. 2012	30. 11. 2012
5/2012	o proplavování plavebními komorami na labsko-vltavské vodní cestě	1. 12. 2012	31. 12. 2012
6/2012	o rozměrech plavidel, sestavování tlačných, bočně svázaných a vlečných sestav na labsko-vltavské vodní cestě	1. 12. 2012	
7/2012	o proplavování plavebními komorami na labsko-vltavské vodní cestě	1. 1. 2013	

## Oblast geografických informací

V roce 2012 byly vyslyšeny žádosti plavecké veřejnosti a do prodeje byla doručena tištěná podoba dvou atlasů plavebních map. Jednalo se o plavební mapu Labe, Hřensko – Mělník (ř. km 726,60–837,40) a Plavební mapu Labe, Mělník – Přelouč (ř. km 837,40–951,10). Oba atlasy jsou rozšířeny oproti dnes již archivnímu vydání z konce sedmdesátých let minulého století o přílohy s fotografiemi a nákresy mostů včetně podjezdných výšek, seznamem plavebních komor i s jejich rozměry a abecedním rejstříkem obcí a měst. Vše s čísly mapových listů, na kterých se objekty vyskytují. Na základě měření nové měřicí lodě STŘEKOV byly aktualizovány okraje plavební dráhy.

Ve dnech 16. až 18. května 2012 bylo v Drážďanech uspořádáno mezinárodní SDI/GDI Sympozium za účasti zástupce Státní plavební správy. Pořadatelé této akce byli IGN (Innovation Grenzüberschreitendes Netzwerk), CCSS (České centrum pro vědu a společnost), UniWB (Západočeská Univerzita) a CAGI (Česká asociace pro geoinformace). Cílem akce bylo dosažení lepší informovanosti odborné veřejnosti a užší spolupráce v evropských příhraničních oblastech. Byly představeny výsledky mezinárodních výzkumných projektů i praktické aplikace v oblasti aplikace INSPIRE (Infrastructure for Spatial Information in Europe) směrnice evropské unie pro používání prostorových dat pořízených z veřejných zdrojů. Hlavními tématy Sympozia tak byla příprava budování kapacit, sdílení geoinformací, standardizace, aplikovaných GISů, integrace GIS do GII (Global Information Infrastructure), technologické i manažerské know-how a přínosy společných řešení. Dále byli účastníci Sympozia seznámeni se stavem implementace směrnice EU o využívání informací ve veřejném sektoru a rozvoji infrastruktury pro prostorové informace v Evropě.



V rámci expertní skupiny Inland Ecdis se zástupce Státní plavební správy zúčastnil jednání probíhajícího od 11. do 14. června 2012 v bulharské Varně. Při těchto jednáních byl kladen důraz na odstranění nesouladů mezi Feature catalogem a Encoding guide. Bouřlivou diskusi vyvolalo definování tzv. minimálního obsahu map ENC. Na základě požadavků z tohoto jednání byl proveden průzkum, jakým způsobem zobrazovat aktuálnost informací o přesnosti dat. Pokud jsou měřené hloubky staré například 2 měsíce, jejich přesnost se mohla změnit. Tyto informace je třeba nějakým způsobem vizualizovat. Průzkum byl proveden ve spolupráci UKHO (The United Kingdom Hydrographic Office) a univerzity Jižní Mississipi. Dalšími projednávanými tématy byly symbolizace bójí, symbolizace a popis mostů, včetně jednotlivých polí, zobrazení plavebního značení ve vysokém rozlišení, nastavování zobrazení hloubek a podjezdných výšek pro různé hladiny s aplikací korekcí na hloubkové informace. Bylo dohodnuto, že při tvorbě ENC (Electronic Navigational Charts) s hloubkovými informacemi a jejich následné aktualizaci je třeba převádět do nových map celé datové sady, včetně údajů na břehu.

V srpnu v rámci přípravy podkladů pro novou plavební mapu Vltavy, která bude vydána v dubnu 2013, proběhlo mobilní mapování Vltavy v úseku Mělník až Třebenice. V Praze bylo potřeba pro přesné zaměření břehových profilů využít ochoty provozovatelů plavidel při vyklízení břehů. Celá akce úspěšně proběhla během několika hodin a bez výraznějších komplikací. Díky výstupům z mobilního mapování je možné postprocesně vyhodnocovat podjezdné výšky elektrických vedení a mostních polí a celou řadu dalších rozměrů. Přesnost tohoto systému, kombinujícího laserové scanování a panoramatických snímků, je cca 10 cm.

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 byla zahájena úprava datových modelů spravovaných dat, především v oblasti poskytování síťových služeb. V oblasti geografických informací se pokračovalo v rozvoji portálu online plavebních map založeného na platformě ArcGIS Serveru. Jsou spuštěny dvě základní mapové služby. Služba Public je určena pro širokou veřejnost a Public New je cílena na odbornou část uživatelů. Tato mapová služba byla obohacena o informační stránky mostů a bylo tak využito podkladů využitých pro tisk atlasů plavebních map Labe a Vltavy. Třetí mapová služba je pro interní potřeby související s editací plavebních map.

Byly provedeny aktualizace podkladových vrstev StreetNet a připojeny mapové služby s ortofotomapami a katastrálními mapami, průběžně byly aktualizovány mapy Inland Ecdis v šestiměsíčním režimu. Běžnou součástí map Inland Ecdis je rozšíření o hloubkové informace v regulovaném úseku Labe.

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**

Rostoucí zájem o rekreační plavbu a díky tomu se neustále zvyšující počet registrovaných malých plavidel je důvodem, že požadavky na sjednocení výkladu předpisů a následné sjednocení postupu jednotlivých poboček Státní plavební správy se týkají v převážné míře této oblasti. Pro plavební sezónu 2012 se podařilo uvést v život vysvětlivku k uplatnění mírnějšího přístupu v případě registrace závěsných lodních motorů v případě jejich prodeje v rámci plavebního rejstříku České Republiky.

S ohledem na záměr vyvést ze Státní plavební správy provádění technických prohlídek malých (rekreačních) plavidel byly jednak prováděny přípravy na s tím související změny vnitřní evidence a pracovních postupů útvaru dokladů plavidel. Zároveň byla značná část činnosti nejen v této oblasti věnována, a to zejména v prvním pololetí roku, konzultacím a dodáváním podkladů pro ukotvení plánované úpravy v rámci současně probíhajících prací na novelizaci zákona o vnitrozemské plavbě a příslušných prováděcích předpisů. Od uvedeného záměru bylo nakonec upuštěno.

Plavební úřad otevřel jednání se společností Československý Lloyd o úpravách činnosti tzv. odborné komise pro posouzení technické způsobilosti plavidel. Z důvodu časové zaneprázdněnosti aktérů bohužel do konce roku nedošlo k přijetí konkrétních opatření a jednání bude pokračovat v následujícím roce.

Informování veřejnosti, zodpovídání dotazů a konzultace s občany probíhaly průběžně po celý rok právě tak jako běžné konzultace konkrétních případů s pobočkami. Trvalé snahy o sjednocení pracovních postupů poboček v rámci celého úřadu vedly například k úpravám směrnice o určování počtu členů posádek a k vydání metodického pokynu pro určování členů posádek malých plavidel. K ukotvení zaběhlých principů a odstranění některých nejasností pak přispěl metodický pokyn k přeposílání složek plavidel mezi pobočkami.

Za součást činnosti v oblasti dokladů plavidel je třeba považovat také zapojení metodika v expertní skupině Vessel Tracking and Tracing RIS (sledování pohybu a polohy plavidel). Osobní účast proběhla na jednání expertní skupiny v rámci RIS-týdne ve dnech 26.–30. listopadu v Rotterdamu. Skupina projednávala některé úpravy standardu vnitrozemského AIS (automatické informace o plavidlech), propojení AIS a vnitrozemského ECDIS (tvorba plavebních map) a vzájemné souvislosti evropských standardů značení plavidel s používáním AIS na vnitrozemských vodních cestách. Zároveň se projednávaly požadavky jednotlivých členských států a říčních komisí na tvorbu a úpravu evropských předpisů pro použití systémů sledování pohybu a polohy plavidel. Získané poznatky se uplatní při uvažované integraci použití transpondérů AIS do národního systému říčních informačních služeb LAVDIS, jejíž realizace je plánována v roce 2013.

## **Oblast dokladů osob**

Vydávání průkazů žadatelům bezprostředně po zkoušce se osvědčilo, veřejnost tuto změnu chválila. Státní plavební správě to přineslo nezanedbatelný ekonomický efekt ve formě snížení nákladů na zasílání průkazů poštou i urychlení a zefektivnění celého procesu vydávání dokladů.

Zkoušky způsobilosti vůdců plavidel jiných než malých prováděné po celý rok všemi pobočkami SPS se vžily, pobočky (zejména Praha a Děčín) byly vytíženy rovnoměrně.

Největší a narůstající zájem plavecké veřejnosti je o způsobilost kapitána s oprávněním plout na řece Rýn. S tím souvisí nárůst potřeby vysvětlovat úřadovně porýnských států odlišnosti našich průkazů oproti specimenům zaslaným před platností dohody mezi Ústřední komisí pro plavbu na Rýně a Českou republikou. Naopak o nižší způsobilosti kapitánů zájem klesá, což je ovlivněno zejména požadavky tuzemského trhu.

Se stále vysokým zájmem žadatelů o osvědčení o zvláštních znalostech ADN pro přepravu nebezpečných nákladů je spojena rozsáhlá administrativa při spolupráci s akreditovanou školicí společností DEKRA, zejména pak při obnovování těchto způsobilostí po pěti letech platnosti. Výrazné jsou i náklady na aktualizaci směrnice RB 01 a souborů zkušebních otázek, opakující se každé dva roky.

Na základě závěrů metodického setkání zaměstnanců dokladů osob byl upraven postup při jmenování zkušebních komisařů. Nahrazení zkušených zaměstnanců odcházejících do důchodu méně zkušenými a bez potřebných oprávnění začínají chybět zkušební komisaři jak pro ústní zkoušky kapitánů, tak i pro zkoušky na radar.

Byly zveřejněny seznamy aktivně činných inspektorů určených technických zařízení na plavidlech (UTZ).

Účinnost správní dohody mezi Ústřední komisí pro plavbu na Rýně a dalšími státy včetně České republiky a s tím spojené zastavení zápisů rýnských způsobilostí do českých plaveckých služebních knížek naším úřadem je provozovateli vodní dopravy nadále vnímána jako omezení možnosti našich posádek pracovat ve státech Evropské Unie (EU). Zejména Střední odborná škola strojní a dopravní v Děčíně, která jako jediná připravuje plnohodnotné lodníky a je součástí podobných škol EU zařazena do programu EDINA (vzdělávání lodních posádek), se cítí poškozena tím, že její lodníci nejsou uznáni pro plavbu na Rýně. Jednání Ústřední komise pro plavbu na Rýně o tomto problému se táhne již tři roky.

Činnost Státní plavební správy byla prezentována na výstavě Lodě na vodě v Praze i na mezinárodním kongresu SKIPPER 2012 (námořní rekreační plavba) ve Slovenské republice.

Redakční komisí bylo zajištěno vydání Plavební ročenky 2011.

## **Oblast vnitřní a vnější kontroly**

V rámci vnitřního kontrolního systému prováděli příslušní vedoucí zaměstnanci finanční kontrolu dle zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě. V souladu s ustanovením tohoto zákona byla v listopadu provedena následná finanční kontrola, která neshledala systémové nedostatky. Další vnitřní kontroly byly zaměřeny převážně na prověření dodržování obecných právních předpisů a interních předpisů při vedení odborné a správní agendy jednotlivých oddělení a prověření užívání legálních počítačových programů v rámci celého úřadu.

V roce 2012 byly v naší organizaci provedeny dvě vnější kontroly.

1. **Ministerstvo dopravy ČR, odbor plavby**, provedl 4. 12. 2012 kontrolu Českého národního systému pro Říční informační služby – systému **LAVDIS** (Labsko vltavský dopravní informační systém). Předmětem kontroly byl provoz střediska a funkčnost systému. Kontrolou bylo zjištěno více nedostatků technického i administrativního charakteru a k jejich nápravě bylo uloženo dokončit finální verzi Provozního řádu systému LAVDIS, vypracovat návrh servisní smlouvy s dodavatelem dílčích komponent systému a průběžně informovat odbor plavby ministerstva dopravy o opětovném spuštění provozu rozesílání automaticky generovaných zpráv vůdcům plavidel a přenosu dat o proplavování plavidel na plavebních komorách.
2. **Pražská správa sociálního zabezpečení**, Praha 8, provedla ve dnech 21. 11. a 5. 12. 2012 kontrolu plnění povinností v nemocenském pojištění, v důchodovém pojištění a při odvodu pojistného na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti. Předmětem kontroly nebyla vlastní úhrada pojistného a včasnost této úhrady.

Při kontrole byly zjištěny pouze drobné nedostatky ve správnosti vyměrování základů pro odvod pojistného a u zúčtování dávek nemocenského pojištění, které byly odstraněny v průběhu kontroly, neměly charakter systémových chyb, a proto nebyla uložena žádná nápravná opatření.

## **Oblast poskytování informací**

V průběhu roku 2012 obdržela Státní plavební správa 3 žádosti o poskytnutí informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, které byly vyřízeny ve stanovených lhůtách. Nebyla podána žádná stížnost na způsob vyřízení těchto žádostí Státní plavební správou.

## **Oblast mezinárodních vztahů**

V roce 2012 se 50 pracovníků Státní plavební správy zúčastnilo 27 zahraničních pracovních cest. Nejčastěji se jednalo v Německé spolkové republice v rámci bilaterálních vztahů v souvislosti se sdílenou vodní cestou Labe a na Slovensku se Štátnou plavebnou správou. Další častější jednání probíhala s organizacemi, jako jsou Organizace spojených národů, Rýnské komise, PIANC (Mezinárodního plavebního sdružení) a Aquapolu.

### **Belgie**

Ve dnech 2.–4. 2. se konalo zasedání Rady PIANC (Mezinárodního plavebního sdružení) za účasti vládního delegáta zastupujícího členství České republiky v této organizaci.

Ve dnech 7.–9. 3. se konalo zasedání Rady a Pracovní skupiny Aquapolu za účasti dvou zástupců Státní plavební správy, která je regulérním členem Rady i Pracovní skupiny pro vnitrozemskou plavbu.

Od 4. do 6. 9. se v belgických Antverpách uskutečnil seminář o plavebních nehodách a zasedání Rady Aquapolu. Akcí se zúčastnili čtyři zástupci státní plavební správy. Interaktivní prezentace vytvořená pro účely semináře se pro velký zájem ze strany zahraničních účastníků posléze stala součástí internetových stránek organizace Aquapol.

Ve dnech 17.–18. 9. provedli pracovníci úřadu šetrné zakonzervování modelu strépského zdvihadla a následně odborné přemístění exponátu do výstavních prostor Pražského hradu pro účely akce Prague Architecture Week, jehož navrácení se uskutečnilo od 5. do 6. 11.

Odborný zástupce Státní plavební správy se zúčastnil jednání Pracovní skupiny PIANC pro RIS, které proběhlo ve dnech od 1. do 3. 10.

V období od 8. do 11. 10. se uskutečnil seminář Aquapolu zaměřený na ekologickou přepravu nebezpečného nákladu a kontrolu dodržování bezpečnostních předpisů. Do školení se zapojili dva zaměstnanci Státní plavební správy.

## **Rakousko**

Dne 1. 3. navštívili tři zaměstnanci Státní plavební správy Jachtařský veletrh BOOT pořádaný v Tullnu v Rakousku. Během své jednodenní exkurze shlédli expozice související s nejnovějšími trendy v plavbě. Výstava je prezentována jako největší akce svého druhu ve střední a východní Evropě. Vzhledem ke globální neutěšené ekonomické situaci nebylo zaznamenáno masivní uvedení novinek, účast vystavovatelů však několikanásobně převyšuje rozsah veletrhu lodí konaný na podzim v Brně.

Ve dnech 17.–18. 12. se ve Vídni uskutečnilo zasedání v rámci projektu RIS, resp. týkající se výměny dat v IRIS III, jehož se zúčastnil i jeden zástupce Státní plavební správy. Česká republika v rámci projektu IRIS Europe II zavedla testovací import a export ERI (prostřednictvím manuálně vkládaných souborů). Datová výměna s Německou spolkovou republikou nebyla dosud zavedena ani otestována, neboť nemá připravenou potřebnou infrastrukturu.

## **Německo**

V průběhu semináře konaného od 16. do 20. dubna týkajícího se programu TDW (databáze vzorů plavebních dokladů) byla představena aktualizace a procvičeno používání tohoto softwaru.

Dne 15. 5. se zástupce Státní plavební správy zúčastnil jednání Povodí Labe, státního podniku, a WSA Dresden. Došlo k projednání aktuálních opatření v oblasti údržby Labe a opatření ke stabilizaci dna v roce 2012 na německém toku, informace o stavu projektů k výstavbě plavebního stupně Děčín a opatřeních výstavby pod zdymadlem.

Ve dnech 16.–18. 5. se pracovník plavební správy zapojil do jednání týkajícího se projektu příhraničního GIS/GII (Global Information Infrastructure), INSPIRE. Byly představeny výsledky mezinárodních výzkumných projektů i praktické aplikace v oblasti aplikace INSPIRE směrnice evropské unie pro používání prostorových dat porízených z veřejných zdrojů. Dále byli účastníci Symposia seznámeni se stavem implementace směrnice EU o využívání informací ve veřejném sektoru a rozvoji infrastruktury pro prostorové informace v Evropě. Hlavními tématy symposia tak byla příprava budování kapacit, sdílení geoinformací, standardizace, aplikovaných GISů, integrace GIS do GII, technologické i manažerské know-how a přínosy společných řešení.

Od 18. do 21. 6. došlo v Lübbenau k projednání agendy plavebních předpisů, průkazů způsobilosti, lodních osvědčení a plavebního provozu. Za plavební úřad WSD Ost Magdeburk byl přítomen vedoucí delegace Gerhart Schimm a člen p. Rainer Pohl. Jednání se dále zúčastnila zástupkyně Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung paní Andrea Hemmersbach-Nachtsheim.

Dne 24. 9. provedli pracovníci úřadu šetrné zakonzervování zapůjčeného modelu lodního zdvihadla a následné odborné přemístění exponátu do výstavních prostor Pražského hradu pro účely akce Prague Architecture Week, jehož navrácení se uskutečnilo dne 1. 11.

Ve dnech 17.–18. 10. se čtyři pracovníci SPS zúčastnili bilaterálního jednání s Německou spolkovou republikou, navštívili rýnskou vodní cestu.

Od 22. do 24. 10. proběhlo v Mainzu za účasti zástupce Státní plavební správy zasedání Rady Aquapolu. Byl projednán akční plán organizace na rok 2013, přistoupení nových členů a financování projektu v následujících letech. Plavební správě bylo opět umožněno uspořádat Společné kontrolní akce ve vlastních termínech podle aktuální situace v plavbě.

## **Španělsko**

Zasedání Valného shromáždění PIANC se konalo ve dnech 20.–24. 5. 2012 ve Valencii. Za přítomnosti reprezentanta České republiky představil prezident PIANC pan G. Caude roční zprávu o činnosti PIANC. Pan J. Brotsma požádal členy Valného shromáždění o odložení navýšení členských příspěvků, což Valné shromáždění schválilo. Rozpočtový plán byl v tomto duchu upraven a stal se součástí zprávy ze zasedání Valného shromáždění.

## **Bulharsko**

Od 11. do 14. 6. 2012 se ve Varně uskutečnilo zasedání Expertní skupiny Vessel Tracking and Tracing a Inland ENC Harmonization Group. Do jednání se zapojil rovněž odborný zástupce Státní plavební správy.

## **Švýcarsko**

Na základě pozvání ústředí OSN a na pokyn Ministerstva dopravy ČR odboru vodní dopravy, se pracovník Státní plavební správy zúčastnil ve dnech 20. až 22. 6. 2012 41. zasedání pracovní skupiny pro standardizaci technických a bezpečnostních požadavků na vnitrozemskou plavbu. Rovněž proběhla návštěva delegáta na stálé misi ČR, která zastupuje a hájí zájmy ČR u Evropské úřadovny OSN a u ostatních mezinárodních organizací a orgánů, jež mají své sídlo v Ženevě. Protože se z velké části vyměnilo osazenstvo mise, bylo vhodné se osobně představit. Na jednání byli diplomaté Jitka Brodská z Ministerstva zahraničních věcí a obchodní rada Miroslav Korčák z Ministerstva průmyslu a obchodu informováni o agendě nastávajícího jednání a dosavadních výsledcích pracovní skupiny. Dosavadní velvyslanec Tomáš Husák ukončil svou misi a byl vystřídán velvyslankyní Ing. Kateřinou Sequensovou.

Ve dnech 10.–12. 10. se na základě pozvání ústředí OSN a na pokyn Ministerstva dopravy ČR pracovník Státní plavební správy zúčastnil 56. zasedání pracovní skupiny vnitrozemské vodní dopravy EHK/OSN/SC3 pro standardizaci technických a bezpečnostních požadavků. Na jednání mimo jiné byla předána odsouhlasená a vytištěná

verze revize Rezoluce č. 49, ve které delegát ČR při předchozích jednáních prosadil tři následující body. Chybějící spojení v ČR: kanál Dunaj – Odra – Labe (E20 a E30). Totéž po vzájemné dohodě uvedl i delegát Rakouska. Zásadní nedostatek na stávajících vodních cestách ČR (anglicky bottleneck – hrdlo láhve) je Labe (E20) od státní hranice po Ústí nad Labem s extrémně nízkými ponory. V letech 1997–2004 byly ponory menší než 140 cm po dobu 160–262 dnů v roce, což činilo úsek nesjízdný pro komerční plavbu. Strategickým nedostatkem Labe (E20) v úseku Mělník – Chvaletice jsou plavební komory o šířce 12 m. V úseku Chvaletice – Pardubice je nutná stavba plavební komory v Přelouči.

## **Rumunsko**

Ve dnech 5.–7. 9. se v Bukurešti odehrál Kick-off Meeting Implementation of River Information Services in Europe (IRIS Europe 3). Zasedání předsedal zástupce koordinátora mezinárodního projektu IRIS Europe 3 (společnost Via Donau), pan Mario Kaufmann. V úvodu zmínil některé ze zásadních aspektů návaznosti zahajovaného projektu IRIS Europe 3 na předchozí implementaci RIS v členských státech EU.

## **Slovenská republika**

Ve dnech 21.–23. 5. proběhla pracovní návštěva za účelem výměny zkušeností z oblasti dozoru plavby. Kompetence slovenské Štátnej plavebnej správy jsou v této oblasti podobné jako Státní plavební správy v ČR. Není dořešena dostupnost zaměstnanců v situaci, kdy k nehodě dojde mimo pracovní dobu. Jednání bylo přínosné pro obě strany. Výhodou těchto setkání je, že zde neexistuje jazyková bariéra.

Ve dnech 14. až 16. srpna se setkali tři zástupci s představiteli plavebního úřadu Štátnej plavebnej správy. Projednány byly změny v právních předpisech, vystavování a kontrola plavecké služební knížky, výkon společných kontrol plavebního provozu na hraničním úseku Baťova kanálu a řeky Moravy ve smyslu uzavřené dohody, uplatňování dohody ADN, činnost v rámci sdružení Aquapol, pravidla plavebního provozu a tvorba plavebních map.

Mezinárodního kongresu Skipper 2012 se zúčastnili čtyři zaměstnanci Státní plavební správy v termínu 23. až 25. 11. 2012. Členové delegace se zúčastnili jednotlivých vystoupení, zapojili se do diskuse, předali informace a vyměnili si s účastníky konference zkušenosti s uznáváním průkazů cizích státních příslušníků přímořskými státy a dále získali informace o možnostech plavby v příbřežních vodách států, o které se zajímají občané ČR. Jako obvykle nechyběla ani diskuse a výměna zkušeností mimo oficiálně vyhlášená témata.

## **Čína**

Od 23. 9. do 5. 10. se dva představitelé České republiky zúčastnili konference o vodních cestách a plavebních kanálech pořádané v Yangzhou. Stalo se tak na pozvání ředitele Euromappingu Davida Edwardse-Maye. Pro plavební projekt Dunaj - Odra - Labe je potřebné získávat mezinárodní podporu, protože jeho realizace by přinesla významný prospěch celé naší společnosti včetně EU.

## **Nizozemsko**

Ve dnech 26.–30. 11. se dva zástupci Státní plavební správy zapojili do zasedání Skupiny RIS Evropské komise v rámci RIS week – IRIS III, týkajícího se aktivit RIS Vessel Tracking and Tracing Expert Group a rovněž tak do jednání Sub Group on Visualisation

of AIS related Information. Zapojili se do činnosti pracovních expertních skupin RIS, a to konkrétně dne 28. 11. – VCM International, dne 29. 11. – Electronic Reporting International expert group (ERI) a dne 30. 11. – Notices to Skippers expert group (NtS). Oficiálními partnery byly Via Donau, Štatna plavebná správa, Ministerstvo dopravy ČR a Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

## 10. Hospodaření

### 10.1. Schválený rozpočet

#### Souhrnné ukazatele

Příjmy celkem .....	240
Výdaje celkem .....	60 770

#### Specifické ukazatele – příjmy

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

#### Specifické ukazatele – výdaje

Ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu .....	60 770
---	--------

#### Průřezové ukazatele

Platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci .....	23 927
v tom: platy zaměstnanců .....	23 856
ostatní platby za provedenou práci .....	71
Povinné pojistné placené zaměstnavatelem .....	8 137
Převod fondu kulturních a sociálních potřeb .....	239
Platy zaměstnanců v pracovním poměru .....	23 856
Náhrady mezd v době nemoci .....	100
Výdaje spolufinancované z rozpočtu EU celkem .....	4 438
v tom: ze státního rozpočtu .....	2 219
podíl rozpočtu EU .....	2 219
Výdaje vedené v info-systému progr. financování celkem .....	10 157
v tom: kapitálové výdaje .....	10 157
v tom: běžné výdaje .....	0

<b>Počet zaměstnanců .....</b>	<b>92</b>
--------------------------------	-----------



## 10.2. Vývojové tendence hospodaření

Vývojové tendence hospodaření jsou patrné z následující tabulky:

Rok		2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Příjmy</b>	v tis. Kč	445	569	671	1 008	2060	1392
<b>Výdaje</b>	v tis. Kč	66 311	75 766	77 474	60 696	59 385	55 729
	Běžné výdaje	46 000	52 192	54 767	49 090	49 333	49 848
	Výdaje na programové financování	20 311	23 574	22 707	11 606	10 052	5 881

V roce 2008 je zahrnuto též čerpání z rezervního fondu minulých let a v roce 2009, 2011, 2012 též čerpání nároků nespotřebovaných výdajů z minulých let.

## 10.3. Příjmy rozpočtových organizací

Závazný ukazatel příjmů byl pro rok 2012 splněn. Příjmy Státní plavební správy za rok 2012 činily 1 392 002,25 Kč a byly odvedeny do státního rozpočtu.

Státní plavební správa nemá hospodářskou činnost.

## 10.4. Správní poplatky a pokuty

Do 31. 12. 2012 bylo vybráno správních poplatků formou kolků za 9 329 případů v hodnotě 3 517 150 Kč.

Z roku 2011 zůstaly neuhrzeny dva případy správních poplatků v hodnotě 1 600 Kč. Na základě rozhodnutí ředitele SPS, v souladu s právní legislativou byly tyto pohledávky odepsány z účetní evidence pro nedobytnost. Dále byly k 31. 12. 2012 předepsány dva případy správních poplatků ve výši 1 400 Kč, které byly uhrazeny na účet správních poplatků.

K 31. 12. 2012 bylo uloženo 107 blokových pokut v celkové výši 55 900 Kč.

Právní moc v roce 2012 nabylo celkem 46 případů pokut uložených ve správním řízení v celkové hodnotě 125 700 Kč.

Celkem 41 pokut ve správním řízení ve výši 100 200 Kč bylo uhrazeno na účet pokut k 31. 12. 2012. Za rok 2011 byly uhrazeny tři pokuty ve správním řízení na účet pokut ve výši 10 000 Kč.

Dále bylo dle platných právních předpisů plně účetně odepsáno 7 pokut z roku 2011 ve výši 57 500 Kč.

V evidenci SPS zůstává k 31. 12. 2012 celkem 8 pokut ve výši 32 300 Kč.

## 10.5. Rozpočtové výdaje

### Výdaje na financování programu reprodukce majetku

V roce 2012 bylo vydáno na financování akcí podle Ministerstva dopravy České republiky posledně schváleného rozpočtu 5,88 mil. Kč. Financování bylo ovlivněno pokračujícími úspornými opatřeními Ministerstva dopravy. Přidělené prostředky zdaleka nepokryly investiční potřeby Státní plavební správy. Byly použity zejména na doplnění a náhradu výpočetní techniky včetně obměny zastaralého softwaru, upgrade GIS, projektovou dokumentaci a inženýring na akce pořízení služebny Hluboká a Modernizace služebny Petrov. V rámci dvou akcí Kancelářská technika a přístroje byly pořízeny klimatizace serveroven z prostředků ICT a ocelové skříně, které byly stejně jako vůz Octavia combi, zakoupeny z uspořenéých programových prostředků jiných akcí.

### Běžné výdaje

Z plánovaného objemu finančních prostředků (po provedení všech rozpočtových opatření) ve výši 54 322 tis. Kč bylo čerpáno 49 848 tis. Kč. Nevyčerpané prostředky činí 4 474 tis. Kč (z toho 4 277 tis. Kč jsou výdaje spolufinancované z prostředků EU).

## 11. Plán práce a prostředků na platy

### 11.1. Zaměstnanci

Státní plavební správě byl stanoven počet zaměstnanců na rok 2012 na 92 osob (jeden zaměstnanec na projekt IRIS Europe III k rozšiřování Říčního informačního systému).

V roce 2012 byl průměrný evidenční počet zaměstnanců ve fyzických osobách 84 a průměrný počet zaměstnanců přepočtený 82.

Ukazatel prostředků na platy a ostatní platby za provedenou práci byl Státní plavební správě stanoven částkou 23 507 tis. Kč, z toho ukazatel prostředků na platy 23 436 tis. Kč – ostatní platby za provedenou práci 71 tis. Kč.

Na projekt IRIS Europe III – prostředky ze SR 210 tis. Kč; prostředky z rozpočtu EU 210 tis. Kč – celkem 23 856 tis. Kč. Na projekt IRIS Europe III bylo vyčerpano z prostředků ze SR 67 451 Kč; z prostředků z rozpočtu EU 67 451 Kč. Projekt IRIS Europe III byl schválen 7. 9. 2012.

Pro překážky v práci z důvodu obecného zájmu (§ 200 zák. č. 262/2006 Sb., zákoník práce) byla našemu úřadu kompenzována ztráta na výdělků ve výši 13 028,93 Kč.

### 11.2. Absence a úrazovost

V roce 2012 bylo v úřadě odpracováno 18 259,5 dnů. Celkem bylo zameškáno 387 dnů; z důvodu nemoci 197 dnů, tj. 1,08 %, ošetřování člena rodiny 55 dnů, tj. 0,30 %, důležitých osobních překážek v práci 79 dnů, tj. 0,43 %, překážek z důvodu obecného zájmu 23 dnů, tj. 0,13 % a absence 33 dnů, tj. 0,18 %.

### 11.3. Prostředky na platy

Plán práce						
Ukazatel	Skutečnost 2011	Plán 2012	Skutečnost 2012	Rozdíl	% Plnění plánu	Index 2012/2011
	a	b	c	b - c	c : b	c : a
Průměrný počet zaměstnanců přepočtený	83	92	82	10	89	0,99
Prostředky na platy celkem z toho:	23 507	23 507	23 507	0	100	1,0
- platy	23 436	23 436	23 436	0	100	1,0
- OON	71	71	71	0	100	1,0
Průměrný plat	23 531	21 462	23 817	-2 355	111	1,0

## 12. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti

V roce 2012 nedošlo v činnosti Státní plavební správy k výrazným změnám oproti předešlým rokům. Přetrvává vysoký zájem o získání způsobilosti vůdce malého plavidla, zejména na pobočce Praha, který pobočka řeší spoluprací s volným sdružením školitelů i spoluprací s dalšími pobočkami. Dochází k maximálnímu využití kapacity všech termínů vypsaných jak pro veřejnost, tak pro uchazeče organizované školiteli a k případnému přesunutí přebývajících uchazečů do volnějších termínů pobočky Státní plavební správy v Děčíně. Soustavný je zájem o zkoušky kapitána I. a II. třídy a také zájem vůdců velkých plavidel o zkoušky k vedení plavidla pomocí radaru.

Oproti roku 2011 mírně vzrostl počet provedených technických prohlídek malých plavidel a jejich zabezpečení je dlouhodobě na hranici personálních možností, zejména pobočky Praha. Pro zvládnutí této situace se osvědčil systém plánování technických prohlídek uplatňovaný na všech pobočkách ve vybraných lokalitách a předem stanovených termínech. Žadatelé potom mohou průběžně podávat žádosti o provedení technické prohlídky v konkrétní lokalitě a zvoleném termínu. Při takto organizovaných výjezdech je efektivně využita kapacita našich techniků. V rámci provádění technických prohlídek a práce s plavebním rejstříkem lze konstatovat, že se stále nejvíce dováží použitá rekreační plavidla ze zemí západní Evropy a jejich technický stav a kvalita je uspokojivá. Současně se však zvětšuje podíl nových malých plavidel vyrobených ve střední či východní Evropě a začínají se také dovážet malá plavidla od výrobců z východní Asie.

Prozatím nedošlo k výraznému nárůstu plavby rekreačních plavidel v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou. Dokončení plavební komory v Hluboké nad Vltavou v roce 2012 prodlužuje od plavební sezóny 2013 možnost plavby z Českých Budějovic až na nádrž Hněvkovice. Tradičně největší intenzita plavebního provozu a největší počet plavidel osobní lodní dopravy se nachází na Vltavě v Praze, rekreační plavba je potom nejintenzivněji zastoupena na nádržích Slapy a Orlick. Počet zjištěných porušení předpisů se výrazně nemění, dlouhodobě nejčastějším přestupkem, zejména na nádržích vltavské kaskády, je plavba mimo režim ve výtlaku. Zvyšuje se počet povolených veřejných akcí na vodě a tím i nároky na dozor Státní plavební správy, např. na nádrži Lipno se konalo velké množství jachtařských závodů, řada kulturních i sportovních akcí se koná na Vltavě v Praze.

Vedle zmíněného pokračování projektu „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Týn nad Vltavou – České Budějovice“ bylo opraveno lodní zdvihadlo na vodním díle Orlick a zvětšeny jeho parametry. Proběhly opravy částí plavebních komor Kamýk nad Vltavou, Praha-Smíchov, Praha-Štvanice, Roztoky, Lysá nad Labem, Týnec nad Labem a Hradištko. Státní plavební správa se aktivně podílela na stanovení parametrů stavby protipovodňové ochrany přístavu Mělník, které ovlivňují bezpečnost a plynulost plavebního provozu.

Byť lze plavební podmínky na sledovaných vodních cestách dopravně významných využívaných, s výjimkou regulovaného úseku Labe, jistě hodnotit jako příznivé, tak trvající pokles na téměř nulovou hodnotu objemu tuzemské nákladní dopravy parazituje do povědomí veřejnosti o celém dopravním sektoru. Situaci částečně zachraňuje osobní lodní doprava, která i díky investicím do přístavišť resp. do splavňování horní Vltavy, stále nabízí širší možnosti ve využívání veřejností. Samostatnou kapitolou je neutuchající zájem o individuální rekreaci na vodě resp. na lodích, což z velké části plně naplňuje kapacity

úřadu, přesto za jeho činností jsou vidět převážně pozitivní stopy a jen minimálně prázdná místa.

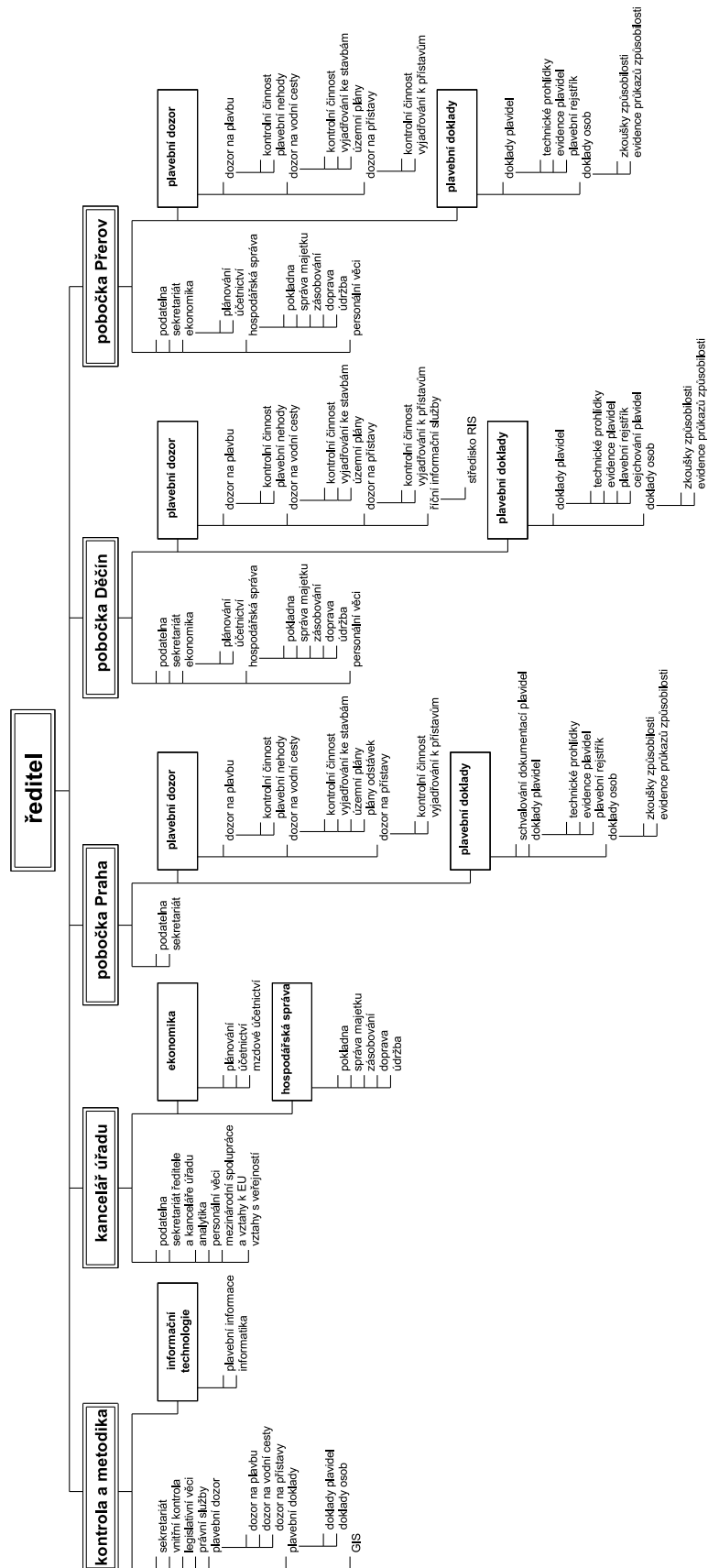
Zajištění dozoru plavební bezpečnosti na vodních cestách se tradičně účastnili jak pracovníci oddělení plavebního dozoru, tak zejména v letních měsících i pracovníci oddělení plavebních dokladů. Výsledný zvýšený počet provedených kontrol byl plaveckou veřejností pozitivně hodnocen a v nastoleném trendu bude i nadále pokračováno. Státní plavební správa v průběhu plavební sezóny opakovaně řešila konflikty mezi vůdci malých plavidel a rybáři vytvářejícími překážku v plavbě nahozenými a neoznačenými vlasci. Ve snaze předejít dalším případům byly osloveny rybářské svazy s cílem informovat o vzniklé situaci a dohodnout způsob nápravy, ze strany rybářů však nebyl zájem o spolupráci.

Provádění zkoušek vůdců „velkých“ plavidel na všech pobočkách je velmi kladně přijímáno a i přes určité obtíže s personálním zajištěním zkušebních komisařů budeme vyvíjet snahu o udržení stávajícího systému. Nadále pokračoval zájem občanů Slovenské republiky o vydání Plavecké služební knížky Státní plavební správou. Očekávaný pokles zájmu z důvodu uznání slovenských plaveckých knížek Centrální komisí pro plavbu na Rýně se nedostavil a v roce 2012 bylo v Přerově více než dvě třetiny žadatelů o vydání plavecké knížky slovenské národnosti.

Příslibem pro budoucí rozvoj rekreační plavby na Baťově kanálu a řece Moravě je podepsání dohody mezi vládou České republiky a vládou Slovenské republiky o dočasném užívání části státního území a majetku Slovenské republiky pro výstavbu a provoz stavby „Prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice – Rohatec“ na hraničním vodním toku Radějovka v katastrálních územích obcí Sudoměřice, Rohatec a města Skalica. Podepsání dohody, ke kterému došlo dne 29. 10. 2012, umožňuje pokračovat v přípravě projektu výstavby plavební komory Sudoměřice (někdy rovněž označované jako plavební komora Rohatec), která napojí Baťův kanál v jeho dolní části na řeku Moravu a prodlouží vodní cestu až do Hodonína. V případě ideálního vývoje bude plavební komora uvedena do užívání v roce 2017.

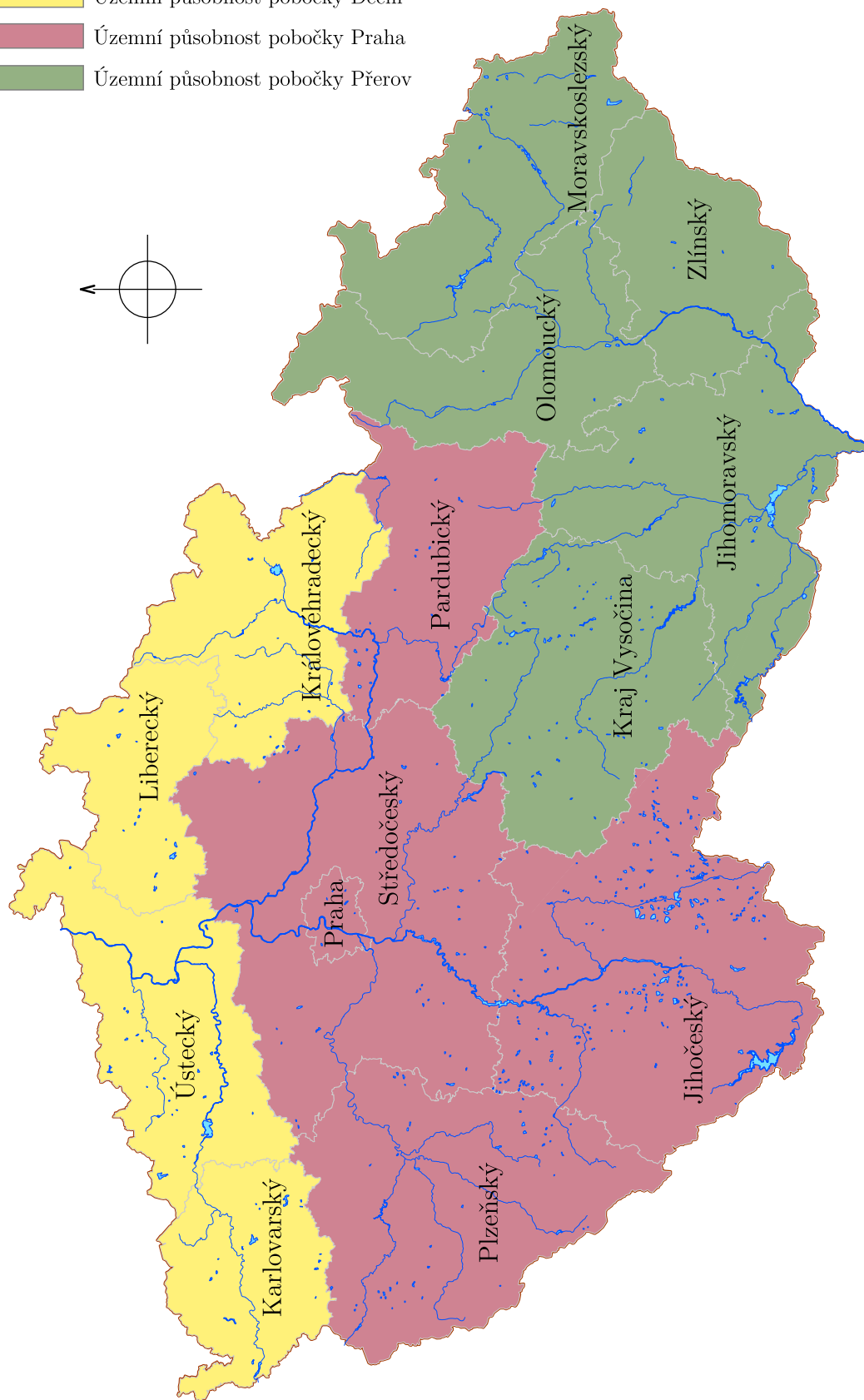
Práce vykonaná v uplynulém roce Státní plavební správou při zajištění výkonu státní správy a státního dozoru dává předpoklad pro budoucí dobré fungování plavebního úřadu.

# 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@spspraha.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: pobočka@spspraha.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: pobočka@spsdecin.cz

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

### Státní plavební správa – pobočka Přerov

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

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

### Webová stránka Státní plavební správy

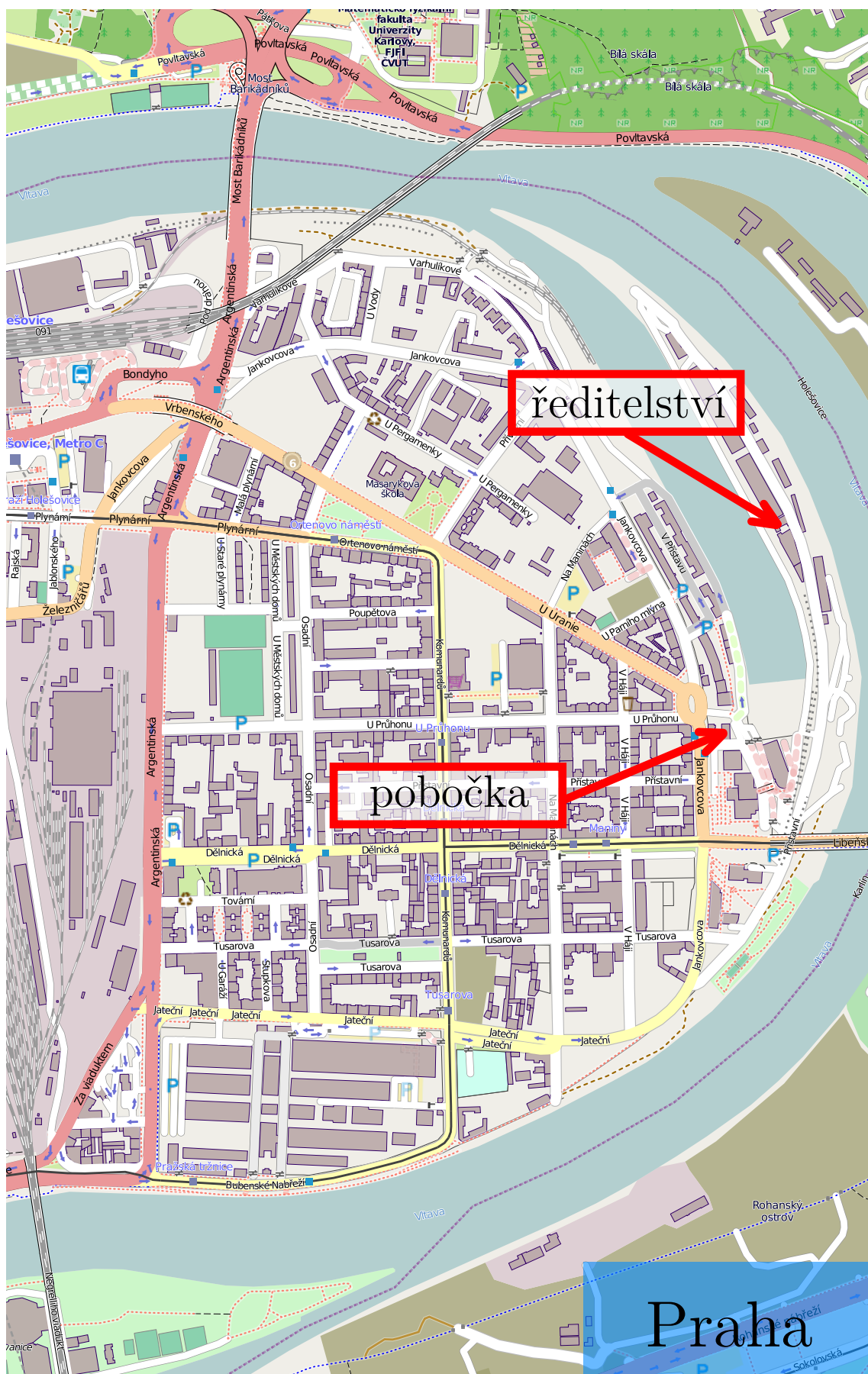
[www.spspraha.cz](http://www.spspraha.cz)

### 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 . . . . .	16
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe . . . . .	16
Přerušení plavebního provozu . . . . .	19
Kontroly plavebního provozu . . . . .	25
Přestupky v plavebním provozu . . . . .	26
Povolené veřejné akce . . . . .	26
Plavební nehody . . . . .	27
Vydaná osvědčení o vlastnictví plavidla . . . . .	30
Technický dozor na jiná než malá plavidla . . . . .	30
Technický dozor na malá plavidla . . . . .	32
Schvalování dokumentací plavidel . . . . .	32
Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2012 . . . . .	35
Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2012 . . . . .	35
Malá plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2012 . . . . .	35
Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel . . . . .	36
Vydané plavecké služební knížky . . . . .	37
Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení . . . . .	38
Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2012 . . . . .	38
Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel . . . . .	40
Půjčovny plavidel . . . . .	41
Vydané plavební vyhlášky . . . . .	47
Schválený rozpočet . . . . .	56
Vývojové tendence hospodaření . . . . .	57
Plán práce . . . . .	59

## Seznam obrázků

Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2012 . . . . .	18
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2012 (%) . . .	18
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe 2003 - 2012 . . . . .	18
Vývoj plavební nehodovosti 2003 - 2012 . . . . .	28
Vydané lodní doklady na jiná než malá plavidla 2003 - 2012 . . . . .	30
Vydaná lodní osvědčení na malá plavidla 2003 - 2012 . . . . .	33
Vydané průkazy způsobilosti na jiná než malá plavidla 2003 - 2012 . . . . .	39
Vydané průkazy způsobilosti na malá a rekreační plavidla 2003 - 2012 . . . . .	40
Organizační schéma Státní plavební správy . . . . .	62
Územní působnost Státní plavební správy . . . . .	63
Mapa pobočky Praha a ředitelství . . . . .	65
Mapa pobočky Děčín . . . . .	66
Mapa pobočky Přerov . . . . .	67