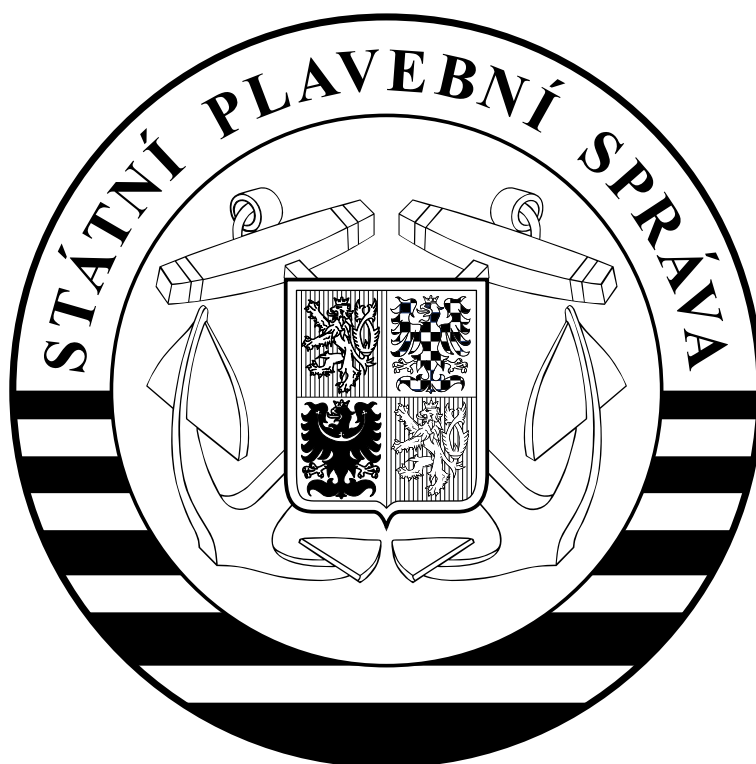


ZPRÁVA
o činnosti úřadu
v roce 2013



č. j. 175/Ř/14

Státní plavební správa
březen 2014

Obsah

1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2013	5
2. Kolektiv vedení	5
3. Úvod	6
4. Dozor na vodní cesty a přístavy	7
4.1. Plavební poměry	7
4.2. Stavby a úpravy na vodních cestách	11
5. Dozor na plavební provoz a plavební nehody	22
5.1. Dozor na plavební provoz	22
5.2. Plavební nehody	29
6. Dozor na plavidla	31
6.1. Plavidla jiná než malá plavidla	31
6.2. Malá plavidla	34
6.3. Plavební rejstřík	37
7. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel	40
7.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých	40
7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel	43
8. Výkon státní správy	45
8.1. Správní rozhodnutí	45
8.2. Jiné správní akty a kontrolní činnost	48
9. Průřezová a metodická činnost	49

10.Hospodaření	59
10.1. Schválený rozpočet	59
10.2. Vývojové tendence hospodaření	59
10.3. Příjmy rozpočtových organizací	60
10.4. Správní poplatky a pokuty	60
10.5. Rozpočtové výdaje	60
11.Plán práce a prostředků na platy	61
11.1. Zaměstnanci	61
11.2. Absence a úrazovost	61
11.3. Prostředky na platy	61
12.Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti	62
13.Organizační schéma Státní plavební správy	64
14.Územní působnost Státní plavební správy	65
15.Kde nás najdete	66

1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2013

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

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 (ADN) 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

Plavební podmínky v roce 2013 byly ovlivněny povodněmi v měsíci únoru a zásadně v měsíci červnu. Během průchodu povodňové vlny na začátku měsíce června nebylo možné užívat Vltavu k plavbě, po poklesnutí vodních stavů byla plavba zastavena v celém úseku Vltavy do doby, než správce vodní cesty zajistí plavební hloubky, obnovení plavebního značení a provoz zařízení nezbytných pro plavbu (zejména plavební komory).

Ke dni 14. června se podařilo správci vodní cesty zprovoznit úsek od spodní části Branického ostrova až po Jiráskův most, na nádrži vodního díla Slapy v úseku hráz až silniční most Vestec a na nádrži vodního díla Orlík v úseku hráz až po silniční most Podolsko. Dne 20. června 2013 byla dále obnovena plavba ve zdrži Staroměstského jezu pouze pro malá plavidla bez vlastního strojního pohonu (půjčovny) a v úseku Štefánikův most až Karlův most pro plavidla s maximálním ponorem 1,0 m. Obnova plavby v Praze pokračovala od 21. června v úseku spodní část Branického ostrova až po horní část ostrova Štvanice. Od 27. června byla obnovena plavba v úseku silniční most Týn nad Vltavou až ústí Lužnice. Dne 29. června byl obnoven provoz sportovního zdvihadla Orlík a plavební komory Kamýk nad Vltavou, provoz v úseku hráz vodního díla Orlík až silniční most Vestec, provoz na nádrži vodního díla Štěchovice a na nádrži vodního díla Vrané nad Vltavou v úseku jez až obec Davle. Následně dne 3. července byla obnovena plavba v úseku České Budějovice – přístaviště Lannova loděnice až po přístav České Vrbné pro všechny druhy malých plavidel, v úseku Poněšice až hráz vodního díla Hněvkovice, v úseku silniční most Týn nad Vltavou až silniční most Podolsko a v úseku Třebenice až vodní dílo Vrané nad Vltavou. Od 4. července 2013 byla obnovena plavba v úseku Hluboká nad Vltavou, přístaviště Hamry až hráz vodního díla Hněvkovice. Od 1. srpna byla obnovena plavba v úseku vodní dílo Vrané nad Vltavou až spodní část Branického ostrova. Od 16. srpna 2013 byla obnovena plavba v úseku nadjezí vodního díla České Vrbné až po přístaviště Hamry. Dne 4. září byla obnovena plavba v úseku nový silniční most v Tróji až po soutok s Labem a tím byla zprovozněna celá vltavská vodní cesta. Do konce plavební sezóny 2013 byla zastavena plavba pouze na úplném začátku této vodní cesty, a to v podjezí Jiráskova jezu v Českých Budějovicích.

K zastavení plavby z důvodu zámrazy v roce 2013 nedošlo.

Plavební odstávky proběhly podle schváleného plánu v termínu od 7. 10. 2013 do 3. 11. 2013. Schválené a projednané termíny přerušení plavebního provozu byly dodrženy. Průběžně byl v roce 2013 omezen plavební provoz z důvodu výstavby nového silničního mostu v Tróji.

Sřřední Labe

Plavební podmínky v roce 2013 byly, stejně jako na Vltavě, zásadně ovlivněny povodněmi v měsíci červnu. Během průchodu povodňové vlny na začátku měsíce června nebylo možné vodní cestu užívat k plavbě, po poklesnutí vodních stavů byla plavba zastavena v celém úseku středního Labe do doby, než správce vodní cesty zajistí plavební hloubky, obnovení plavebního značení a provoz zařízení nezbytných pro plavbu, zejména

plavebních komor. Od 12. června 2013 se podařilo správci vodní cesty obnovit plavbu v úseku Přelouč – Toušeň pro plavidla s ponorem do 180 cm. Následně úsek Toušeň – Mělník byl obnoven pro plavbu dne 3. července 2013 s ponorem omezeným do 160 cm. Dne 13. srpna byla obnovena plavba na středním Labi v úseku Toušeň – Mělník pro plavidla s ponorem do 180 cm. Do konce roku nebyly v úseku Přelouč – Mělník obnoveny plavební hloubky na hodnotu 210 cm.

K zastavení plavby z důvodu zámrazy nedošlo na celé středolabské vodní cestě.

Schválená plavební odstávka plavebních komor proběhla v plánovaném termínu. Zahájena byla 30. 9. 2013 a ukončena ve většině případů 6. 10. 2013. Výjimkou byly plavební komory Poděbrady a Nymburk, kde plavební odstávka proběhla v termínu od 30. 9. 2013 do 20. 10. 2013 a plavební komory Klavary, Hradištko a Lysá nad Labem, kde plavební odstávka trvala do 3. 11. 2013. Během odstávky byly na plavebních zařízeních provedeny všechny plánované práce.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

K zastavení plavby z důvodu dosažení limitního stavu došlo jednak v měsíci únoru, dále pak byly plavební podmínky v roce 2013 zásadně ovlivněny povodněmi v měsíci červnu.

Plavební podmínky v období od ledna do května roku 2013 byly pro plavbu velice příznivé – v úseku Mělník až Lovosice bylo možno po celé toto období využívat zvýhodněných ponorů 210 cm díky průtokům nad 150 m³/s v profilu vodočtu Mělník. V úseku Lovosice až Ústí nad Labem-Střekov bylo možno v období leden až květen na základě vodních stavů na vodočtu v Ústí nad Labem nad 280 cm (resp. nad 300 cm) využívat po dobu celkem 90 dnů zvýhodněný ponor 210 cm (resp. po dobu 65 dní ponor 220 cm). Plavební provoz se pro vysoký vodní stav v úseku Mělník až Lovosice zastavil pouze na jeden den v únoru a v úseku Lovosice až Ústí nad Labem-Střekov na dva dny v únoru.

Zámraza se v kanalizovaném úseku v roce 2013 nevyskytla.

Plavební parametry od začátku června po zbytek roku byly zásadně ovlivněny povodní, která zasáhla Českou republiku na začátku tohoto měsíce. Plavební provoz byl pro vysoký vodní stav zastaven dne 2. června po prudkém nástupu povodně vyvolané silnými dešti. Kulminace povodně na vodočtu Mělník probíhala dne 5. června v úrovni 930 cm (průtok přes 3900 m³/s) od půlnoci do 7 hodin ráno. Během dne 13. června klesl vodní stav pod limitní úroveň pro plavbu, tj. pod 450 cm, avšak plavební provoz nemohl být s tímto poklesem okamžitě obnoven.

Po odeznění povodně zahájil správce vodní cesty práce na odstraňování povodňových škod. Plavební objekty i plavební značení byly povodní silně zasaženy. Plavba mohla být postupně obnovována směrem proti proudu tak, jak správce vodní cesty prováděl měření hloubek v plavební dráze, vyhodnocoval zaměřené kubatury nánosů (včetně provizorního vyznačení okrajů plavební dráhy) a jak docházelo k obnovení provozu plavebních komor v provizorních podmínkách. Ruční ovládání mechanismů plavebních komor, na plavebních komorách byla mimo provoz světelná signalizace, apod.

Od 2. července 2013 se podařilo správci vodní cesty obnovit plavbu v úseku Horní Počápy až Mělník pro plavidla s ponorem do 180 cm. Tento stav trval i na konci roku 2013. Plavba byla částečně obnovena v úseku z veřejného přístavu Ústí nad Labem-Vaňov

do dolního plavebního kanálu vodního díla Lovosice dne 20. června odpoledne, vzhledem k provizornímu značení pouze za podmínky nesnížené viditelnosti, dne 22. června pak byl úsek pro plavbu prodloužen až do veřejného přístavu Lovosice-Prosmyky.

Dne 4. července bylo dokončeno provizorní vyznačení plavební dráhy plovoucími znaky v celém kanalizovaném úseku a plavební provoz zde mohl být obnoven alespoň v omezeném rozsahu – jednak za podmínky nesnížené viditelnosti, jednak vlivem nánosů musel být omezen maximální ponor plavidel (ve vjezdu do veřejného přístavu Mělník na hodnotu 120 cm, v úseku Mělník až Lovosice-Prosmyky na hodnotu 180 cm, v úseku Lovosice-Prosmyky až Ústí nad Labem-Střekov byl ponor omezen též na 180 cm, a to v případě, že provozní hladina ve zdrži vodního díla Ústí nad Labem-Střekov by poklesla pod střední úroveň povoleného rozmezí hladin dle Manipulačního řádu vodního díla), dále bylo vlivem nánosů nutné vyloučit obratiště plavidel v Prosmykách z provozu. Toto omezení ponorů (kromě vjezdu do přístavu Mělník) zůstalo v platnosti po celý zbytek roku, stejně tak i zákaz používání zmíněného obratiště.

Informace o postupném otvírání plavby byly veřejnosti předávány ve Sděleních Státní plavební správy a v pravidelném vysílání plavebních informací na VHF kanále č. 80.

Odstávku plavebních objektů na dolním Labi v roce 2013 správce vodní cesty neplánoval a kromě uvedeného červnového období byla v provozu vždy minimálně jedna z plavebních komor.

Dolní Labe – regulovaný úsek

V období leden až květen byly plavební podmínky vcelku příznivé, minimální vodní stav, který byl v tomto období na úředním vodočtu v Ústí nad Labem zaznamenán, byl 230 cm. V únoru byla na jeden den plavba zastavena pro vysoký vodní stav. V následujícím období byl plavební provoz taktéž ovlivněn červnovou povodní, jak je uvedeno níže.

Zámraza se v regulovaném úseku v roce 2013 nevyskytla.

Plavební provoz byl zastaven s nástupem zmíněné povodňové vlny ode dne 2. června. Táhlá plochá kulminace povodně na úředním vodočtu v Ústí nad Labem probíhala v délce cca 7 hodin od nočních hodin 5. června do rána dne 6. června a dosáhla úrovně 1068 cm (průtok 3700 m³/s). K poklesu vodních stavů pod limitní úroveň 540 cm došlo dne 13. června, plavební provoz však i v tomto úseku musel zůstat nadále zastaven, aby mohl správce vodní cesty nejprve zahájit kontrolu plavební dráhy a její postupné vyznačení. Plovoucí vyznačení okrajů plavební dráhy bylo téměř kompletně rozplaveno a cca 90% břehových plavebních znaků bylo poškozeno. Ve vjezdech do přístavních bazénů Děčín-Rozbělesy a Centrálního přístavu Ústí nad Labem-Krásné Březno byly lokalizovány rozsáhlé nánosy, v Rozbělesích o mocnosti téměř 2 m.

K částečnému obnovení plavby v úseku ze státní hranice ve Hřensku do veřejného přístavu Ústí nad Labem-Vaňov došlo dne 18. června v odpoledních hodinách. Plavba byla možná pouze při vodních stavech nad 275 cm na úředním vodočtu v Ústí nad Labem a za podmínky nesnížené viditelnosti. Plavební dráha nebyla vyznačena plovoucí signalizací a plavba pomocí radaru nebyla možná. Správce vodní cesty zajistil přednostně odtěžení nánosů ve vjezdech do přístavních bazénů a postupně docházelo k dalšímu upřesňování podmínek pro plavbu. Po poklesu vodních stavů pod hranici 275 cm na úředním vodočtu v Ústí nad Labem bylo na celém úseku regulovaného Labe z důvodu nánosů v plavební

dráze vyhlášeno snížení maximálních ponorů plavidel o 20 cm oproti příslušnému ustanovení Plavební vyhlášky Státní plavební správy č. 3/2011. Toto omezení ponorů trvalo ve II. úseku regulovaného Labe do 23. listopadu a v I. úseku do 2. prosince.

Informace o postupném otvírání plavby byly veřejnosti předávány ve Sděleních Státní plavební správy a v pravidelném vysílání plavebních informací na VHF kanále č. 80.

V rámci rekonstrukce železničního mostu v Děčíně bylo povoleno zastavení plavby v profilu mostu na jeden den v srpnu a na dva dny v říjnu. Pro uložení potrubí vysokotlakého plynovodu v Děčíně bylo povoleno v srpnu na dva dny zastavení plavebního provozu v daném profilu. Z důvodu vyhledávání plavební překážky v lokalitě Valtířov bylo na jeden den v červnu povoleno zastavení plavebního provozu.

Morava včetně Bařova kanálu

Vodní poměry na sledované vodní cestě Morava včetně Bařova kanálu byly i v tomto roce ustálené a pro plavbu vyhovující. Během jarních i letních měsíců nenastaly povodňové stavy, které by si vyžádaly mimořádná opatření pro obnovení a zajištění vlastní plavby.

Podobně jako v minulých letech neovlivnila vzniklá zámraza prakticky žádným způsobem plavbu vzhledem k jejímu rekreačním a sezónnímu charakteru.

Po celou plavební sezónu nedosáhly vodní stavy hodnot, které by si vyžádaly zastavení plavby.

Delší odstávky na vodní cestě za účelem stavebních a udržovacích prací nebyly. Vše bylo řešeno buď jen krátkodobým operativním snížením hladiny, případně práce proběhly bez omezení za normálního plavebního provozu.

Vodní cesty účelové

Na některých přítocích Vltavy, které jsou účelovými vodními cestami, konkrétně na Sázavě, Otavě a Lužnici byla zastavena plavba z důvodu průchodu velkých vod v měsíci červnu. Plavba byla obnovována průběžně a v obdobných termínech uvedených pro vltavskou vodní cestu.

Plavební poměry na ostatních účelových vodních cestách byly v roce 2013 částečně rovněž ovlivněny klimatickou situací ze začátku června, nicméně vzhledem k rekreačnímu charakteru plavebního provozu na těchto vodních cestách nemělo případné krátkodobé zvýšení vodní hladiny na následný plavební provoz zásadní vliv a Státní plavební správa nezaznamenala žádný případ omezení plavebních podmínek na těchto vodních cestách. Ani případná zámraza na těchto vodních cestách neměla na plavební provoz vzhledem jeho sezónnosti žádný vliv.

Na vodním díle Brno pokračovalo odstraňování sinic. K provzdušňování vody bylo využito patnáct kusů aeračních věží, které byly podobně, jako v minulém roce, na podzim demontovány. Nadále byl na přítoku do přehrady dávkován síran železitý, který napomáhá snížení obsahu fosforu ve vodě. Na podzim byla hladina přehrady snížena cca o 5 m oproti normálnímu stavu.

Na vodním díle Plumlov, po dokončení odstraňování sedimentů ze dna přehrady a nezbytných oprav, začalo v srpnu jeho vlastní napouštění. Kvůli eliminaci znečištění vody

fosforem byla voda napouštěna na všech přítocích přes nainstalovaná srážecí zařízení. Podobná technologie se osvědčila na již zmíněné Brněnské přehradě.

4.2. Stavby a úpravy na vodních cestách

Vltava

Bezprostředně po snížení průtoků po povodni v červnu 2013 zahájil správce vodní cesty práce na odstraňování povodňových škod na vodní cestě a plavebních objektech. Přednostně byly prováděny práce, bez kterých by nemohl být obnoven plavební provoz. Byla provedena oprava protržených hrází plavebních kanálů Vraňany – Hořín a Troja – Podbaba. Proběhla oprava podemletých a stržených břehů nejen v uvedených plavebních kanálech. Průběžně byly odstraňovány nánosy na vodní cestě a v plavebních kanálech plavebních komor, realizovala se obnova plavebního značení. S výjimkou podjezí Jiráskova jezu v Českých Budějovicích byly postupně po povodních z června 2013 na vltavské vodní cestě obnoveny stanovené plavební hloubky. Proběhly nezbytné opravy technologických částí plavebních komor, další opravy budou pokračovat i v roce 2014. Přístavní činnost veřejných přístavů Praha-Smíchov a Praha-Holešovice probíhala standardním způsobem bez zásadních koncepčních změn. Přístavy jsou po odstranění nánosů vzniklých během povodně v bezpečném a provozuschopném stavu. Ve veřejném přístavu Praha-Radotín do konce roku 2013 nebyla obnovena přístavní činnost z důvodu nánosu ve vodní části přístavu (probíhá pouze činnost v pozemní části přístavu).

V roce 2013 pokračovala intenzivní výstavba v rámci projektu „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Týn nad Vltavou – České Budějovice“, a to na stavbě sportovního přístavu Hluboká nad Vltavou. Akce byla v průběhu roku ovlivněna průchodem velkých vod. Významnou investiční akcí na Vltavě v Praze, která pokračovala i v roce 2013, je výstavba nového Trojského mostu, který bude nezbytnou součástí trasy Městského okruhu. Státní plavební správa musela v prostoru stavby koordinovat plavební provoz zejména s ohledem na pravidelnou lodní linku a také v době probíhajícího mistrovství světa ve vodním slalomu na vodáckém kanálu Troja.

Proběhly dílčí kontroly vodní cesty organizované Státní plavební správou za přítomnosti správce vodní cesty. Kontroly se týkaly především postupu při odstraňování povodňových škod s ohledem na optimální obnovování plavebního provozu. V průběhu roku 2013 byly také provedeny pravidelné i mimořádné 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. Připomínky vznesené při dohledech jsou zahrnuty do plánu oprav a údržby. Prohlídky potvrdily, že díla jsou v bezpečném a provozuschopném stavu. Rovněž proběhla kontrola ve veřejném přístavu Praha-Smíchov, zaměřená na organizaci plavebního provozu a zabezpečení přístupu posádek k plavidlům v době zvýšených vodních stavů. Ke dni 31. 12. 2013 ještě nebyla kontrola uzavřena.

Sřřední Labe

Bezprostředně po snížení průtoků po povodni v červnu 2013 zahájil správce vodní cesty práce na odstraňování povodňových škod na vodní cestě a plavebních objektech. Přednostně byly prováděny práce, bez kterých by nemohl být obnoven plavební provoz. Průběžně byly odstraňovány nánosy na vodní cestě a v plavebních kanálech plavebních

komor, navazovala obnova plavebního značení. Proběhla oprava technologických částí plavebních komor. Do konce roku nebyly obnoveny plavební hloubky v plném rozsahu na hodnotu 210 cm v úseku Přelouč až Mělník, kde ještě na konci roku 2013 bylo možné plout pouze s ponorem 180 cm. Odstraňování nánosů bude tedy probíhat ještě i v roce 2014. Ve veřejném přístavu Kolín probíhala přístavní činnost beze změn oproti předchozím rokům. V přístavu Chvaletice se nadále pokračovalo v přípravách technického řešení s cílem upravit stávající proudové poměry tak, aby nedocházelo k zanášení plavební dráhy.

Na vodním díle Poděbrady byla provedena rekonstrukce horních vrat plavební komory. Na vodním díle Lysá nad Labem proběhla oprava lávky dolních vrat a oprava horní dělicí zdi včetně montáže vazacích prvků na horní dělicí zdi plavební komory. Na ostatních plavebních komorách se v rámci plánované odstávky uskutečnila cyklická údržba. Ve zdrži vodního díla Čelákovice byla zahájena výstavba nové lávky pro pěší a cyklisty.

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. Také po průchodu povodně proběhly dílčí kontroly vodní cesty organizované Státní plavební správou a probíhající opět za přítomnosti správce vodní cesty. Tyto kontroly byly zaměřeny na postup při odstraňování povodňových škod vzhledem k optimálnímu obnovování plavebního provozu. V průběhu roku 2013 byly také provedeny pravidelné a mimořádné 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. Na vodním díle Velký Osek – plavební komoře v rámci odstávky proběhla mimořádná technicko-bezpečnostní prohlídka, která potvrdila havarijný stav horních poklopových vrat. S ohledem na zajištění plavebního provozu byla osazena náhradní vrata, která zabezpečují provoz. Řádné prohlídky potvrdily, že jinak jsou díla v bezpečném a provozuschopném stavu.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Stav staveb na vodních dílech v kanalizovaném úseku dolního Labe byl v předpovodňovém období uspokojivý. Bezprostředně po snížení průtoků po povodni v červnu 2013 zahájil správce vodní cesty práce na odstraňování povodňových škod na vodní cestě a plavebních objektech. Přednostně byly prováděny práce, bez kterých by nemohl být obnoven plavební provoz. Plavební hloubky nebyly před koncem roku 2013 obnoveny v plném rozsahu, v úseku Mělník až Lovosice-Prosmyky je maximální možný ponor omezen na hodnotu 180 cm. Jako první byla dne 20. června pro plavbu otevřena velká plavební komora Ústí nad Labem-Střekov v souvislosti s výše zmíněným obnovením plavby v úseku z veřejného přístavu Ústí nad Labem-Vaňov až na státní hranici ve Hřensku. Následně byla do provizorního provozu uvedena dne 22. června malá plavební komora Lovosice v souvislosti s prodloužením úseku otevřené plavby do veřejného přístavu Lovosice-Prosmyky. Ostatní plavební objekty byly zprovozněny ke dni 4. července, kdy do provozu byla uvedena vždy alespoň jedna komora.

Přístavy byly před povodní v provozuschopném a bezpečném stavu. Následkem povodně se ve vjezdu do přístavního bazénu Mělník vytvořil nános, který vyvolal nutnost omezení ponorů proplouvajících plavidel na maximální hodnotu 120 cm, po jeho odtěžení nebyl plavební provoz v přístavu nijak omezen.

V roce 2013 byly rovněž prováděny intenzivní práce na realizaci zajištění protipovodňové ochrany veřejného přístavu Mělník v rámci protipovodňové ochrany města Mělníka. Při přípravě a realizaci stavby se Státní plavební správa aktivně podílela na stanovení všech parametrů stavby, které ovlivňují bezpečnost a plynulost plavebního provozu. Vlastní účel stavby a její provedení bylo ještě před dokončením prověřeno při průchodu povodně z června 2013, kdy stavba ochránila přilehlé území. V rámci jejího předčasného využití se ukázaly některé vady a nedodělky, které byly po průchodu povodně v druhé polovině roku odstraněny. Proběhla rovněž oprava technologických částí plavebních komor Dolní Beřkovice.

Jak již bylo výše v článku 4.1, zmíněno, kvůli neodtěženým nánosům v plavební dráze byl omezen ponor plavidel. Správce vodní cesty však nedisponoval potřebnými financemi a těžbu těchto nánosů v kanalizovaném úseku nedokázal zajistit. Plavební úřad ve správním řízení uložil rozhodnutím správci vodní cesty termíny k odstranění nánosů, proti rozhodnutí a uloženým termínům se však správce vodní cesty odvolal a celá záležitost byla předána odvolacímu orgánu k dalším opatřením. Omezení plavebních podmínek vyvolaná vytvořenými nánosy tak byla platná od července až do konce roku.

Povodní poškozené plovoucí plavební značení okrajů plavební dráhy bylo ke dni otevření plavby obnoveno, ale obnova břehových plavebních znaků nebyla z finančních důvodů správce vodní cesty tak rychlá. Státní plavební správa musela koncem září zahájit správní řízení ve věci dodržování povinnosti značit vodní cestu správcem vodní cesty. Z hlediska zajištění bezpečnosti plavebního provozu byl rozhodnutím uložen termín k doplnění alespoň zákazových a příkazových břehových plavebních znaků, uložený termín byl splněn.

Na vodních dílech Roudnice nad Labem a Štětí pokračovala výstavba malých vodních elektráren, pro malou vodní elektrárnu Litoměřice umístěnou na vodním díle České Kopisty bylo vydáno souhlasné stanovisko ke kolaudaci.

Na podzim byly zahájeny stavební práce na realizaci výstavby sítě veřejných přístavišť pro osobní a rekreační vodní dopravu v lokalitách Dolní Zálezly, Libochovany, Lovosice, Litoměřice, Nučnice a Libotenice. Investorem této rozsáhlé stavební akce je Ředitelství vodních cest České republiky. Státní plavební správa se zúčastňovala pravidelných kontrolních dnů. Přístaviště v Lovosicích, které je vyhrazeno pouze pro plavidla osobní lodní dopravy, bylo koncem roku zkolaudováno. Práce v ostatních lokalitách by měly být ukončeny na jaře roku 2014 před zahájením rekreační plavební sezóny. V průběhu roku byly kolaudovány další úseky cyklostezky Vídeň – Hamburk a na území Ústeckého kraje je již tato cyklostezka s výjimkou krátkých úseků dokončena. Výstavba přístavišť v návaznosti na průběžně dokončovanou evropskou cyklostezku tak vhodně doplňuje rekreační a sportovní aktivity na vodní cestě a podél ní.

Další projekty, ke kterým byla vydána stanoviska Státní plavební správy, se týkají výstavby přístaviště pro rekreační plavidla v Roudnici nad Labem a servisního centra pro malá plavidla tamtéž. Souhlasné stanovisko pro vydání územního rozhodnutí bylo vydáno pro vybudování přístavu pro sportovní plavidla a plavidla osobní vodní dopravy v obci Malé Žernoseky.

V závěru roku bylo vydáno stanovisko pro zpracovatele projektové dokumentace na opravu železničního mostu Lovosice – Žalhostice.

Na vodních dílech byly po povodni provedeny za naší účasti mimořádné kontroly technicko-bezpečnostního dohledu, jejichž závěrem bylo konstatování, že vodní díla jsou po průchodu povodně v bezpečném a provozuschopném stavu.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Povodňové nánosy ve vjezdech do přístavních bazénů veřejných přístavů byly po obnovení plavebního provozu urychleně odtěženy, přístavy byly v bezpečném a provozuschopném stavu.

Pokud se týká plavební dráhy v regulovaném úseku, jak již bylo výše popsáno, povodňové nánosy zde způsobily snížení povolených ponorů plavidel o 20 cm. Toto opatření trvalo déle než 5 měsíců. Ve správním řízení byly správci vodní cesty uloženy termíny k zajištění obnovy plavebních hloubek tak, aby bylo možné uvedené opatření zrušit. V regulovaném úseku Labe správce vodní cesty uložené termíny dodržel a tak bylo možné ve II. úseku od 23. listopadu a v I. úseku od 2. prosince ponorová omezení zrušit.

Plovoucí značení okrajů plavební dráhy bylo povodní z větší části nevratně poškozeno. Z finančních důvodů nemohl správce vodní cesty obnovit vyznačení bóje s dosud užívaným kruhovým plovákem v plném rozsahu. V první fázi obnovy byla plavební dráha v místech, kde byly bóje poškozené či ztracené, vyznačena pomocí dříve používaných dřevěných tyčových plovatek bez radarových odražečů. Toto opatření bylo pouze provizorní a vedlo k opatření povolit plavbu pouze za nesnížené viditelnosti. Proto na návrh správce vodní cesty za účasti plavebního úřadu byly na okrajích plavební dráhy u obce Dobkovice zkušebně instalovány dvě bóje válcového typu s radarovými odražeči (využívané ke značení okrajů plavební dráhy v kanalizovaném úseku). Zkouškou bylo ověřeno, že tyto bóje, kterých měl správce vodní cesty vzhledem k nižší pořizovací ceně k dispozici větší množství, jsou i v prostředí se silnějším prouděním stabilní a zobrazení radarového odrazu i při náklonu bóje je vyhovující. Ve druhé etapě tedy mohl správce vodní cesty použít tyto bóje a omezení plavebního provozu spočívající v podmínce nesnížené viditelnosti bylo možné zrušit.

Pro břehové plavební značení byla přijata stejná opatření jako v kanalizovaném úseku – ve správním řízení byl rozhodnutím uložen termín k doplnění alespoň zákazových a příkazových břehových plavebních znaků, uložení termín byl splněn.

Ze stavebních akcí v regulovaném úseku Labe je nutné zmínit dvě rozsáhlejší stavby – jednak rekonstrukci železničního mostu v Děčíně a dále realizaci plynovodní shybky mezi silničním a železničním mostem v Děčíně. Při rekonstrukci železničního mostu, jejímž investorem byla Správa železniční dopravní cesty, došlo při vodních stavech mezi 200 cm až 260 cm již na přelomu roků 2012/2013 následkem činnosti zhotovitele stavby ke zhoršení plavebních podmínek v plavebním profilu mostu. Stavebník v neplavebním pravobřežním poli sice v souladu s projektovou dokumentací zhotovil násyp pro dočasnou komunikaci pro příjezd mechanizace ke středovému pilíři, avšak vrchní úroveň této komunikace byla oproti projektu zvýšená, čímž došlo v pravém poli mostu k zastavení proudění toku a tím ke zvýšení rychlosti proudění v levobřežním (plavebním) poli mostu. Vzniklé problémy protiproudění plavidel řešil zhotovitel poskytováním přípreží. Na pokyn plavebního úřadu musela být dočasná komunikace odtěžena. Vlivem neočekávaně přetrvávajících vyšších vodních stavů i po jarních měsících nemohl zhotovitel v pracích v korytě toku pokračovat a tak stavba nabírala neustále zpoždění. Časový deficit stavby vzrostl s příchodem povodně, kdy stavební práce na mostě byly zhruba do poloviny července zcela zastaveny. Po

povodni nebylo úplně zřejmé, zda dílo bude ještě v roce 2013 pokračovat a zda je reálné rekonstrukci mostu v roce 2013 dokončit. Investor však nemohl dotační finance převést do následujícího období. Zhotovitel tedy požádal plavební úřad o umožnění navýšení horních úrovní pracovních plošin a přísypů u mostních pilířů oproti projektem stanovené kótě, aby nedocházelo k jejich zatápění vodními stavy pod 230 cm a aby tak oprava železničního mostu mohla být v daném období dokončena. Po projednání této žádosti a návrhu zhotovitele kompenzovat vzniklá omezení plavebního provozu (zúžení plavební dráhy a zvýšené proudění v profilu mostu, nutnost rozpojování delších sestav) poskytováním příprěží, vydala Státní plavební správa souhlas s předloženým řešením. Zhotovitel zajišťoval poskytování příprěží pro plavby profilem mostního tělesa v období od obnovení stavebních prací v srpnu do kompletního odtěžení přísypů v závěru roku. Ve druhé polovině prosince byla stavba uvedena do zkušebního provozu.



Původní stav



Těsně před dokončením stavby

Realizace shybky pro plynovod spojující levobřežní a pravobřežní část města Děčín též souvisela s rekonstrukcí železničního mostu. Jediné plynovodní potrubí propojující obě městské části původně vedlo na mostě pod železniční lávkou. Z bezpečnostních důvodů ale vysokotlaké plynovodní potrubí na tělese rekonstruovaného mostu nadále zůstat nesmělo. Nově navržené propojení městského plynovodu mělo být na základě požadavků plavebního úřadu provedeno protlakem pod labským dnem, jelikož touto technologií dochází k minimálnímu ovlivnění plavebního provozu. Práce na protlaku byly zahájeny již v roce 2012. Vzhledem velkému výskytu balvanů pod labským dnem se ani po několika pokusech zhotoviteli nepodařilo touto variantou docílit propojení břehů. Po selhání technologie protlaku musela být použita metoda, kterou se potrubí pokládá přes řeku jen výjimečně. Potrubí dlouhé 160 m bylo do labského dna uloženo do otevřené rýhy o šířce ve dně 5,0 m a hloubce průměrně 3,10 m. K navrženému řešení bylo vydáno podmíněčné souhlasné stanovisko.

V lokalitě Ústí nad Labem-centrum bylo koncem května zkolaudováno přístaviště pro osobní vodní dopravu. Umístěné plovoucí zařízení bylo první z řady typizovaných plovoucích zařízení. Plovoucí zařízení tohoto typu budou následně umisťována v přístavištích kanalizovaného úseku v rámci shora uvedených investičních akcí Ředitelství vodních cest České republiky.

Morava včetně Baťova kanálu

Na řece Moravě a na Baťově kanálu probíhaly v roce 2013 práce na dovybavení přístavních míst informačními tabulemi a záchrannými prostředky, jejichž realizace započala již na podzim roku 2012 a zpoždění nastalo vlivem zdlouhavého schvalování v úseku řeky Moravy, která vede společnou státní hranicí se Slovenskou republikou. V této lokalitě musí schválení projít řízením na úrovni krajských úřadů. Všechna přístaviště postavená za účasti Ředitelství vodních cest ČR jsou v současnosti v provozu. Další akcí týkající se přístavních míst je proces schvalování stavebních úprav na dovybavení přístavních míst o inženýrské sítě, tzn. doplnění přístavišť o rozvod elektrické energie, rozvod vody a rovněž kanalizace.

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 kůlů zaražených do dna Baťova kanálu.

V rámci přípravy stavby přístavu Petrov bylo vydáno stavební povolení a očekává se, že započetí stavby začne v průběhu jarních dnů roku 2014. 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. Během stavby se očekává uzavírka úseku na podzim roku 2014, kdy již budou dokončeny práce na přístavu a bude nutné odstranit ochrannou hráz mezi průplavem a samotným přístavem. Dokončení stavby přístavu se posunulo oproti původnímu plánu na rok 2015.

I další projektované přístavy, které by měly doplnit a zlepšit služby na Baťově kanálu a byly již zahájeny v roce 2012, nadále pokračují. Jedná se o přístavy Napajedla Pahrbeek a Veselí nad Moravou, kde je projektová dokumentace již doladěna a nyní probíhá územní řízení. 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 inženýrské sítě.

Kontrolní činnost útvaru 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 Baťova kanálu a přístavišť.

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 uplynulém roce i nadále zřizována stanoviště individuálními vlastníky malých plavidel. Provoz větších sportovních přístavů zůstává na úrovni předchozích let. Na nádrži vodního díla Hracholusky byla v uplynulém roce i nadále zřizována nová a legalizována stávající stanoviště pro individuální vlastníky malých plavidel. Na nádrži vodního díla Seč byl zhotoven lyžařský vleč pro vodní lyžování. Všechny uvedené aktivity probíhají v případě vydání souhlasného stanoviska Státní plavební správy.

V rámci stavebního řízení na opravu výpustního zařízení vodního díla Máchovo jezero v národní přírodní památce Swamp bylo vydáno souhlasné stanovisko.

Na vodním díle Plumlov byly po ukončení odstraňování sedimentů ze dna přehradu prováděny sanační práce na tělese hráze. Sanační práce spočívaly v položení nové těsnicí fólie hráze na návodní straně přehradu, jejím přisypáním filtrační vrstvou a konečným zahrnutím lomovým kamenem. Dále byla odstraněna stávající komunikace na horní hraně přehradního tělesa a položena nová komunikace. Napouštění zdrže započalo na konci léta roku 2013.

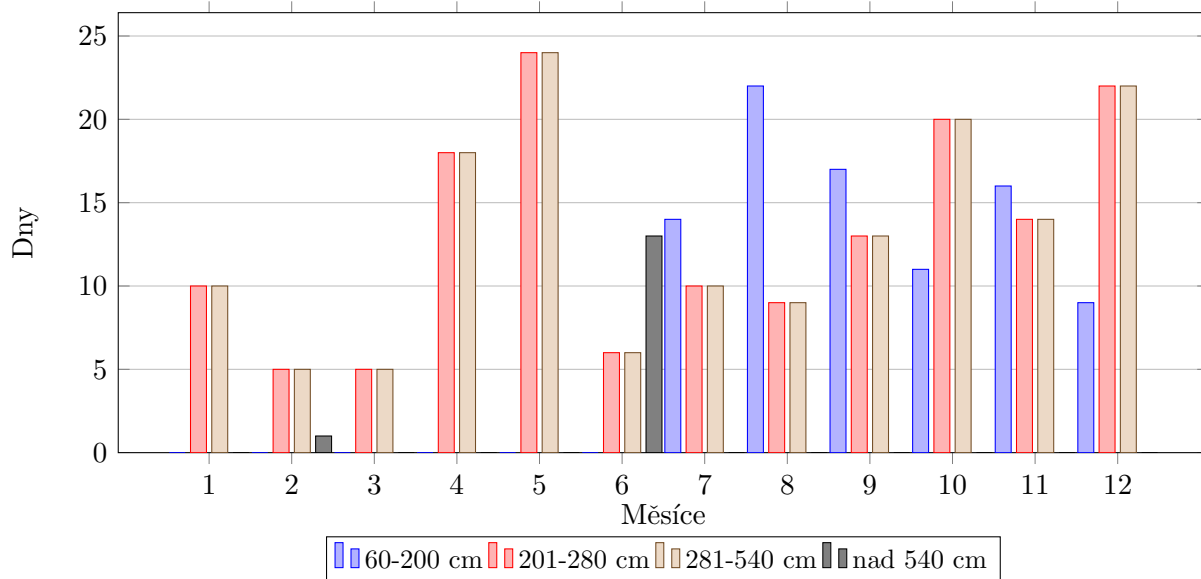
Vodní dílo Vranov, kde měly být v roce 2013 zahájeny stavební práce na opravě hráze, je prozatím pozastaveno. Dle informací Povodí Moravy, s. p., se stavební práce odsunují o dva roky z důvodu nedostatku finančních prostředků. Celkové náklady na opravu jsou odhadovány na devadesát milionů korun. Přejít přes korunu hráze, který by jinak byl zcela uzavřen pro automobilovou i pěší dopravu, tak bude možný také v letní sezóně roku 2014. Stavební zásah do hráze si vyžaduje její nevyhovující technický stav, zejména konstrukce přemostění přelivů. Koruna hráze se dočká generálních oprav po téměř osmdesáti letech. Technici po prohlídce v roce 2011 konstatovali nutnou zásadní opravu, při níž stavbaři nahradí celou železobetonovou mostní konstrukci. Při stavebních pracích je plánována kyvadlová doprava mezi oběma břehy v blízkosti hráze s využitím lodí osobní lodní dopravy.

Na vodním díle Dalešice, bylo zrekonstruováno opevnění v lokalitě spouštění plavidel u hráze. Opevnění je provedeno z lomového kamene do maltového lože.

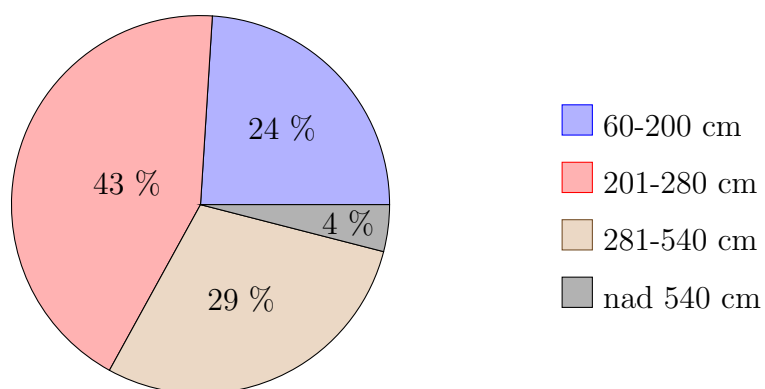
Vodní stavy					
Vodočet			Vltava– –Praha	Labe– –Brandýs n. L.	Labe– –Ústí n. L.
Vodní stavy dosud pozorované	nejvyšší	H [cm]	768	531	1185
		dne	14. 8. 2002	5. 9. 1984	16. 8. 2002
	nejnižší	H [cm]	33	25	66
		dne	3., 8. 2. 1991	7. 10. 2002	26. 6. 1934
Vodní stavy v roce 2013	nejvyšší	H [cm]	543	431	1100
		dne	4. 6. 2013	4. 6. 2013	6. 6. 2013
	nejnižší	H [cm]	46	121	155
		dne	27., 28. 7. 2013	10. 9. 2013	25. 7. 2013
Měsíční průměry vodních stavů v roce 2013 [cm]	leden	1	99,2	163,8	335,2
	únor	2	118,1	183,4	373,9
	březen	3	95,7	157,6	316,6
	duben	4	74,9	157	272,3
	květen	5	79,7	151,5	268,3
	červen	6	193,8	220,4	564,5
	červenec	7	67,9	140,3	227,6
	srpen	8	56,7	133,1	188,9
	září	9	57,9	137,9	201,7
	říjen	10	67	135,5	210,2
	listopad	11	57,7	137,9	201,5
	prosinec	12	53,9	147,7	211
Roční průměry vodních stavů [cm]	2013		85,2	155,5	280,9
	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

Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe															
Vodní stav	V měsíci roku 2013 [dny]												Celkem v roce [dny]		
[cm]	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2013	2012	2011
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	18	5
151–160	-	-	-	-	-	-	5	1	-	-	-	-	6	16	22
161–170	-	-	-	-	-	-	1	4	3	-	-	-	8	39	37
171–180	-	-	-	-	-	-	1	9	3	-	3	4	20	45	42
181–190	-	-	-	-	-	-	3	7	7	8	3	4	32	38	37
191–200	-	-	-	-	-	-	4	1	4	3	10	1	23	34	36
201–210	-	-	-	-	-	-	-	5	3	5	9	9	31	22	38
211–220	-	-	-	-	-	-	2	3	5	7	4	5	26	19	22
221–230	-	-	-	-	1	-	4	1	1	5	1	2	15	26	21
231–240	-	-	-	4	1	-	-	-	3	2	-	3	13	15	12
241–250	-	-	-	7	5	-	1	-	1	1	-	3	18	11	11
251–260	2	-	3	2	8	1	1	-	-	-	-	-	17	5	8
261–270	5	-	1	3	5	-	1	-	-	-	-	-	15	8	8
271–280	3	5	1	2	4	5	1	-	-	-	-	-	21	7	6
281–290	3	2	1	4	2	-	1	-	-	-	-	-	13	4	8
291–300	-	3	2	4	3	-	-	-	-	-	-	-	12	6	4
301–310	1	1	4	2	1	-	4	-	-	-	-	-	13	3	3
311–540	17	16	19	2	1	11	2	-	-	-	-	-	68	50	39
nad 540	-	1	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	14	0	6
Dny v měsíci- roce	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	365	366	365

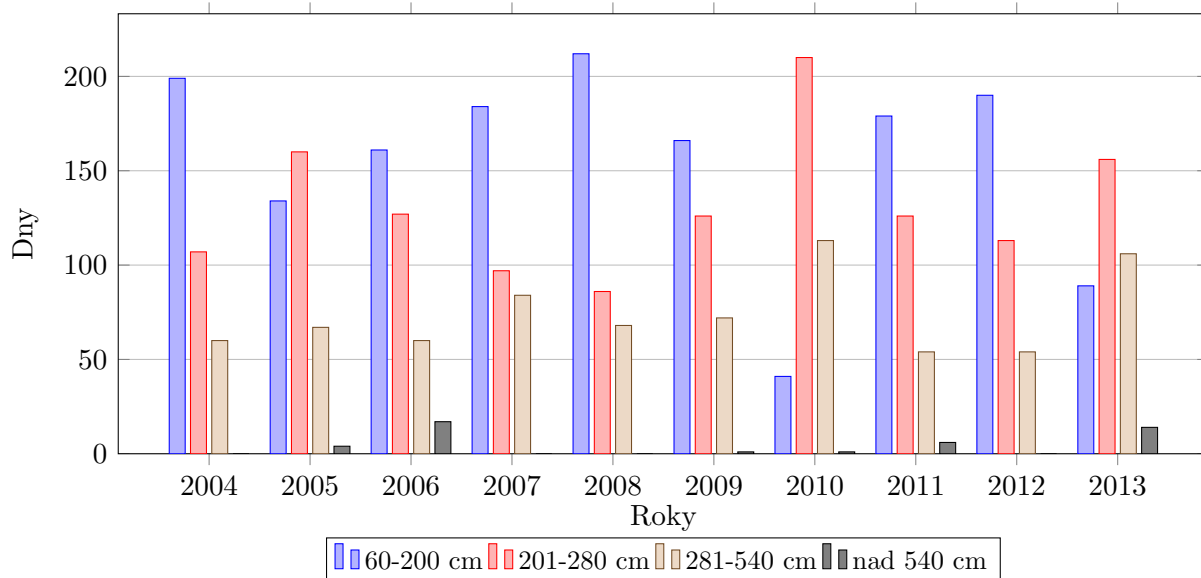
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2013



Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2013



Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe 2004 - 2013



Přerušení plavebního provozu																
Plavební komora (úsek vodní cesty)		Počet dnů přerušení plavby v měsíci roku 2013												Celkem v roce		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2013	2012	2011
Vltava	Kořensko	-	-	-	-	-	19	2	-	-	-	-	-	21	0	39
	Orlík	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4	0	0
	Kamýk n. V.	-	-	-	-	-	18	-	-	-	-	-	-	18	0	0
	Slapy	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3	0	0
	Štěchovice	-	3	-	-	-	19	4	-	-	-	-	-	26	66	0
	Vrané n. V.	-	3	-	-	-	19	31	-	-	-	-	-	53	79	0
	Praha-Modřany	-	12	-	-	-	19	31	-	-	-	-	-	62	4	0
	Praha-Smíchov	-	3	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	13	0	1
	Praha-Štvanice	-	3	-	-	-	19	31	19	-	25	3	-	100	0	0
	Praha-Podbaba	-	12	-	-	-	19	10	-	-	25	3	-	69	11	8
	Roztoky	-	12	-	-	-	19	10	-	-	25	3	-	69	11	11
	Dolánky	-	12	-	-	-	19	10	-	-	5	-	-	46	11	8
	Měřejovice	-	12	-	-	-	19	10	-	-	5	-	-	46	11	8
	Hořín	-	12	-	-	-	19	10	-	-	25	3	-	69	39	9
Labe	Týnec n. L.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6	-	-	7	29	46
	Veletov	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6	-	-	7	29	45
	Kolín	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6	-	-	7	22	45
	Klavary	-	-	-	-	-	-	-	-	1	31	3	-	35	22	45
	Velký Osek	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6	-	-	7	15	45
	Poděbrady	-	-	-	-	-	-	-	-	1	20	-	-	21	15	45
	Nymburk	-	-	-	-	-	-	-	-	1	20	-	-	21	15	45
	Kostomlátky	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6	-	-	7	15	45
	Hradištko	-	-	-	-	-	-	-	-	1	31	3	-	35	8	45
	Lysá n. L.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	31	3	-	35	8	45
	Čelákovice	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6	-	-	7	8	45
	Brandýs n. L.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6	-	-	7	8	45
	Kostelec n. L.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6	-	-	7	8	45
	Lobkovice	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6	-	-	7	8	45
	Obříství	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6	-	-	7	8	36
	Dolní Beřkovice	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0	0
	Štětí	-	1	-	-	-	29	4	-	-	-	-	-	34	13	6
	Roudnice n. L.	-	1	-	-	-	29	4	-	-	-	-	-	34	13	6
	České Kopisty	-	1	-	-	-	29	4	-	-	-	-	-	34	13	6
	Lovosice	-	2	-	-	-	21	-	-	-	-	-	-	23	13	8
	Ústí n.L.-Střekov	-	2	-	-	-	17	-	-	-	-	-	-	19	13,5	8
	Ústí n.L.-Hřensko	-	1	-	-	-	17	-	-	-	-	-	-	18	9	6
	Oblast Hřensko	-	1	-	-	-	17	-	-	-	-	-	-	18	9	6

5. Dozor na plavební provoz a plavební nehody

5.1. Dozor na plavební provoz

Kontrolní činnost

Dozor na bezpečnost plavebního provozu v územní působnosti pobočky Praha byl v rámci personálních možností Státní plavební správy přednostně orientován do lokalit s nejintenzivnějším provozem, tedy na nádrže vltavské kaskády a do oblasti Prahy. Počet porušení předpisů zjištěných Státní plavební správou se oproti minulým létům mírně zvýšil, přestože plavební sezóna byla zejména na nádrži Slapy výrazně zkrácena povodní z přelomu měsíců května a června. Státní plavební správa též prováděla několik kontrol zaměřených na nakládání s fekálními a nádními vodami. Tyto kontroly probíhaly ve spolupráci s Českou inspekcí životního prostředí.

Dlouhodobě nejčastějším přestupkem, zejména na nádržích vltavské kaskády, je plavba mimo režim ve výtlaku. Dále bylo zjišťováno použití malého plavidla k plavbě bez technické způsobilosti, bez vyznačených poznávacích znaků, bez předepsaných listin na palubě plavidla nebo vedení malého plavidla vůdcem bez oprávnění k vedení malých plavidel. Porušování pravidel plavebního provozu se projevovalo zejména v nedodržení významu signálních znaků A1 „zákaz proplutí“, překročení rychlosti stanovené plavebním značením, vlečení vodního lyžaře k této činnosti nezpůsobilým plavidlem, mnohdy mimo vyznačený prostor, nedodržení dohledu nad stojícím plavidlem nebo odmítnutí dechové zkoušky na zjištění hladiny alkoholu v krvi. Na vodní nádrži Lipno se nejčastěji objevovaly nedostatky ve vybavení plavidla především lodními listinami. V předchozích letech bylo nejčastěji zjišťováno používání kopií povinných lodních listin na plavidle, což v roce 2013 téměř vymizelo. V roce 2013, ve srovnání s předešlými lety, došlo v této lokalitě k poklesu porušování plavebních předpisů, mimo jiné v důsledku cílené kontrolní činnosti Státní plavební správy a spoluprací s jachtařskými oddíly.

Uvedená porušení předpisů platných ve vnitrozemské plavbě se Státní plavební správa snaží projednat s vůdci či provozovateli plavidel přímo na místě zjištění, nejčastěji uložením blokové pokuty nebo domluvou a stanovením termínu pro odstranění drobných nedostatků. Přesto však muselo být v 11 případech přikročeno k zadržení lodního osvědčení, byla zahajována řízení o přestupku i správní řízení pro spáchání jiného správního deliktu.

Přestupky v plavebním provozu zjištěné Policií ČR při vlastní hlídkové službě nebo při výkonu dozoru, který provádí ze zákona o vodách, byly po zdokumentování oznamovány Státní plavební správě, která je projednala ve správním řízení. Jako každý rok, tak i v roce 2013 pokračovala úzká spolupráce s Poříčnickými odděleními Policie ČR Slapy, Praha a Nymburk, s obvodním oddělením Zvíkovské podhradí a Poříčnickým útvarem Městské Policie hl. m. Prahy. Přibližně čtvrtina kontrol Státní plavební správy probíhala v přímé spolupráci s těmito policejními útvary.

Kontrolní činnost v územní působnosti pobočky Děčín byla zaměřená převážně na nákladní dopravu na Labi a probíhala tradičně celoročně. V letní rekreační sezóně pak přibýly kontroly bezpečnosti plavebního provozu na vodních cestách účelových, příležitostně i na ostatních vodních cestách. Výskyt zjištěných přestupků v plavebním provozu má ve srovnání s minulým obdobím setrvalou úroveň, stejně jako jejich závažnost.

Častým přestupkem v hodnoceném období byly drobné závady ve vyznačení poznávacích znaků na plavidlech. Jednalo se o neúplné, anebo vybledlé, tedy neudržované vyznačení. Vůdci malých plavidel nejčastěji porušovali plavební předpisy použitím plavidla k plavbě bez technické způsobilosti, mnohdy neměli na palubě předepsané listiny, takže je nemohli předložit ke kontrole, použili k vlečení vodního lyžaře plavidlo bez povolení k vlečení, opustili dráhu vyznačenou pro vodní lyžování nebo způsobovali plavbou škodlivé vlnobití. Vůdci ostatních plavidel pak nedbali na údržbu ponorových stupnic plavidel, porušovali zákaz stání nákladních lodí u můstků pro osobní lodní dopravu nebo ve vjezdu do přístavu. Poloviny přestupků se dopustili kapitáni, třetiny pak vůdci malých plavidel, ostatní porušení předpisů šla na vrub provozovatelů plavidel.

Třetina zjištěných přestupků byla projednána v blokovém řízení a přestupcům byla uložena bloková pokuta. Méně závažná porušení předpisů, anebo pokud byla zjištěná drobná závada na plavidle odstraněna na místě, postačila k nápravě domluva vůdci plavidla.

Na labské vodní cestě byly některé kontroly prováděny v součinnosti s porúčinným oddělením Policie ČR v Ústí nad Labem-Brná včetně kontrol na vodních plochách Barbora, Matylda a Stráž pod Ralskem. Rovněž dobrá spolupráce s obvodními odděleními Policie ČR probíhala při kontrolách na účelových vodních cestách, například na přehradních nádržích Skalka, Jesenice, Rozkoš a na Máchově jezeře.

Kontroly plavebního provozu byly převážně prováděny na řece Morava, včetně Baťova kanálu. Dále pak na přehradách s intenzivním provozem rekreačních plavidel, především na přehradě Dalešice a Vranov. Aby bylo možno pokrýt kontrolami i další účelové vodní cesty a šterkopískovny, byli do kontrol bezpečnosti plavebního provozu, zvláště o sobotách a nedělích, zapojováni i zaměstnanci oddělení dokladů plavidel. Došlo tak k zvýšení kontrolní činnosti a tomu úměrně k většímu počtu zjištěných přestupků proti předpisům platným ve vnitrozemské plavbě oproti roku 2012.

Nejčastěji opakujícími se přestupky na řece Morava, včetně Baťova kanálu bylo vedení malého plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami, plavba mimo výtlačný režim, provozování vodního skútru na vodní cestě pro tuto činnost nepovolené, nerespektování významu zákazového signálního znaku A. 1 „zákaz proplutí“, provozování malého plavidla neopatřeného poznávacími znaky a vedení plavidla vůdcem pod vlivem alkoholu. Provozovatelé plavidel porušovali předpisy platné ve vnitrozemské plavbě zpravidla tím, že umožnili použít v provozu plavidlo bez schválené technické způsobilosti. Při kontrolách na účelových vodních cestách bylo zjišťováno nerespektování významu zákazového znaku vůdcem malého plavidla, vedení malého plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami, plavba mimo výtlačný režim, provozování vodního lyžování nebo provozování vodního skútru v úseku, který pro tuto činnost není povolen, vedení malého plavidla osobou bez průkazu způsobilosti nebo provozování malého plavidla neopatřeného poznávacími znaky.

Přestupky, jichž se dopustili vůdci plavidel, byly projednány zpravidla na místě. V polovině případů, kdy se jednalo o drobnější porušení předpisů, postačila k nápravě domluva. Zbylé, závažnější přestupky, pokud již nebyly projednány v blokovém řízení na místě, byly následně projednány v řízení o přestupku. S provozovateli plavidel byla zahájována správní řízení pro spáchání jiného správního deliktu. Dále byla zahájena správní řízení s provozovatelem osobní lodní dopravy na vodním díle Vranovská přehrada pro provozování plavidla, které nebylo opatřeno poznávacími znaky a ve dvou případech pro

provozování plavidel technicky nezpůsobilých. Řízení o přestupku byla realizována rovněž na základě oznámení Policie ČR.

V této souvislosti zmiňujeme spolupráci s Policií ČR na vodním díle Dalešice za účasti televize a tisku, na vodním díle Brněnská přehrada – zabezpečení prostoru pro přehlídku ohňostrojů, dále pak standardní kontrolní činnost na vodním díle Vranov, na vodním díle Těrlicko a na Baťově kanále v celé jeho délce. Spolupráce s obvodními odděleními Policie ČR je na velmi dobré úrovni. Přestupky, které v provozu na vnitrozemských vodních cestách policisté zjišťovali při hlídkové činnosti, včas a na dobré úrovni oznamovali, aby je mohla Státní plavební správa projednat v řízeních o přestupku. Řada kontrol zaměřených na dodržování pravidel plavebního provozu byla realizována ve spolupráci s využitím plavidel Státní plavební správy i plavidel Policie ČR.

Vltava

Oblast Prahy je téměř celoročně vytížena intenzivním provozem plavidel osobní lodní dopravy, která zajišťují převážně vyhlídkové plavby. Oproti roku 2012 se počet těchto plavidel nezvýšil. Kromě vyhlídkových plaveb jsou v Praze provozovány přívozy. Přívoz Sedlec – Zámky (linka P1 je provozována ze Sedlce na Zámky v severním okraji Prahy), přívoz Podbaba – Podhoří (přívoz P2 spojuje vltavské břehy mezi vyústěním Šáreckého údolí a Podhořím). Tato linka je atraktivní zejména pro spojení oblastí Prahy 6 a Troje pro rekreační i běžné denní cesty. Přívoz Lihovar – Veslařský ostrov (přívoz P3 se nachází na jihu města v oblasti smíchovského lihovaru). Přívoz nabízí atraktivní spojení oblastí Podolí a Zlíchova, a to včetně výhodných návazností linek pozemní dopravy v zastávkách Lihovar a Dvorce. Přívoz Vyšehrad (přívoz P5 je provozován z Výtoně na severní cíp Císařské louky) a také přívoz Modřany – Lahovičky (přívoz P6 v jižní části Prahy, která nabízí velmi málo možností spojení obou vltavských břehů). Přívoz nabízí rychlé spojení na mnohem méně zatížený levý břeh s obdobnými prostorovými možnostmi podél páteřní cyklotrasy A1. Uvedené přívozy jsou provozovány v rámci Pražské integrované dopravy. Přívozy P1 a P2 jsou provozovány celoročně, přívozy P3, P5 a P6 od dubna do října.

Současně je Vltava v Praze, zejména ve zdrži Šítkovského jezu, velmi intenzivně využívána jak sportovci na bezmotorových plavidlech (veslaři, kanoisté, jachtaři), tak motorovými plavidly. Ze strany sportovních klubů, respektive vůdců malých sportovních plavidel na území hl. m. Prahy, dochází často k porušování pravidel plavebního provozu nedodržováním vzájemné bezpečné boční vzdálenosti, minimální vzdálenosti při křížení směru plavby s plavidly, která nejsou malými a k nedodržování obecné zásady, nevytvářet škodlivé vlnobití a sání při plavbě v blízkosti stojících plavidel či plovoucích zařízení. Počet těchto porušení se výrazně nemění. Proto se sešla Státní plavební správa s Českým olympijským výborem, který zastupuje zájmy sportovních klubů, Českým svazem vodního motorismu a Sdružením pražských plavidel, za účelem vyřešit stávající neutěšený stav. Na základě vzájemné dohody byla sestavena a zveřejněna pravidla chování účastníků plavebního provozu, pod názvem Desatero pro plavbu na Vltavě v Praze. Tato pravidla se vztahují k úseku od plavební komory Praha-Modřany po Jiráskův most. Materiál má působit především jako morální kodex. Vzhledem k tomu, že však jeho dílčí body mají oporu v Řádu plavební bezpečnosti, je vymahatelný. Zvýšený dohled na jeho dodržování v provozu na vodní cestě zabezpečuje Státní plavební správa ve spolupráci s Poříčním útvarem Městské Policie Praha a příslušným Poříčním oddělením Policie ČR. Znění Desatera, včetně relevantních ustanovení Řádu plavební bezpečnosti, je uvedeno na webových stránkách Státní plavební správy.

V roce 2013 se v Praze uskutečnil již 5. ročník výstavy prodejců plavidel a lodního příslušenství s názvem „Lodě na vodě“. Tento rok se též konal 5. ročník kulturní akce mezi Karlovým a Mánesovým mostem s názvem „Svatojánské Navalis“, na Výtoni proběhl první ročník kulturně-sportovní akce „Aprés SKI 2013“, v Helmovské zdrži letecký den „Red Bull 2013“ a v šitkovské zdrži 100. ročník veslařských závodů „Primátorek“. Tyto akce vyžadovaly velké nároky na řízení plavebního provozu v daných lokalitách. Počet povolených veřejných akcí zaznamenal oproti roku 2012 mírný vzestup. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě nebyla vydána zvláštní povolení pro vplutí do podjezí nebo nadjezí. V oblasti Prahy nebylo v roce 2013 vydáno povolení k rozrušování ledové celiny pro veřejné přístavy.

Dlouhodobě je vltavská vodní cesta využívána pro nákladní lodní dopravu ve výrazně nižších objemech, než jaké umožňuje vybavenost a kapacita této vodní cesty. Plavidla nákladní dopravy jsou využívána převážně pro přepravu stavebních materiálů směrem do Prahy, případně pro odvoz vytěžených naplavenin po povodních nebo výkopových zemín z rozsáhlejších pražských staveb.

Nejvyšší koncentrace rekreační plavby je soustředěna na nádrže vltavské kaskády, částečně také do oblasti Prahy. Intenzita rekreačního provozu potom výrazně kolísá v závislosti na počasí. V měsících květnu, červnu a září se hustota mírně zvyšuje oproti červenci a srpnu, kdy je část plavidel provozována mimo území České republiky. Ovšem provoz na vltavské vodní cestě byl v roce 2013 velmi ovlivněn červnovými povodněmi. Postupné zprovoznění vltavské vodní cesty trvalo výraznou část plavební sezóny. Rekreační plavba na nádrži Slapy v červnu a červenci prakticky neprobíhala. Dále na vltavské vodní cestě Státní plavební správa vykonávala dozor na úseku vodní cesty České Budějovice až Hluboká nad Vltavou. Zde byl registrován velmi nízký provoz, ovlivněný též výše uvedeným průchodem velkých vod.

Střední Labe

Objem přeprav v dopravě nákladů na středolabské vodní cestě zůstává již několik let na velmi nízké úrovni, která neodpovídá možnostem vodní cesty. Z přepravovaných nákladů to byly hlavně přepravy stavebních materiálů a ve velkém objemu také přepravy vytěžených nánosů při obnově plavebních hloubek po povodni. Již definitivně skončily nadrozměrné přepravy novostaveb plavidel z loděnice Chvaletice. Provoz rekreačních plavidel zůstal na stejné úrovni jako v roce 2012 a je převážně soustředěn do oblastí Brandýsa nad Labem, Lysé nad Labem, Poděbrad a Nymburka. Počet povolených akcí oproti roku 2012 vzrostl, v oblasti středního Labe se jedná především o sportovní akce, které jsou pořádány převážně v letních měsících.

Nejčastěji zjištěné závady spočívaly v nedostatečném vybavení plavidel vázacími prostředky a stavu plavidla po nakládce a vykládce vytěženého materiálu (neodklizený materiál na ochozech). Stav plavidel se průběžně kontroloval a postupně docházelo k nápravě závadového stavu. Počet přestupků zjištěných v této oblasti je stále na velmi nízké úrovni. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě bylo vydáno jedno zvláštní povolení pro vplutí do podjezí nebo nadjezí. Dále bylo vydáno jedno zvláštní povolení pro plavbu nadrozměrných tlačných sestav pro úsek Mělník až Toušeň.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Ve srovnání s minulými lety nedošlo k výraznějším změnám v intenzitě plavebního provozu velkých plavidel na tomto úseku vodní cesty, což bylo způsobeno jak trvalou stag-

nací tohoto druhu přepravy, tak i červnovou povodní. Nejčastěji transportovanými komoditami byly štěrkopísky z překladiště Kozlovice do veřejného přístavu Ústí nad Labem-Vaňov a zemědělská hnojiva z přístavu Lovochemie Lovosice do zahraničí, v menší míře občasné přepravy vícerozměrných kusových nákladů nebo technologických celků k zahraničním odběratelům. Sezónně pak v období jaro až podzim vzrůstala intenzita provozování plavidel osobní vodní dopravy, ať už se jednalo o zahraniční hotelová plavidla či plavidla vnitrostátních linek. Provoz malých rekreačních plavidel se tradičně zvyšoval od dubna do poloviny srpna a lokálně se toto zvýšení projevovalo především ve zdržích vodních děl Ústí nad Labem-Střekov a Lovosice, včetně vodní plochy Velké Žernoseky.

V rámci výstavby malých vodních elektráren na vodních dílech Roudnice nad Labem a Štětí byly povoleny dvě výjimky ze zákazu vplutí do vyznačené uzavřené vodní plochy nad a pod jezem.

Dolní Labe – regulovaný úsek

V regulovaném úseku Labe byl provoz příhraničních nákladních plavidel orientován především do veřejných přístavů Děčín a Ústí nad Labem. Intenzitu plavebního provozu negativně ovlivnily následky povodně (omezení plavebního provozu byla již podrobně zmíněna v předchozím textu).

V letní sezóně byly mezi Děčínem a Hřenskem v provozu tři osobní lodě dvou provozovatelů. Jízdní řády těchto plavidel byly zpestřeny o občasné výletní plavby do příhraničního lázeňského městečka Bad Schandau a případně až do saského hlavního města Drážďany.

Byla povolena jedna výjimka pro provozování plovoucího tělesa – záchranářského vznášedla. Dále byly povoleny tři výjimky ze zákazu vlečení osobních lodí, obsazených cestujícími. Jedna výjimka byla povolena pro zadokolesový remorkér a dvě výjimky pro malé vlečné remorkéry.

Morava včetně Baťova kanálu

Intenzita plavebního provozu a počet rekreatů na Baťově kanálu se oproti minulé sezóně zvýšily. Lze to přisuzovat příznivému počasí a postupnému zkvalitňování servisních služeb, což zvyšuje zájem o tento aktivní způsob využívání volného času. Došlo k nárůstu provozu obytných lodí a z údajů půjčoven plavidel vyplývá, že kapacita hausbótů byla plně vytížena.

Intenzitě využívání této vodní cesty úměrně odpovídala také kontrolní činnost Státní plavební správy, kterou často prováděla ve spolupráci s Policií České republiky. Oproti předcházejícím sezónám byl zjištěn i větší počet přestupků.

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

Účelové vodní cesty

Provoz na zdrži vodního díla Lipno I se oproti minulým rokům mírně zvyšuje. Současně se trvale zlepšuje stav motorových přívozů a technický stav plavidel osobní lodní dopravy je rovněž na dobré úrovni. Plavidla osobní lodní dopravy jsou využívána převážně pro vyhlídkové plavby na nádrži. Na této vodní cestě v roce 2013 ubyla jedna

osobní loď typu „Maďarka“. Vzhledem k omezením vyplývajícím z vyhlášky 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, jsou na nádrži vodního díla Lipno I provozována převážně malá plavidla s plachtou. Jednoznačným výkladem legislativy, týkající se využití spalovacího motoru na plachetnici jako pomocného, výrazně poklesl počet případů porušení příslušných ustanovení uvedené vyhlášky. Na vodní nádrži Lipno I převažuje provoz plavidel provozovatelů z Rakouska, spolkové republiky Německo, Nizozemí a také nově z Polska. Počet povolených veřejných akcí na vodě se oproti minulým létům výrazně zvýšil, jednalo se převážně o jachtařské závody. Jako v předchozím roce, přebíral koordinaci při pořádání závodů převážně Svaz jachtingu.

Na vodní ploše Velké Žernoseky byl v letní sezóně schválen provoz vymezené vodní plochy pro vodní skútry, které zde provozovatel používal pro tzv. flyboard, adrenalínovou atrakci, která byla na vodních cestách České republiky naprostou novinkou. Princip spočívá ve vodním tryskovém pohonu, který je do prkna přiváděn motorem vodního skútru. Tlak vody může jezdce vynést až do výšky 9 metrů. Zájem veřejnosti o tuto aktivitu provozovatele natolik uspokojil, že plavební úřad od něj obdržel ihned po skončení plavební sezóny 2013 žádost o vymezení vodní plochy i na následující rok.

V letním období byla v provozu na vodní ploše Matylda u Mostu vymezená vodní plocha pro vodní skútry a lyžování. Na vodní ploše Barbora bylo vydáno nové oprávnění ke zřízení a provozování vymezené vodní plochy pro vodní lyžování. Na přehradních nádržích Nechanice, Jesenice a Stráž pod Ralskem byly v provozu vymezené vodní plochy pro vodní lyžování. Na hladině vodní plochy Stráž pod Ralskem byl v provozu lyžařský vlek pro závěsné lyžování. Na Máchově jezeře v letním období tradičně probíhala osobní lodní doprava. Z ostatních vodních cest v územní působnosti pobočky Děčín byla provozována vymezená vodní plocha pro provoz vodního lyžování a vodních skútrů na vodní ploše bývalého těžebního jezera Předměřice nad Labem.

Na vodních cestách účelových či ostatních nebyl evidován výkyv v počtu zjištěných přestupků oproti minulým sezónám.

V území působnosti pobočky Přerov byl plavební provoz zejména na Brněnské přehradě. Kromě povolených veřejných akcí zde začátkem měsíce června proběhly mezinárodní ohňostrojné přehlídky, při nichž byly pyrotechnické slože umístěny na plovoucím zařízení tvořeném plovoucí mostovou soupravou. Příprava i průběh této akce byly dozorovány ve spolupráci s Policií ČR tak, aby byla zajištěna bezpečnost plavebního provozu. Pokud jde o další účelové vodní cesty, byl intenzivnější plavební provoz zejména na přehradní nádrži Dalešice, Vranov a Těrlická přehrada. Pro plavbu vodních skútrů byla využívána šterkopískovna Náklo a nově vytvořená dráha na Těrlické přehradě. Na všech těchto uvedených vodních cestách bylo možné zaznamenat zvýšený provoz zejména v mimopracovní dny. Z oznámení o přestupcích, které docházely od Policie České republiky, vyplynulo, že k provozování vodních skútrů byla také hojně, ale protiprávně, využívána šterkopískovna Vrbice u Bohumína a šterkopískovna Hlučín.

Kontroly plavebního provozu			
Vodní cesta	V pracovních dnech	Mimo pracovní dny	Celkem
Vltava	52	25	77
Střední Labe	24	2	26
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	37	14	51
Dolní Labe – regulovaný úsek	44	10	54
Morava včetně Bažova kanálu	38	15	53
Účelové vodní cesty	33	28	61
Ostatní vodní cesty	7	3	10
Celkem	235	97	332

Přestupky v plavebním provozu						
Přestupce	Sankce					
	Počet přestupků	Domluva	Napomenutí	Blokové pokuty	Ostatní pokuty	Kč
Kapitán	50	35	0	15	0	5300
Kormidelník	0	0	0	0	0	0
Převozník	3	2	0	1	0	100
Stroj mistr	0	0	0	0	0	0
Vůdce malého plavidla	171	45	3	81	42	140900
Ostatní	18	9	0	6	3	11500
Celkem	242	91	3	103	45	157800

Povolené veřejné akce	
Vodní cesta	Počet
Vltava	103
Střední Labe	23
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	34
Dolní Labe – regulovaný úsek	9
Morava včetně Bažova kanálu	15
Účelové vodní cesty	231
Celkem	415

5.2. Plavební nehody

V roce 2013 bylo zaevidováno celkem 7 malých plavebních nehod, z toho v územní působnosti pobočky Praha čtyři, pobočky Děčín tři a v územní působnosti pobočky Přerov k plavební nehodě nedošlo.

Na Vltavě došlo ke čtyřem plavebním nehodám, z nich ke dvěma na území hl. m. Prahy, a to k jedné v plavební komoře Praha-Podbaba, k jedné ve Staroměstské zdrži a ke dvěma na přehradě Orlík. Na Labi došlo ke třem plavebním nehodám, a to k jedné v plavební komoře Lovosice a ke dvěma v regulovaném úseku Labe, poblíž obcí Velké Březno a Valtířov.

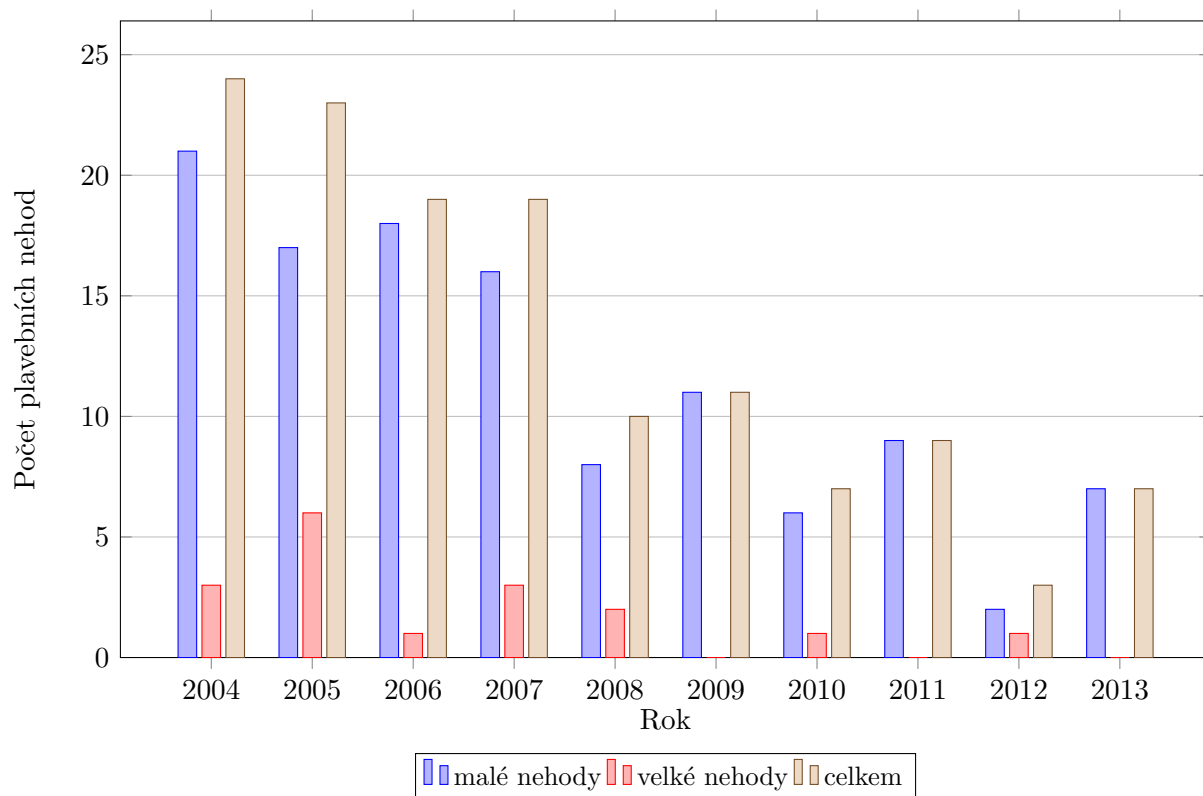
Na třech plavebních nehodách měla účast malá plavidla. Ve Staroměstské zdrži na území hl. m. Prahy, kolidovalo šlapadlo půjčovny s osobní motorovou lodí a na přehradní zdrži Orlík došlo ke dvěma vzájemným kolizím plachetnic, kdy plující plavidlo kolidovalo s plachetnicí stojící. Následkem těchto nehod byla pouze materiální škoda na plavidlech.

Na pěti plavebních nehodách měla účast jiná než malá plavidla. V jednom, již zmíněném případě, kolidovala osobní motorová loď s plavidlem půjčovny. Ve čtyřech případech mělo účast na plavební nehodě výlučně plavidlo, které není malým. V jednom případě došlo při vyplouvání tlačného remorkéru z plavební komory Praha-Podbaba k přivření plavidla vraty plavební komory. V jednom případě došlo ke kolizi osobní motorové lodi s vraty plavební komory Lovosice a ve dvou případech kolidovala v regulovaném úseku Labe nákladní motorová loď s překážkou pod vodní hladinou. Následkem těchto nehod byla rovněž jenom materiální škoda způsobená na plavidlech a v jednom případě na vratech plavební komory.

Fyzickou osobou byly zaviněny čtyři plavební nehody. Příčinou dvou plavebních nehod bylo nesprávné hodnocení plavební situace, které spočívalo v nesprávné volbě manévru, který vůdce malého plavidla nezvládl a narazil do stojícího plavidla. Příčinou jedné nehody bylo porušení plavebních předpisů osobou, která si zapůjčila šlapadlo a z bezprostřední blízkosti zkrížila dráhu osobní lodi. Příčinou jedné nehody byla nepozornost obsluhy plavební komory, která zahájila zavírání vrat v době, kdy plavidlo ještě zcela neopustilo plavební komoru. Tři plavební nehody nebyly zaviněny fyzickou osobou. Mezi ně patří dvě plavební nehody, ke kterým došlo kolizí plavidla s překážkou na dně vodní cesty a k jedné plavební nehodě, ke které došlo pro nepředvídatelnou poruchu v reverzním systému ovládání plavidla.

Plavební nehody						
Provozovatel	Malé		Velké		Celkem	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Jiná než malá plavidla	2	4	0	0	2	4
Malá plavidla	0	2	1	0	1	2
Kolize malého plavidla s jiným než malým plavidlem	0	1	0	0	0	1
Celkem	2	7	1	0	3	7

Vývoj plavební nehodovosti 2004 - 2013



6. Dozor na plavidla

6.1. Plavidla jiná než malá plavidla

Podání ve věci schválení technické způsobilosti jiných než malých plavidel jsou vyřizována v zákonných lhůtách. V okamžiku shromáždění všech podkladů pro rozhodnutí ve věci technické způsobilosti, kde nedílnou součástí žádosti o výkon státní správy je inspekční zpráva odborníka na konstrukci plavidel, osvědčení určených technických zařízení, protokol o technické prohlídce plavidla a další dokumenty podle povahy vyřizované věci, jsou žádosti vyřizovány až na malé výjimky v podstatě na počkání, maximálně do deseti dnů. Obměna Osvědčení společenství vnitrozemské plavby byla v tomto roce téměř ukončena a změny jsou zapisovány do osvědčení, což umožňuje urychlit celý proces.

Stav lodního parku v oblasti nákladní dopravy se z dlouhodobého hlediska příliš nemění, používaná plavidla jsou přiměřeně udržována a investice jsou s ohledem na současný stav lodní dopravy velmi omezené a přímo úměrné zakázkám v daném roce. Do odstavených plavidel jsou investovány jen nezbytně nutné prostředky pro zachování takového stavu, aby provozovatelé získali povolení pro umístění plavidel na vodní cestě a nemuseli tato plavidla z vodní cesty nákladně odstraňovat. V oblasti osobní lodní dopravy je situace příznivější zejména u plavidel, která působí na území hlavního města. Trvalý turistický ruch v Praze tak napomáhá obnově a alespoň dílčím investicím do tohoto dlouhodobě zastaralého lodního parku, ať už se jedná o investice z vlastních zdrojů nebo dotačních prostředků. Další rozšíření osobní lodní dopravy bude možné např. po prodloužení Baťova kanálu do Kroměříže.

Celkový stav tohoto lodního parku tzv. velkých plavidel dokresluje také skutečnost, že nebyla do provozu uvedena ani jedna novostavba a tedy lodní park pouze stárne. Pozitivní je, že v loděnici Děčín-Křešice byla provedena generální oprava podponorové části obšívky zadokolesového remorkéru ZKMR 550 Beskydy. Jedná se o poslední funkční plavidlo tohoto typu na našem území. Plavidlo je především používáno jako vlečný remorkér při proplouvání plavebně obtížným proudným úsekem českého regulovaného Labe.

Stav lodního parku v moravském regionu, kde je skladba vnitrozemské flotily ve srovnání s labsko-vltavskou vodní cestou poněkud odlišná, lze hodnotit jako uspokojivý. Několik nových plovoucích zařízení celkový stav vylepšil, stávající plovoucí zařízení jsou pravidelně udržována dle možností jejich provozovatelů.

Nejčastějšími důvody zkracování platnosti osvědčení společenství je stáří a s tím spojené opotřebení trupů plavidel s výskytem koroze, deformací a zeslabení obšívky. Dodatečné opravy jsou prováděny jinou technologií a jinými materiály než jaké byly použity v době stavby plavidla, což má za následek zvýšené namáhání nově vzniklých spojení. Dalším důvodem je morální a fyzická zastaralost strojních pohonů, soustav a systémů, které jsou zpravidla nahrazovány již použitými, částečně opotřeбенými originálními náhradními díly, získanými z likvidovaných plavidel. Remotorizace plavidel je finančně náročná a dochází k ní jen ojediněle.

U plovoucích strojů a dopravníkových sekcí na šterkovnách byla doba platnosti osvědčení zkracována na základě inspekční zprávy společnosti Československý Lloyd, spol. s r. o., z toho důvodu, že technickou prohlídku těchto plavidel nebylo možno provést na suchu.

Technický dozor na jiná než malá plavidla byl prováděn průběžně na základě žádostí provozovatelů. Zvýšená pozornost byla z popudu pobočky Praha věnována odstaveným plavidlům v přístavech, a to vždy ve spolupráci s pracovníky plavebního dozoru. Tyto společné akce proběhly v lokalitě přístavů Mělník, Hadík a Praha-Holešovice.

Zcela specificky významnou a ojedinělou akcí v segmentu technického dozoru byla výše uvedená rekonstrukce zadokolesového remorkéru ZKMR Beskydy.

Při posuzování technické způsobilosti plovoucích zařízení nebylo nutné řešit žádné podstatné problémy. V průběhu roku vzniklo několik plovoucích zařízení přestavbou z jiných plavidel a současně došlo i k přestavbě jiných plavidel než malých na plavidla malá. Jednalo se například o rozdělení dlouhých sportovních mol na několik samostatně plovoucích zařízení nebo přestavbu malých tlačných člunů a elevátorových pramic na malá plavidla. Státní plavební správa vykonala také technické prohlídky u nově evidovaných plovoucích mol, při nichž je spojeno více samostatných modulů v jeden celek. V rámci investiční akce Ředitelství vodních cest ČR byla vydána osvědčení pro dvě plovoucí zařízení – přístavní můstky v Ústí nad Labem a Lovosicích, které kromě klasické ocelové konstrukce mají i specifické membránové zastřešení a lamely na obšívce trupu, aby tak vznikl optický dojem plavidla.



Pro potřebu pořádání veřejných akcí na Rozkoši a v Píšťanech byla provozovatelům vyřazené obojživelné vojenské techniky vydána po předchozích technických prohlídkách zvláštní povolení. V rámci povolení veřejné akce na Rozkoši byla vydána 4 zvláštní povolení a v Píšťanech 11 zvláštních povolení. V agendě spojené s vyřizováním žádostí provozovatelů plavidel nebyly zaznamenány žádné problémy. Tuto agendu pozitivně ovlivňuje fakt, že se jedná o spolupráci s provozovateli, kteří už v této branži fungují dlouhodobě. Jako každý rok proběhlo několik společenských akcí na Vltavě, které vyžadovaly prozatímní osvědčení pro určitou plavbu sestav, které byly součástí produkce. Jednalo se převážně o jevištní, hledištní a provozně zabezpečovací plavidla.

V několika odůvodněných případech bylo vystaveno prozatímní osvědčení před provedením technické prohlídky plavidla klasifikační organizací.

Obdobně jako u pražské pobočky ve výše uvedeném případě dozoru na plavidla jiná než malá probíhala v uplynulém roce spolupráce pracovníků oddělení plavebních dokladů s oddělením dozoru se zaměřením na malá plavidla v provozu. Velmi pozitivně lze také hodnotit i součinnost obou oddělení při šetření výskytu ropných látek v okolí osobní lodi na Vranovské přehradě koncem roku 2013.

Těžba štěrkopísku, specifická zejména pro oblast působnosti pobočky Přerov, na stávajících lokalitách probíhala bez výraznějších změn. Společnosti prováděly údržbu a opravy těžebních strojů, plovoucích dopravníků a obslužných plavidel dle potřeb a aktuální situace. Za uplynulé období nebyly hlášeny žádné výrazné poruchy nebo odstávky spojené s technickým stavem zařízení.

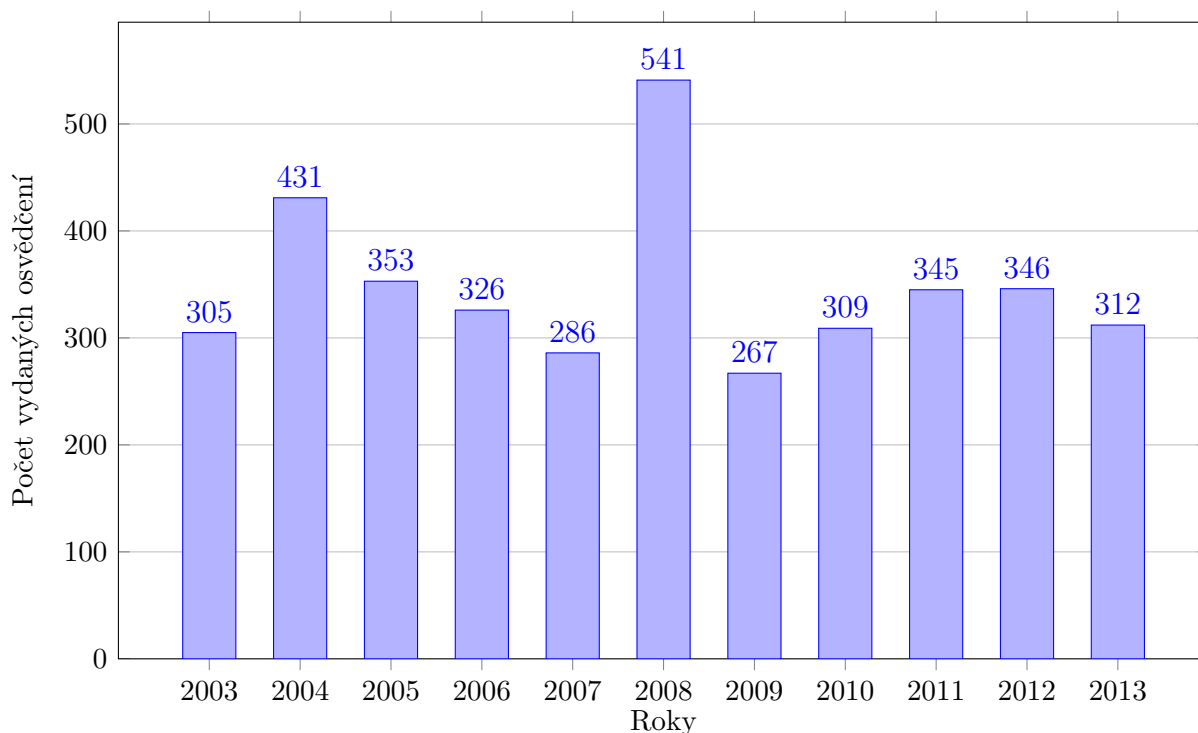
Výstavba novostaveb lodí v labských loděnicích pro zahraniční zákazníky nezaznamenala žádnou změnu a je dále v útlumu. Celkem byly vyrobeny opět pouze tři lodní trupy (tzv. „kaska“), což je stejný počet jako v loňském roce. V loděnicích Valtířov a Chvaletice nebylo stejně jako v minulém období dokončeno žádné plavidlo. V loděnici Děčín-Křešice byla dokončena dvě kaska a v loděnici v Mělníku byl takový lodní trup vyroben pouze jeden. Radikální pokles výroby zaznamenala loděnice ve Lhotce nad Labem akciové společnosti Barkmet, která nezhotočila žádné plavidlo. V loděnici Ústí nad Labem-Olšinky byla ukončena provozní činnost.

Nebylo provedeno žádné kompletní cejchování plavidla, které se provádí jen u novostaveb. 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	8
Osvědčení o vlastnictví plavidla	0

Technický dozor na jiná než malá plavidla				
Vydání nebo prodloužení platnosti dokladu	Technické prohlídky, cejchování	Nově zapsaná plavidla	Změny a prodloužení platnosti – nový doklad	Změny a prodloužení platnosti zapsané do dokladu
Lodní osvědčení plavidla vnitrozemské plavby	138	10	102	141
Osvědčení plovacího zařízení		32	36	
Povolání, zvláštní povolení		124	-	-
Cejchovní průkaz	17	0	8	9
Celkem	155	166	146	150

Vydané lodní doklady na jiná než malá plavidla 2004 - 2013



6.2. Malá plavidla

Činnost Státní plavební správy v oblasti schvalování technické způsobilosti malých plavidel se také příliš nemění. Rozmach rekreační plavby v posledních letech zažívá určitou stagnaci, dosavadní progresivní růst počtu plavidel se pravděpodobně v důsledku změny koupěschopnosti občanů zastavil. Přesto vysoký počet evidovaných malých plavidel představuje každoročně značný počet provedených technických prohlídek. Na průběhu plavecké sezóny se výrazně projeví červnové povodně a s tím spojené omezení plavby, kdy na rozdíl od jiných let byl hlavní nápor žadatelů s o to větší intenzitou posunut na prázdninové měsíce. Přesto se díky dobré organizaci a plánování činnosti útvaru dokladů plavidel podané žádosti daří vyřizovat bez průtahů a mnohdy v kratší než zákonné lhůtě, což především v plné sezóně klade na pracovníky vysoké nároky.

Tradičně počet technických prohlídek a související administrativní činnost souvisí s několikanásobně větším množstvím plavidel se strojním pohonem než plachetnic.

Na začátku roku byl vydán formou sdělení Státní plavební správy veřejný plán technických prohlídek a ostatních úkonů prováděných mimo pobočky na celý rok. Tento plán byl oproti roku předchozímu pro velký zájem, zejména v oblasti vodních děl na Vltavě v letních měsících, rozšířen. V průběhu roku byl počet termínů podle poptávky mírně upraven a navýšen.

Režim technických prohlídek probíhal dle schváleného plánu, s přihlédnutím k době platnosti dokladů malých plavidel a k oblasti, kde se dané plavidlo nachází. Všechny plánované výjezdy na technické prohlídky zveřejněné na webových stránkách úřadu se uskutečnily v plném rozsahu. Ostatní prohlídky byly realizovány mimo schválený plán na základě dohody s majitelem plavidla na místě nebo po přistavení plavidla před budovu

pobočky. Přerovská pobočka Státní plavební správy, naposledy v tomto roce, pokračovala v dosavadní praxi hromadného zaslání výzvy vlastníkům malých plavidel s končící platností lodního osvědčení k přihlášení se na technickou prohlídku. Vzhledem k časté komunikaci mezi technikou Státní plavební správy a vlastníky plavidel je běžnou praxí, že vlastník plavidla před podáním žádosti o provedení technické prohlídky se Státní plavební správou konzultuje stav plavidla a v případě potřeby provede nezbytnou nápravu stavu ještě před podáním žádosti tak, aby mohla být jeho žádost vyřízena kladně. Provozovatelé a vlastníci plavidel mají dnes již velmi dobrou informovanost o technických podmínkách provozu plavidel, komunikace s nimi probíhá bez vážnějších komplikací a plavidla přistavují až na výjimky k technickým prohlídkám připravená a provozuschopná; vyskytují-li se nedostatky, odstraňují je v dohodnutých termínech.

Jen ojediněle bylo řízení o prodloužení platnosti lodního osvědčení vyřešeno s žadatelem opakováním technické prohlídky s odstraněním dříve zjištěných nedostatků.

V několika případech bylo nutné zkrátit platnost technické způsobilosti hausbótů, jejichž stav byl provozovateli zanedbán. Ve velké většině se jednalo o plavidla, která byla dlouhodobě umístěna mimo vodní plochu na březích vltavské kaskády. V důsledku opatření správce vodního toku byli vlastníci donuceni plavidla po letech umístit na vodní cestu a získat pro ně technickou způsobilost. U vstupních, ale i opakovaných prohlídek, je častou technickou závadou nedostatečné upevnění palivové nádrže nebo baterie k tělesu plavidla.

Mezi další časté důvody neuznání technické způsobilosti, resp. nezaevidování plavidla, patří neúplné listinné podklady.

Technická výjimka byla udělena ve třech případech.

Vývoj technického stavu malých plavidel je ustálený. Většina provozovatelů rekreačních plavidel, pro které je plavba zálibou, pravidelně dbá na údržbu svého plavidla. Malá část vlastníků, kteří plavidla využívají jako prostředek k naplnění jiného zájmu než je vlastní plavba, svá plavidla udržují omezeně.

Z praktické zkušenosti při technických prohlídkách či kontrolní činnosti lze označit stav většiny registrovaných malých plavidel jako vyhovující. Ve zvýšené míře byly zaznamenány projevy nespokojenosti ze strany vlastníků malých plavidel s nařízením vyřadit z provozu závěsné motory starší 25 let. Mnohdy je jejich majitelé udržují v perfektním stavu a nutnost vyřazení cítí jako nespravedlnost a zbytečnost.

Schvalování technických dokumentací pro stavbu plavidla a schvalování typu probíhalo rovnoměrně v průběhu roku bez sezónních výkyvů. Objem žádostí se dlouhodobě nemění a osciluje okolo 60 žádostí ročně. Kvalita předkládaných dokumentací je ustálená, vzhledem ke skutečnosti, že se jedná často o stejné zpracovatele, lze říci, že dochází ke zdokonalování autorů. V řadě případů je používána zakoupená dokumentace od zahraničních renomovaných konstruktérů. V některých případech provedli pověření pracovníci předepsanou zkušební plavbu s příslušným plavidlem.

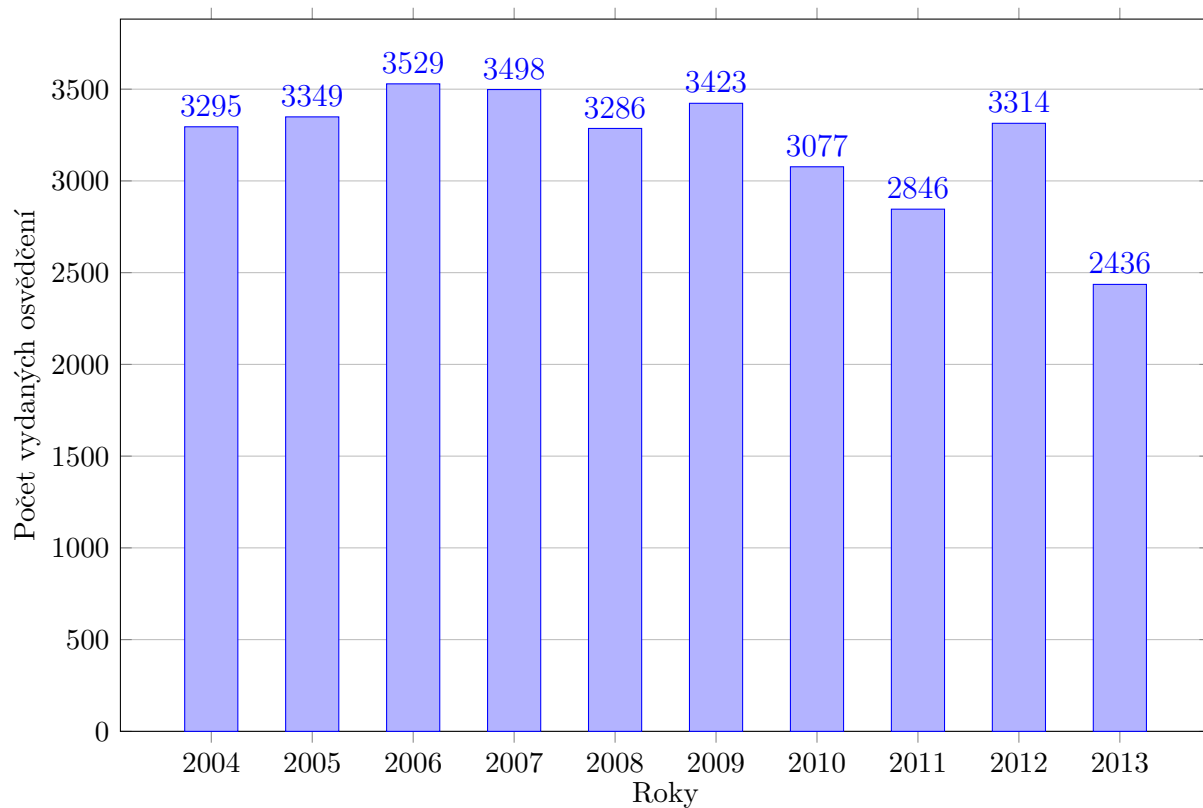
V roce 2013 byla povolena stavba 58 plavidel, z toho bylo 34 obytných plavidel (26 s vlastním strojním pohonem a 8 bez vlastního strojního pohonu), 15 motorových člunů různých kategorií, pět plachetnic a čtyři plovoucí zařízení.

Rozhodnutí o schválení typu sériově vyráběného plavidla bylo vydáno pět, z toho dvě pro motorové čluny a tři pro obytná plavidla s vlastním strojním pohonem.

Technický dozor na malá plavidla				
Vydání nebo prodloužení platnosti dokladu	Technické prohlídky	Nově zapsaná plavidla	Změny a prodloužení platnosti – nový doklad	Změny a prodloužení platnosti zapsané do dokladu
Lodní osvědčení plavidla malého plavidla	2053	167	470	226
Mezinárodní osvědčení rekreačního plavidla		690	1109	370
Celkem	2053	857	1579	596

Schvalování dokumentací plavidel	
Počet vydaných Průkazů způsobilosti typu	5
Počet vydaných Osvědčení o schválení technické dokumentace	58

Vydaná lodní osvědčení na malá plavidla 2004 - 2013



6.3. Plavební rejstřík

Trend v zapisování nových plavidel do plavebního rejstříku se opakovaně nezměnil. Jako v uplynulých několika letech významně převažují malá plavidla nad plavidly jinými než malými, konkrétně je jejich počet v rámci celé republiky cca sedmáctkrát vyšší. Na této situaci se zásadně podílí rozvoj rekreační plavby v České republice a finanční dostupnost použitých malých plavidel ze západní Evropy. Dalším důvodem je stagnace nákladní a částečně i osobní lodní dopravy, omezená splavnost sledovaných vodních cest a preferování jiného způsobu dopravy nákladů i osob. Největší počet žádostí se týkal změny vlastnictví a prodloužení platnosti dokladu.

Počet plavidel zapsaných do plavebního rejstříku se v průběhu roku 2013 zvýšil i v segmentu jiných než malých. Z níže uvedené tabulky vyplývá, že jich bylo zapsáno dvojnásobné množství ve srovnání s počtem plavidel z rejstříku vymazaných. Je ovšem třeba zdůraznit, že na tomto statistickém výstupu mají zásluhu téměř výhradně plovoucí zařízení typu přístavní můstek apod.

Plavidla zapisovaná do plavebního rejstříku jako nová jsou převážně zahraniční výroby, z více jak poloviny distribuovaná tuzemskými dodavateli. Nemalou část tvoří individuální dovozy nových plavidel od distributorů v jiných členských státech Evropského společenství. Zhruba jednu polovinu malých plavidel nově zapsaných do plavebního rejstříku tvoří plavidla mladší tří let. Většinou se jedná o nafukovací čluny čínské, ukrajinské a lotyšské výroby. Zbytek nových plavidel představuje směsice laminátových člunů převážně dovezených z USA a z Polska, vodních skútrů a vlastních staveb hausbótů zařazených do půjčoven.

Většina distributorů, nejen na území České republiky, má velmi dobré informace o legislativních podmínkách uvádění výrobku na trh Evropského společenství, proto až na výjimky, které vznikají u nových prodejců či malých výrobců, jsou kupující vybavováni při koupi potřebnými doklady, které jsou požadovány při zápisu do plavebního rejstříku.

V počtu nově zapisovaných plavidel standardně převažují použitá rekreační plavidla z tradičních zemí Evropského společenství, jako např. Holandsko, Německo, Švýcarsko a Itálie.

Technická úroveň dovezených použitých rekreačních plavidel je uspokojivá, odvislá od stáří plavidla a způsobu údržby. Obvykle nejméně opotřeбенá plavidla pocházejí ze zemí s vysokou mírou disciplíny uživatelů, povinné evidence a technického dohledu jako je například Švýcarsko. Problémy vznikají naopak u plavidel ze zemí, kde není evidence povinná. Individuálního dovozce z takových zemí mnohdy čeká složité dokazování, že bylo plavidlo provozováno a uvedeno na trh v rámci zemí Evropského společenství a jeho stav mnohdy tím, že nebyl v průběhu svého používání dozorován, vyžaduje rozsáhlejší rekonstrukci.

Zájemci o dovoz použitých rekreačních plavidel se v předstihu informují o podmínkách registrace, aby předešli případné zmařené investici. Proto nebyly v podstatné míře zaznamenány nedostatky v technickém stavu nebo v předkládaných dokladech.

Příkladem dovozu použitého plavidla je osobní loď Vranov, pořízená firmou Osobní lodní doprava, s. r. o., Znojmo v Maďarsku jako náhrada za loď, která shořela na hladině Vranovské přehradě v červnu roku 2012. Loď Vranov byla po déle trvajícím období

rekonstrukce a po odstranění problémů s nabývacími doklady registrována v květnu roku 2013 a od té doby je plavidlo trvale v provozu.

Výmaz velkých plavidel z plavebního rejstříku zpravidla znamená likvidaci plavidla jeho sešrotováním. Výmaz malých plavidel většinou představuje prodej plavidla do zahraničí nebo jeho úplnou likvidaci (nejčastěji poškozené gumotextilní čluny). Některá plavidla byla z rejstříku vymazána na základě žádosti majitelů z důvodu, že je používají výhradně s motory o nižším výkonu než 4 kW.

Za určitou zajímavost v oblasti vlastnických práv lze označit stále čtenější leasingové smlouvy a zápisy zástavních smluv. Tento způsob nabytí vlastnictví je řešen dvěma způsoby, buď zápisem leasingového poskytovatele nebo věřitele jako vlastníka plavidla nebo zápisem právních vad či zástav do plavebního rejstříku, a tím i do plavebního dokladu. Rozhodující je forma podání žádosti.

K problematice vlastnických vztahů patří i poskytování informací orgánům policie, soudů, finančních úřadů, celní správy, advokacie, exekutorům popř. Policii České republiky o vlastnictví plavidel ve vztahu ke konkrétním fyzickým a právnickým osobám. Počet žádostí o tyto informace se každoročně pohyboval v řádu desítek, za celý úřad v řádu stovek. Státní plavební správa provedla takové cílené úpravy ve svém vlastním informačním systému, že nadále je některým výše uvedeným, institucím umožněn k požadovaným informacím dálkový přístup.

Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2013						
	Zapsaná			Vymazaná		
	Malá	Velká	Celkem	Malá	Velká	Celkem
Praha	528	21	549	89	6	95
Děčín	46	8	54	14	11	25
Přerov	152	13	165	45	4	49
Celkem	726	42	768	148	21	169

Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2013				
Typ plavidla	Počet ¹	Výkon [kW]	Nosnost [t]	Obsaditelnost [os]
Osobní lodě	79	11973	X	11179
Motorové nákladní lodě	31	12990	31848	X
Remorkéry	80	22994	1212	X
Vlečné čluny ²	3	X	150	X
Tlačné čluny	117	X	60941	X
Převozní lodě	37	667	257	1005
Speciální lodě	17	2203	922	X
Plovoucí stroje	72	756	287	X
Plovoucí zařízení	431	X	7377	X
Celkem	867	51583	54446	12184

¹Plavidla s platným lodním osvědčením.

²Včetně vlečno-tlačných člunů.

Malá plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2013	
Typ plavidla	Počet
S vlastním strojním pohonem	10995
Plachetnice	2771
Bez vlastního strojního pohonu	519
Celkem	14285

7. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel

7.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých

Zkoušky způsobilosti vůdců a členů posádek plavidel zajišťovala Státní plavební správa v předem stanovených a s předstihem zveřejněných termínech.

Zvýšený zájem žadatelů trval o zkoušky způsobilosti vůdců plavidel, zejména kapitánů III. třídy a převozníků I. třídy pro oblast Prahy. Také o zkoušky lodníka zájem přetrvává.

V Děčíně došlo k mírnému nárůstu zájmu žadatelů o způsobilost kapitán I. třídy. Od února bylo zahájeno vydávání úsekového osvědčení pro německý úsek Labe pro držitele těchto průkazů. K velkému poklesu zájmu došlo v případě zkoušky pro získání způsobilosti lodníka, a to téměř o 50 % proti loňskému roku. Důvodem je, že pomocní lodníci mají v současné době ztíženou možnost získat požadovanou praxi ke zkoušce způsobilosti vzhledem k nezájmu provozovatelů plavby zaměstnávat začínající plavce.

V oblasti průkazů k vedení plavidla pomocí radaru nadále trvá zájem o jejich získání zejména kapitány I. tř., pro jejich lepší možnost uplatnění při práci v zahraničí. V průběhu roku došlo ke zrušení jednoho termínu zkoušky z důvodu závažné poruchy radarového zařízení na smluvním plavidle. Díky tomu však bylo plavidlo vybaveno novým, modernějším typem radarového zařízení, ve prospěch uchazečů. Všem uchazečům ze zrušeného termínu byla dána možnost absolvovat zkoušku v termínu jiném.

Na pobočce Děčín se zkoušky způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru nekonaly, proběhlo však úspěšné jednání s novým provozovatelem osobní lodní dopravy v Děčíně o zajištění plavidla pro provádění těchto zkoušek v roce 2014 a v následujících letech.

U osvědčení pro provozování vodní dopravy pro cizí potřeby je stav v posledních letech v podstatě nezměněný.

Pravděpodobně z důvodu přetrvávající ekonomické krize v rámci Evropy trvá snížený zájem (zejména ze strany slovenské plavecké veřejnosti) o obnovu dříve získaných osvědčení ADN na přepravu nebezpečného nákladu, která je nutná každých pět let od získání průkazu. Vyhlášený termín zkoušky pro bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí se z důvodu nezájmu veřejnosti neuskutečnil.

Byl zaznamenán přetrvávající mírný pokles zájmu o vydání plaveckých služebních knížek, a to jak u našich občanů, tak i občanů ze Slovenska. Týká se to hlavně začínajících plavců se způsobilostí pomocný lodník. Tento stav souvisí s velkými problémy zajistit si pracovní místo na plavidlech, a to i u zahraničních firem. V rámci vydávání plaveckých služebních knížek a jejich evidence narůstá objem činností spojených s pravidelným potvrzováním praxí předkládaných ke kontrolnímu záznamu, potvrzováním nově dosažených způsobilostí na základě prokázané praxe, aktualizací zápisů lékařských posudků zdravotní způsobilosti a prováděním zápisů změn osobních údajů. V průběhu roku nebyl zaznamenán žádný problém se zneužíváním těchto dokladů, zdá se, že opatření přijatá v minulých letech k zabránění zneužívání plaveckých služebních knížek jsou účinná.

U zkoušek inspektora určeného technického zařízení na plavidle byl v tomto roce zájem o získání oprávnění pro všechny typy těchto zařízení.

Přetrvávají problémy osob vyučených v oboru Lodník, které po ukončení studia nezískají automaticky rýnskou způsobilost Matrose, která je ekvivalentní české způsobilosti Lodník. S tímto faktem je úřad často držiteli výučných listů konfrontován, je to ovšem důsledek rozhodnutí Rýnské komise.

Zlepšila se spolupráce se zahraničními úřadovkami plavebních úřadů, které nás častěji informují o provedených zápisech rýnských způsobilostí do českých plaveckých služebních knížek. Velký počet zápisů rýnských způsobilostí provádí úřadovna v Drážďanech, kam jsou námi žadatelé nejčastěji odkazováni z důvodu malé vzdálenosti od českých hranic. Přesto pobočka Přerov zaznamenala případy, kdy dochází k rušení českých plaveckých knížek zahraniční úřadovnou.

Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé způsobilosti	Celkem vydáno průkazů v roce 2013	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů způsobilostí k 31. 12. 2013
Lodník	21	111	27	943 ¹	342	1808 ²
Kapitán I. třídy	12	79	35	186	12	722
Kapitán II. třídy		8	1		7	400
Kapitán III. třídy		13	8		2	415
Kapitán IV. třídy		13	8		0	513
Převozník I. třídy		6	5		4	355
Převozník II. třídy		1	1		0	318
Převozník III. třídy		24	18		0	463
Strojmistr I. třídy		1	1		0	47
Strojmistr II. třídy		9	9		1	414
Způsobilost k vedení plavidla pomocí radaru	6	55	37	38	1	412
Ostatní způsobilosti³	X	X	X	0	0	3178

¹ Vydáno plaveckých služebních knížek

² Celkem lodníků + lodníků I. třídy + lodníků II. třídy

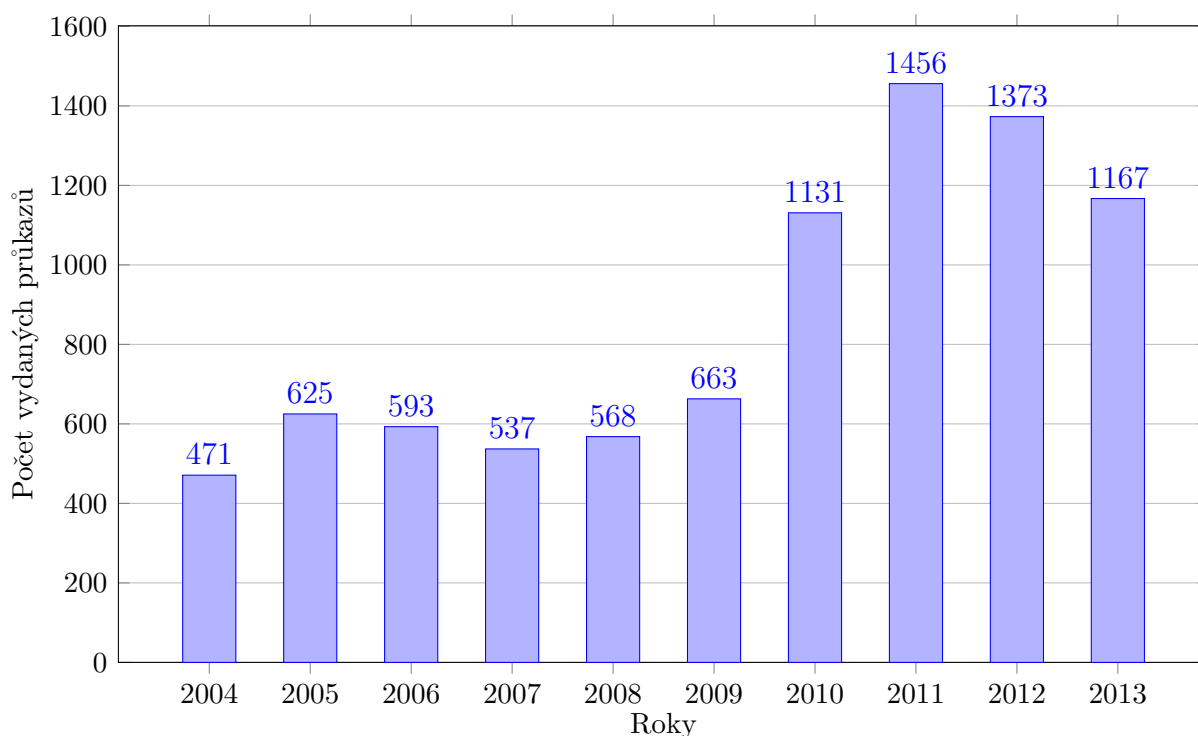
³ Způsobilosti podle dříve platných předpisů vůdce služebního plavidla, vůdce motorového člunu, vůdce nákladního člunu.

Vydané plavecké služební knížky		
Pracoviště	Počet	
	2013	k 31. 12. 2013
Pobočka Praha	113	1590
Pobočka Děčín	589	5851
Pobočka Přerov	241	3029
Celkem	943	10470

Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé způsobilosti	Celkem vydáno průkazů v roce 2013	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů způsobilostí k 31. 12. 2013
Inspektor určeného tech- nického zařízení	5	5	4	4	0	43
Provozování vodní do- pravy pro cizí potřeby	10	10	7	9	2	243
Přeprava ne- bezpečných věcí (ADNR)	9	134	78	199	121	1003
Bezpečnostní poradce pro přepřavu ne- bezpečných věcí	1	0	0	0	0	22
Celkem	X	149	89	212	123	1311

Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2013	
Zařízení	Počet
Tlaková (z toho parních kotlů)	18 (3)
Plynová	15
Elektrická silnoprůdová	20
Zdvihací	7
Celkem	60

Vydané průkazy způsobilosti na jiná než malá plavidla 2004 - 2013



7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel

V oblasti zkoušek způsobilosti vůdců malých plavidel byly v roce 2013 zorganizovány zkoušky v předem vyhlášených termínech celkem ve 145 zkušebních dnech, z toho bylo 126 dnů v místě sídla pobočky, 21 dnů mimo pobočku, konkrétně v Brně, Českých Budějovicích (zde proběhly i praktické zkoušky pro způsobilost S – plachetnice bez omezení plochy plachet), Hlučíně, Hradci Králové, kde bylo nově zahájeno provádění výjezdních zkoušek pro hasičský záchranný sbor Královéhradeckého kraje na Střední průmyslové škole stavební v Hradci Králové a v Třeboni. Pouze praktické zkoušky byly organizovány v 19 zkušebních dnech v Dalešicích, Chomutově, na Máchově jezeře (praktické zkoušky pro způsobilost S – plachetnice bez omezení plochy plachet), v Otrokovicích, na Orlíku (praktické zkoušky pro způsobilost S – plachetnice bez omezení plochy plachet) a v Pavlově

V roce 2013 byl zaznamenán mírný pokles zájmu o náhradní doklady pro oblast plavby 2.0 – 3.0, naopak trvá zájem o získání způsobilosti S (vedení plachetnice délky do 20 m bez omezení celkové plochy plachet) z důvodu uplatnění v zahraničí.

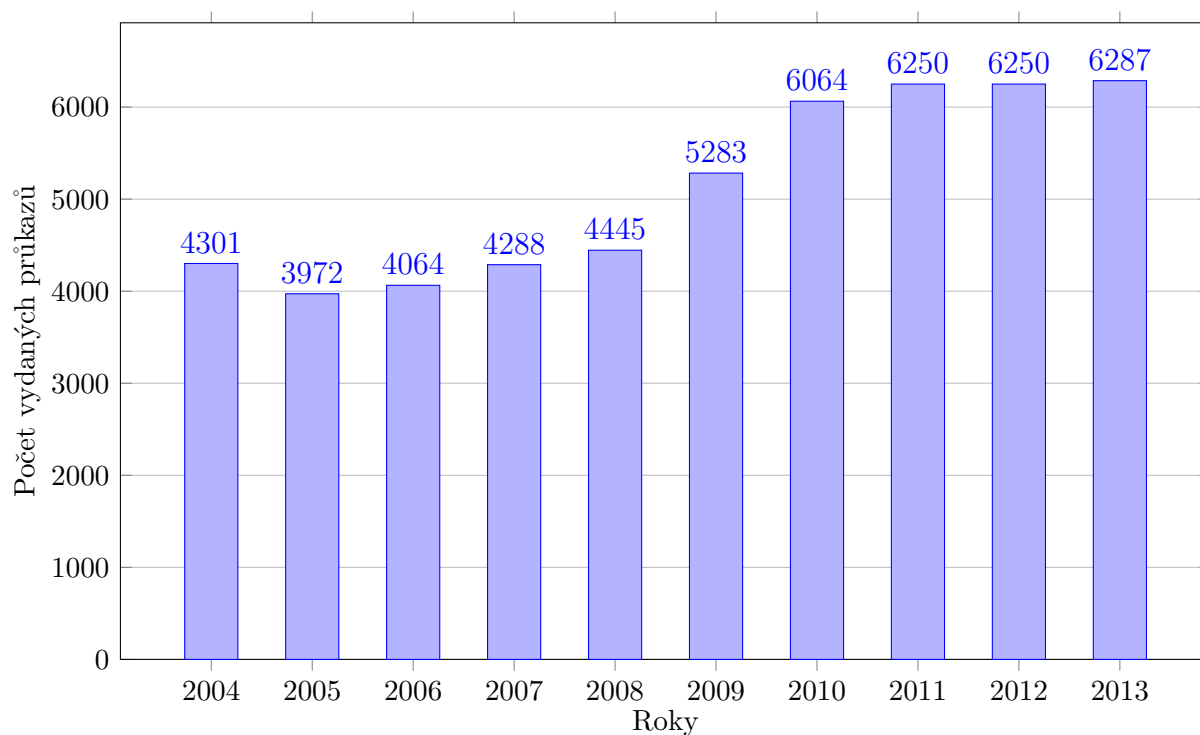
Projevil se pokles zájmu o průkaz vůdce malého plavidla, naopak mírně zvýšený zájem byl o průkaz vůdce rekreačního plavidla pro oblast C z důvodu zájmu uchazečů o plavbu převážně v Chorvatsku.

Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů ¹	Počet žadatelů	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2013	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31.12.2013
Vůdce malého plavidla	145	3842	3035	3622	274	72297
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost I ²	X	3500	2991	3441	173	29550
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost C	127	2899	2263	2665	167	28571

¹ Počet dnů, kdy byly jednotlivé způsobilosti zkoušeny.

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

Vydané průkazy způsobilosti na malá a rekreační plavidla 2004 - 2013



8. Výkon státní správy

8.1. Správní rozhodnutí

Oblast dozoru na vodní cesty

V oblasti dozoru na vodní cesty bylo v roce 2013 vydáno celkem 45 správních rozhodnutí ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Proti těmto rozhodnutím byla podána dvě odvolání.

Ve věci povolení provozování přístavu nebylo v roce 2013 vydáno žádné rozhodnutí. Bylo vydáno jedno rozhodnutí ve věci zrušení neveřejného přístavu na nádrži vodního díla Orlík v katastru obce Jickovice. Odvolání nebylo podáno.

Ve věci povolení umístění plavebního značení bylo vydáno 11 rozhodnutí a ve věci schválení odstranění plavebního značení byla vydána 2 rozhodnutí. Bylo podáno jedno odvolání proti těmto rozhodnutím.

Bylo vydáno 9 rozhodnutí o povolení vyznačit vodní plochu pro provozování vodních skútrů. Ve třech případech se jednalo o opakované projednání stávajících již schválených úseků vodní cesty Labe, kde platnost povolení vypršela. Další dva nové úseky vodní cesty pro neveřejný provoz vodních skútrů schválila Státní plavební správa na Labi v Horních Počaplech (ř. km 825,52–827,00) a v Týnci nad Labem (ř. km 931,31–932,50), a na vodní ploše Předměřice nad Labem (staronový prostor), 2 x flyboard na vodní ploše Velké Žernoseky (dvě na sebe nenavazující povolení ve stejném prostoru). Dále bylo na zkušební dobu schváleno provozování prostoru pro vodní skútry – flyboarding, a to na Vltavě ve zdrži VD Vrané nad Vltavou u pravého břehu (ř. km 72,60–72,70). Odvolání proti těmto rozhodnutím nebyla podána.

Ve věci povolení vyznačit vodní plochu pro provozování vodního lyžování byla vydána 7 rozhodnutí. Schváleny byly tři nové dráhy pro vodní lyžování pomocí navijáku (za elektrickým vlekem) a to na vodním díle Seč, na Vltavě v Praze ve Žlutých lázních a v autokempinku ATC Merkur Pasohlávky, na Velké Laguně. Dále byly vydány tři rozhodnutí ve vleku za plavidlem na vodní ploše Předměřice nad Labem (společné rozhodnutí se skútry) a vodních nádržích Nechanice a Barbora. Opakovaně byla projednána lyžařská dráha na Vltavě v Davli, poblíž ostrova Sv. Kiliána. Proti rozhodnutí plavebního úřadu bylo podáno jedno odvolání, a to v případě dráhy v Davli. V odvolacím řízení Ministerstvo dopravy potvrdilo původní rozhodnutí Státní plavební správy. Kromě uvedených rozhodnutí bylo v dalších dvou případech správní řízení ve věci vyznačení plochy pro vodní lyžování přerušeno.

Souhlasů s podmínkami pro provoz půjčovny malých plavidel bylo vydáno 15, z toho čtyřikrát se jednalo o Vltavu, dvakrát o střední Labe, dvakrát o Baťův kanál, (Petrov a Babice), jedenkrát na řece Moravě (Napajedla), jedenkrát na vodním díle Brněnská přehrada a pětkrát o nesledované vodní cesty, z toho jedno rozhodnutí pro Špindlerův Mlýn – vodní dílo Labská a dvě rozhodnutí pro vodní dílo Luhačovice. Nadále převažují půjčovny neevidovaných plavidel bez strojního pohonu, k jejichž vedení není třeba průkazu způsobilosti vůdce malého plavidla (kanoe, pramice, šlapadla).

Dále bylo vydáno jedno rozhodnutí o vymezení vodní plochy pro výcvik posádek záchrannářského vznášedla Statutárního města Děčín a jedno rozhodnutí o vymezení vodní plochy k provozování windsurfingu na Labi u obce Brná.

Půjčovny plavidel			
	Počet	Počet plavidel nepodléhajících evidenci	Počet plavidel podléhajících evidenci
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení není potřeba průkaz způsobilosti, pouze neevidovaná plavidla	85	892	X
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení není potřeba průkaz způsobilosti, pouze evidovaná plavidla	15	X	31
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení není potřeba průkaz způsobilosti	100	892	31
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení je potřeba průkaz způsobilosti	3	X	7
Půjčovny plavidel s i bez průkazu způsobilosti k vedení	103	892	38

Oblast dozoru na plavební provoz

V oblasti dozoru na plavební provoz bylo v roce 2013 vydáno celkem 321 správních rozhodnutí ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), a zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Proti těmto rozhodnutím byla podána čtyři odvolání.

Z uvedeného celkového počtu rozhodnutí ve správním řízení vedeném podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, pro spáchání správního deliktu podle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, bylo vydáno 12 rozhodnutí, kterými byl postižen provozovatel plavidla. Ve většině případů se jednalo o provozování plavidla na vodní cestě bez schválení technické a provozní způsobilosti plavidla, ohrožení bezpečnosti plavebního provozu a provoz plavidla bez platné revize určeného technického zařízení na plavidle. Rozhodnutí nebyla napadena odvoláním.

Podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve vazbě na zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, bylo vydáno 46 rozhodnutí, kterými byli postiženi vůdci plavidel. Jednalo se o postihy za vedení plavidla mimo výtlačný režim plavby, za vedení plavidla, které nebylo technicky způsobilé, vedení plavidla bez toho, aby vůdce plavidla byl držitelem průkazu způsobilosti k vedení plavidel, za vedení plavidla, které nemělo vyznačeno poznávací znaky, plavidlo nebylo vybaveno lodními listinami, postih za porušení významu signálních znaků A1 „zákaz proplutí“, postih za překročení rychlosti stanovené plavebním značením, postih za vlečení vodního lyžaře k této činnosti nezpůsobilým plavidlem a mimo vyznačený prostor, postih za nedodržení dohledu nad stojícím plavidlem a postih za odmítnutí dechové zkoušky na zjištění hladiny alkoholu v krvi. Souběh dvou přestupků byl projednáván v osmi řízeních. Z toho byl v jednom případě spolu s postihem

za odmítnutí podrobit se dechové zkoušce na zjištění alkoholu v krvi uložen zákaz činnosti na dobu 12 měsíců. Rozhodnutí nebyla napadena odvoláním.

Ve správním řízení vedeném podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, pro porušení zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), byla vydána celkem čtyři rozhodnutí, která se týkala postihu za neodstranění plavidla do ochranných přístavů či jiných chráněných míst po překročení limitního stavu pro zastavení plavby ve stanovených úsecích vodní cesty nebo za užití plavidla v rozporu s vyhláškou č. 241/2002 Sb. V jednom případě bylo rozhodnutí napadeno odvoláním.

Podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve vazbě na zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, nebylo v roce 2013 vedeno přestupkové řízení.

V souběhu porušení zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, v řízení vedeném podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích a podpůrně podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, bylo vydáno jedno rozhodnutí o přestupku, kterého se dopustil vůdce plavidla tím, že použil na vodní cestě, kde platí zákaz plavby plavidel se spalovacím motorem, malé plavidlo s vlastním pohonem, které navíc nebylo opatřeno poznávacími znaky. Proti rozhodnutí nebylo podáno odvolání.

Podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, bylo vydáno celkem 365 rozhodnutí. V 358 případech se jednalo o rozhodnutí, kterými bylo povoleno 415 veřejných akcí na vodě, s podmínkami zabezpečení plavebního provozu a dodržení pořádku na vodních cestách během akcí. V čtyřech případech se jednalo o rozhodnutí o výsledku šetření plavební nehody. Dále bylo vydáno jedno rozhodnutí o uložení pořádkové pokuty, jedno rozhodnutí o zamítnutí veřejné akce a jedno rozhodnutí o odebrání osvědčení o odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby. Proti vydaným rozhodnutím nebylo podáno odvolání.

Oblast dokladů plavidel

V oblasti dokladů plavidel bylo v roce 2013 vydáno celkem 6 rozhodnutí a jedno usnesení. Proti rozhodnutí bylo podáno pouze jedno odvolání k Ministerstvu dopravy, které potvrdilo rozhodnutí Státní plavební správy.

V oblasti evidence plavidel byla vydána čtyři správní rozhodnutí, týkající se udělení výjimky z ustanovení vyhlášky č. 223/1995 Sb. a vyhlášky č. 344/1991 Sb. Řádu plavební bezpečnosti.

V oblasti vydávání plavebního dokladu byla vydána dvě rozhodnutí o nevydání plavebního dokladu z důvodu nepředložení listiny nutné pro vydání zvláštního povolení pro provoz obojživelného vozidla a z důvodu stáří přívěsného motoru.

V oblasti schvalování technické dokumentace bylo vydáno 58 rozhodnutí o vydání osvědčení o schválení technické dokumentace plavidla. Více než polovinu tvořila obytná plavidla. Stejně tak v případě rozhodnutí o schválení typu malého plavidla, kterých bylo vydáno 5, převažovala obytná plavidla.

Oblast dokladů osob

V oblasti dokladů osob bylo v roce 2013 vydáno celkem 430 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti. Proti těmto rozhodnutím nebylo podáno žádné odvolání.

V oblasti jiných než malých plavidel bylo vydáno 55 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti neúspěšným uchazečům, z toho se 25 rozhodnutí týkala kapitánů, 12 rozhodnutí lodníka, čtyři rozhodnutí vedení plavidla pomocí radaru a 14 rozhodnutí osvědčení ADN.

V oblasti vedení malých plavidel bylo vydáno 375 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti neúspěšným žadatelům.

Odvolací řízení

Legislativně právní útvar předal v uplynulém roce odvolacímu orgánu Ministerstvu dopravy České republiky celkem devět odvolání proti rozhodnutí Státní plavební správy. Tři rozhodnutí Státní plavební správy byly odvolacím orgánem potvrzeny, avšak proti rozhodnutí odvolacího orgánu byla v jednom případě podána správní žaloba. V jednom případě bylo rozhodnutí Státní plavební správy zrušeno a věc vrácena k novému projednání. V jednom případě bylo odvolacím orgánem rozhodnutí Státní plavební správy zrušeno a řízení zastaveno. O čtyřech odvoláních nebylo doposud rozhodnuto.

8.2. Jiné správní akty a kontrolní činnost

V hodnoceném období bylo vydáno 116 závazných stanovisek ke stavbám na vodních cestách podle § 5 odst. 4 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

Bylo vydáno 77 stanovisek podle IV. části zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, k umístění plovoucích zařízení, která byla podkladem pro vydání vodoprávního souhlasu.

Zaměstnanci Státní plavební správy se zúčastnili celkem 112 vodoprávních a stavebních řízení jako zástupci dotčeného orgánu státní správy.

Vydáno bylo 59 vyjádření k územním plánům sídelních útvarů a velkých územních celků. Vyjádření Státní plavební správy jsou respektována a zapracovávána do projednávaných dokumentací a vydaných povolení.

Provedena byla jedna kontrola u provozovatele veřejného přístavu Praha-Smíchov, která nebyla ke dni 31. 12. 2013 uzavřena.

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. Útvar se dále aktivně zúčastnil metodických setkání oddělení plavebního dozoru i plavebních dokladů. V souvislosti s platností nového Občanského zákoníku útvar intenzivně vyhodnocoval dopady, které tato nová právní úprava bude po své účinnosti pro úřad představovat.

Legislativně právní útvar v průběhu celého roku 2013 intenzivně spolupracoval s Odborem plavby a Legislativním odborem Ministerstva dopravy České republiky (ČR) 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 v rámci jednání Legislativní rady vlády.

Legislativně právní útvar též spolupracoval s Ministerstvem školství tělovýchovy a mládeže při uznávání odborných kvalifikací. Útvar se zejména podílel ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR na snížení počtu regulovaných kvalifikací. V průběhu roku 2013 byla Státní plavební správou uznána kvalifikace provozování vodní dopravy občana Slovenské republiky.

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. Útvar připravoval realizaci veřejné zakázky zadávané ve zjednodušeném podlimitním řízení dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, která je spolufinancována z prostředků EU.

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

Škodní komise Státní plavební správy v hodnoceném období řešila dva případy škody na majetku státu.

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 regulovaném úseku Labe. Výzkum probíhal na fyzikálním hydraulickém modelu podjezí plavebního stupně Děčín.

Říční informační služby

Webový portál říčních informačních služeb Labsko vltavský dopravní informační systém (LAVDIS) dostal nový vzhled, kde jsou informace děleny dle jednotlivých kate-

gorií. Mezi hlavní kategorie patří stavy vodočtů a průtoky, zprávy vůdcům plavidel, informace o vodních cestách, plavební mapy, meteorologické podmínky a informace o systému LAVDIS. Informace z vodočtů, na kterých jsou odečítány údaje o vodních stavech a průtocích včetně předpovědí, jsou zobrazovány tabelárním i grafickým způsobem. Došlo také k rozšíření přenášených meteorologických údajů z objektů na labsko-vltavské vodní cestě.

Oblast plavebního provozu

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 nebo k provozním podmínkám na vodních cestách dopravně významných, účelových i na vodních cestách pro plavbu nesledovaných. Metodická spolupráce s pobočkami, vykonávajícími státní dozor podle vymezené územní působnosti, patřila rovněž k průběžné činnosti. Jednalo se převážně o operativní upřesnění dílčích postupů při výkonu státního dozoru ve složitějších nebo atypických případech, aby konečné rozhodnutí nekolidovalo s právní normou. Pobočkám SPS byly dávány na vědomí výpisy z Obchodního věstníku, týkající se zveřejnění smluvních přepravních podmínek provozovatelů veřejné vodní dopravy. Odboru auditu, kontroly a dozoru Ministerstva dopravy byly pravidelně postupovány výsledky činnosti na úseku výkonu státního dozoru na vnitrozemskou plavbu.

Mezinárodní asociací Aquapol, která sdružuje říční a námořní policie převážně členských států Evropské unie, vyhlásila pro rok 2013 tři kontrolní akce, a to ve 14., 22. a 41. týdnů. Dubnovou dvoudenní kontrolní akci Státní plavební správa s vědomím Aquapolu neorganizovala, pro zanedbatelný provoz na vodních cestách ČR. První kontrolní akci provedla v součinnosti s Policií České republiky až v druhém předepsaném termínu, 27. května až 2. června, která v závěru týdne byla nepříznivě ovlivněna povodněmi. Plavidla se již odklízela do ochranných přístavů. Plánovaná říjnová kontrola byla provedena se souhlasem Aquapolu v náhradním termínu, a to již od 26. srpna do 1. září. Kontroly byly cíleny převážně na vodní plochy s vyšším provozem malých plavidel, plujících v rekreačním režimu a na plavidla osobní lodní dopravy. Přestože byla kontrola se souhlasem Aquapolu za kontrolu říjnovou provedena v náhradním termínu, Aquapol si dodatečně vyžádal vykázat kontroly provedené v plánovaném říjnovém termínu, čemuž se vyhovělo. Dodatečně bylo tedy Aquapolu vykázáno 12 kontrol plavidel, ač byly provedeny v rámci běžného výkonu státního dozoru na plavbu.

V průběhu tří kontrolních akcí bylo zkontrolováno celkem 60 plavidel, z toho 32 velkých a 28 malých. Kontroly probíhaly na labské a vltavské vodní cestě, na řece Moravě včetně Bažova kanálu, na přehradách a na vodních plochách s těžbou šterkopísku. Porušení předpisů platných ve vnitrozemské plavbě bylo zjišťováno především v porušení zákazu vytvářet škodlivé sání nebo vlnobití plavidlem nebo nerespektování zákazu stání. Dále pak v neúplnosti povinných listin na plavidle, neúplnosti či nečitelnosti poznávacích znaků plavidla nebo ponorových stupnic, či optické signalizaci plavidel. Závažnějším přestupkem bylo vedení malého plavidla osobou bez oprávnění k jeho vedení, vlečení vodního lyžaře plavidlem bez způsobilosti k vlečení, ale i plavba osobní lodě s neúplnou posádkou. Méně

závažné přestupky byly s jejich pachateli projednány na místě a byly jim uloženy blokové pokuty. Závažnější přestupky byly projednány v řízení o přestupku a s provozovateli plavidla bylo zahájeno správní řízení pro spáchání jiného správního deliktu.

V souvislosti s návrhem novelizace zákona o vnitrozemské plavbě byly zahájeny práce na novelizaci předpisů, kterými bude tento zákon prováděn. Průběžně se tyto návrhy připomínkovaly, připravovaly se nové podněty, upřesňovaly se, anebo vytvářely chybějící definice činností, vyskytující se v provozu na vnitrozemských vodních cestách. Za tím účelem byl rovněž průběžně sledován stav a vývoj jednání v pracovní skupině při EHK-OSN, týkající se doporučených úprav pravidel plavebního provozu na evropských vodních cestách (CEVNI). Změny, které by měl novelizovaný zákon o vnitrozemské plavbě obsahovat, se v metodice dílčích činností na úseku státního dozoru na plavbu promítnou až před nabytím účinnosti zákona.

Rádiovému spojení, které je využíváno především v rámci Říčních informačních služeb, je věnována vysoká pozornost. V letních měsících došlo k silnému rušení rádiového provozu neznámou stanicí. Zdroj rušení byl s využitím inspekce Českého telekomunikačního úřadu odhalen a organizace, která rušení způsobila, vlastní provoz upravila a přistoupila na snížení již povoleného vysílacího výkonu. Kromě výměn zálohovacích baterií na některých převaděcích rádiového signálu, bylo nutné nechat zhotovit náhradní logickou jednotku, aby se předešlo opakování výpadku rádiového spojení pro jeho případnou poruchu. Českým telekomunikačním úřadem byla na žádost prodloužena platnost několika individuálních oprávnění pro využívání rádiových kmitočtů. Byl znovu otevřen a poupraven návrh novelizace vyhlášky č. 138/2000 Sb., o radiokomunikačním provozu na vnitrozemských vodních cestách, tak, aby se právně umožnilo i na vodních cestách ČR realizovat automatický identifikační systém lodí (AIS).

Tak jako každým rokem byla vyhodnocena plavební nehodovost v uplynulém roce. Výsledky těchto hodnocení se promítají do plánů kontrolní činnosti, vykazují se pro účely Centra dopravního výzkumu, jsou obsaženy ve zprávě o činnosti úřadu, uvádějí se v Plavební ročence a početně i graficky se zveřejňují na internetu. V průběhu roku byla vydána jedna plavební vyhláška:

Vydané plavební vyhlášky			
Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
1/2013	o provozním opatření na vodní cestě Vltava v úseku vodní dílo Hněvkovice ř. km 210,40 až Jiráskův jez České Budějovice ř. km 239,50	1. 4. 2013	31. 10. 2013

Oblast geografických informací

Po Plavebních mapách Labe, úsecích Hřensko – Mělník a Mělník – Přelouč, vydaných v roce 2012, byl dokončen další atlas plavebních map v tištěné podobě, Plavební mapa Vltavy, Mělník – Třebenice (ř. km 0,00 – 91,60) a začátkem roku dán do prodeje. Tento atlas, stejně jako jeho dva předchůdci, 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 údajů získaných z měření hloubek dodaných od Povodí Vltavy, státní podnik, byly aktualizovány okraje plavební dráhy. V současnosti zbývá z Labsko-Vltavské cesty dokončit úsek Slapy – České Budějovice. Termín vydání není doposud stanoven.

Ve dnech 10. až 14. června 2013 byl v Děčíně uspořádán RIS week, mezinárodní setkání členů expertních harmonizačních skupin říčních informačních služeb. Organizace celé akce byla ztížena situací po velké povodni z počátku června. Celé zasedání bylo v rámci možností úspěšně zrealizováno. Zahajovací jednání pracovní skupiny Inland ECDIS bylo uspořádáno přímo v prostorách děčínské pobočky Státní plavební správy. Ve spolupráci s pracovníky firmy VARS Brno, a. s., byli delegáti detailně seznámeni se stavem navigačních plavebních map v České republice, jejichž producentem je právě Státní plavební správa. Delegáti vyjádřili spokojenost se stavem českých navigačních map, které jsou zpracovány v dobré kvalitě a jejich aktualizace probíhají v požadovaných intervalech. Zbývajících jednání pracovních skupin Notices to Skippers (zprávy vůdcům plavidel), Vessel Tracking and Tracing (sledování polohy a pohybu plavidel) a Electronic Reporting International proběhla v hotelu Česká Koruna.

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. Všechny tyto informace byly předány vedení jednotlivých řídicích komisí na setkání v Bratislavě ve dnech 27. až 29. listopadu.

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 zpracovaných pro tisk atlasů plavebních map Labe a Vltavy. Třetí mapová služba je pro interní potřeby související s editací plavebních map. Všechny tyto mapové služby začaly být postupně upravovány s cílem jejich začlenění do nového portálu pro říční informační služby LAVDIS. Dále byly provedeny všechny běžné aktualizace podkladových vrstev StreetNet a připojeny mapové služby s ortofotomapami a katastrálními mapami ze správy Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního. Dále byla připojena rozšíření o hloubkové informace v regulovaném úseku Labe, prozatím pro vodní stavy 150 a 200 cm na vodočtu v Ústí nad Labem.

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

V období roku 2013 poněkud poklesl počet dotazů ze strany provozovatelů rekreační plavby a také počet požadavků na vyjasnění podrobností některých postupů při zapisování malých plavidel ze strany jednotlivých poboček. Tento stabilizovaný stav bude zřejmě ovšem trvat pouze do doby účinnosti k vydání připravovaných novelizovaných předpisů.

K prodiskutování a vyjasnění některých problémů a témat proběhlo v dubnu pravidelné metodické setkání.

Ačkoli od záměru vyvést ze Státní plavební správy provádění technických prohlídek malých (rekreačních) plavidel bylo v procesu přípravy nového zákona upuštěno, byl do používání vydán nový formulář protokolu o technické prohlídce plavidla, který byl upraven v souvislosti s přípravou na výše uvedenou změnu. Konzultační činnost a dodávání podkladů pro novelu legislativních předpisů spojených s technickou způsobilostí plavidel pokračovala však i v roce 2013. Vzhledem k rozsáhlým změnám v centrálních státních orgánech lze předpokládat, že i v následujícím roce tomu tak bude.

V souvislosti s účinností novely občanského zákoníku od 1. ledna 2014 se k stejnému datu mění i povaha zápisu do plavebního rejstříku ČR. To vedlo k úpravě pracovních postupů pro útvary dokladů plavidel při zapisování vlastnictví a vydání sdělení o těchto úpravách směrem k veřejnosti.

Jednání se společností Československý Lloyd o případných změnách činnosti tzv. odborné komise pro posouzení technické způsobilosti plavidel dospělo po zvážení prezentovaných požadavků na změnu k dohodě o zachování stávajícího stavu a způsobu činnosti této komise. Předsedové komise z řad Státní plavební správy byli upozorněni na nutnost důsledněji vyžadovat doložení důvodů pro zkrácení maximální možné doby prodloužení platnosti lodního osvědčení v konkrétních případech.

V roce 2013 se také podařilo dovést k zadání a těsně před koncem roku také zapracovat do informačního systému Státní plavební správy nástroje potřebné k evidenci tzv. problémových kauz. Zejména se jedná o zabránění tomu, aby se do plavebního rejstříku zanesla odcizená plavidla či motory. V souvislosti s evidencí malých plavidel došlo ve stejném časovém období k doplnění informačního systému Státní plavební správy v modulu plavidel o možnost pořizovat a k jednotlivým plavidlům zakládat fotodokumentaci k usnadnění jejich budoucí potřebné identifikace či pro posouzení případných konstrukčních úprav. Obě tato zdokonalení evidence přispějí nejen k zvýšení efektivity činnosti Státní plavební správy, ale také k účinnější spolupráci s ostatními bezpečnostními složkami.

Oblast dokladů osob

Od února bylo zahájeno vydávání dokladu o oprávnění našich kapitánů I. třídy plout na německém úseku Labe, které se vydává na základě žádosti.

Na základě závěrů metodického setkání zaměstnanců dokladů byl upraven obsah zkoušky způsobilosti kapitána I. třídy. Z otázek pro ústní zkoušky byly vyřazeny otázky, které mají vazbu na popis konkrétního úseku vodních cest nebo údajů o zastavení plavby na nich.

Byl zpracován rozsah zkoušky způsobilosti inspektora určených technických zařízení na plavidle.

V souvislosti s aktualizací Směrnice RB 001 pro pořádání zkoušek odborníků pro přepravu nebezpečných nákladů podle Evropské dohody o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách ADN byl ve spolupráci s DEKRA Automobil, a. s., upraven rozsah zkoušky včetně aktualizace otázek pro získání osvědčení o zvláštních znalostech ADN pro přepravu nebezpečných věcí.

Směrnice pro nakládání s tiskopisy dokladů vydávaných Státní plavební správou byla aktualizována v souvislosti s vydáváním oprávnění kapitánů I. třídy plout na německém úseku Labe.

Činnost Státní plavební správy byla prezentována na výstavě Lodě na vodě v Praze.

V rámci činnosti redakční komise bylo zajištěno vydání Plavební ročenky 2012.

Oblast vnitřní a vnější kontroly

Vnitřní kontrola

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

Vnější kontrola

V roce 2013 byly v úřadě provedeny tři vnější kontroly.

1. **Ministerstvo dopravy ČR, odbor plavby**, provedl v srpnu 2013 kontrolu dozoru Státní plavební správy, pobočky Děčín.

Předmětem kontroly bylo vedení prvoinstančních správních spisů týkajících se povolení využití vodních skútrů při veřejných akcích, šetření příčin plavební nehody sestavy plavidel, změna provozovatele veřejného přístavu a řízení o vymezení vodní plochy pro provozování vodních skútrů a flyboardingu.

Kontrolou neshledala nedostatky, spisy jsou vedeny v souladu s § 17 správního řádu.

2. **Ministerstvo dopravy ČR, odbor plavby**, provedl v září 2013 dozor nad Státní plavební správou, pobočkou Praha, při uskutečňování kontroly plavidel na Vltavě.

Předmětem dozoru byla kontrola dokladů potřebných k plavbě na jednotlivých plavidlech.

Na všech kontrolovaných plavidlech byly předloženy všechny požadované doklady. Při kontrole nebyly zjištěny žádné nedostatky.

3. **Všeobecná zdravotní pojišťovna České republiky** provedla v září 2013 Kontrolu plateb pojistného na veřejné zdravotní pojištění a dodržování ostatních povinností plátce pojistného.

Předmětem kontroly bylo dodržování oznamovací povinnosti, stanovení vyměřovacích základů a výše pojistného, dodržování termínů splatnosti pojistného, dodržování ostatních povinností plátců pojistného a zasílání kopií záznamů o pracovních úrazech.

Při kontrole nebyly zjištěny závady, splatné závazky vůči VZP ČR ani jiné evidenční nedostatky.

Oblast poskytování informací

V průběhu roku 2013 obdržela Státní plavební správa 5 žádostí 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 2013 se 32 pracovníků Státní plavební správy zúčastnilo 16 zahraničních pracovních cest. Nejčastěji se jednalo na Slovensku se Štátnou plavebnou správou. Další častější jednání probíhala s Aquapolem a v rámci projektu IRIS EU 3.

V roce 2013 nadále pokračovaly práce v oblasti Říčních informačních služeb (RIS), které jsou zaváděny v rámci projektu IRIS Europe 3. Státní plavební správa se pravidelně účastnila mezinárodních jednání pracovních skupin projektu. V březnu roku 2013 proběhlo v Bukurešti za účasti dvou zástupců Státní plavební správy jednání pracovní skupiny Standardizace výměny dat elektronických plavebních map (IENC) a Implementace kvality informačních služeb pro Inland ECDIS. Zástupci ČR představili typy plavebních map, jejichž oficiálním producentem je Státní plavební správa a měření hloubkových dat plavidlem Střekov v oblasti regulovaného úseku vodní cesty Labe. V rámci bodu zkvalitňování informací v národních RIS byl představen mobilní mapovací systém MOMAS, který byl použit v roce 2012 pro zmapování 125 kilometrů labsko-vltavské vodní cesty.

V dubnu roku 2013 proběhlo ve Vídni za účasti zástupce Státní plavební správy jednání k průběhu a financování projektu IRIS Europe 3, tzv. Activity Coordination Meeting. Vedoucí jednotlivých aktivit prezentovali současný stav prací jednotlivých účastníků projektu. Státní plavební správa je zapojena zejména do aktivity implementace kvality informačních služeb v oblasti Electronic Reporting International, Notices to Skippers, Inland ECDIS, Vessel Tracking and Tracing, RIS Index. Vedoucími projektu bylo oznámeno, že všechny aktivity musí být splněny do konce roku 2014 a závěrečné vyúčtování do poloviny roku 2015.

Ve dnech 15. až 18. dubna se v Budapešti uskutečnilo pravidelné zasedání Pracovní skupiny pro vnitrozemskou plavbu pořádané v rámci mezinárodního sdružení Aquapol. Na programu jednání byla diskuse o novém formuláři používaném při Společných kontrolách. Zástupce Státní plavební správy se zároveň zúčastnil semináře věnovaného problematice sankcí udílených za přestupky zjištěné při kontrolách na vodních cestách. Zvláštní pozornost byla zaměřena na výměnu aktuálních informací o plavidlech prostřednictvím internetových stránek IBISWEB.

Rada Aquapolu zasedala od 3. do 5. června v Bukurešti v Rumunsku. Prezidentem sdružení byla prezentována úloha Aquapolu, který s ostatními mezinárodními organizacemi pracuje na zajišťování bezpečnosti v přístavech i na moři či řekách. Následně byli účastníci seznámeni s jednáními Dunajské komise, Rýnské komise, s novinkami ve FRONTEXu, EUROPOLu a Komisi EU. Byla zdůrazněna potřeba spolupráce s EMSA, kde musí docházet k pravidelné výměně informací. Příští zasedání Rady se uskuteční přímo v budově Europolu v Haagu, kde budou přítomni všichni zástupci Národních jednotek EUROPOLu akreditovaných v Haagu, kteří seznámí členy Rady se svojí prací.

Cílem bude zlepšení vzájemné spolupráce a výměny informací. Na webových stránkách Aquapolu je možné najít přímý přístup k webovým stránkám Europolu.

Od 24. do 27. července probíhala pracovní návštěva dvou zástupců Státní plavební správy v polské Gdyni, kde sídlí společnost AWA zabývající se vývojem a výrobou bezpečnostních prvků a zařízení pro vodní dopravu. Pracovníci byli obeznámeni s použitím norných stěn, absorbentů, kontejnerů pro uskladnění kontaminovaného materiálu či novými konstrukčními řešeními pro zvýšení bezpečnosti na palubě plavidel. Některé ze získaných informací budou zapracovány do novelizovaných bezpečnostních směrnic Státní plavební správy.

Ve dnech 2. – 5. 9. 2013 se uskutečnila v Bratislavě pracovní návštěva čtyř zaměstnanců. Se Státní plavební správou byla projednána problematika činnosti v oblasti přepravy nebezpečných věcí, dokladů osob a plavidel a cejchování plavidel. Dále se uskutečnila výměna informací o připravovaných předpisech v obou státech. Vyhodnocena byla spolupráce při výkonu dozoru na plavbu na společném úseku řeky Moravy.

Ve dnech 9. až 20. Září ve Francii se dvoučlenná delegace Státní plavební správy zúčastnila 26. World Canals Conference 2013, na které byla prezentována Česká republika. Byly vytvořeny a vystaveny dva postery. Jeden s tematikou kanálu D-O-L a druhý s podrobným popisem stávajících vodních cest ČR a jejich posledním rozvojem. Vystavené české postery a slovní doprovod zpracované tematiky přitahovaly značný zájem návštěvníků konference. Nejvýznamnějším návštěvníkem byla zástupkyně primátora města Toulouse paní Isabela Blanche. Vyjádřila velkou podporu a ocenění (i z celoevropského hlediska) našemu budoucímu záměru stavby kanálu DOL. Popřála také, aby Česká republika ve svém zájmu projekt co nejdříve zrealizovala.

Ve dnech 18. – 20. 9. 2013 se čtyři zaměstnanci zúčastnili konference 27. Plavební dny v Žilině. Konference byla zaměřena na témata politika Slovenské a České republiky pro rozvoj vnitrozemské plavby, vnitrozemská plavba v konkurenčním prostředí s železniční dopravou, zvyšování logistického významu a pozice vodní dopravy a rekreační a sportovní plavba.

V rámci navržených témat byl prezentován návrh programu na období 2014 – 2020 v oblasti dopravy s důrazem na rozvoj a modernizaci vnitrozemských vodních cest a jejich součástí a vnitrozemské plavby, návrh technických opatření pro zabezpečení požadovaných parametrů plavební dráhy vodní cesty Dunaj nad Bratislavou, víceúčelové vodní koridory, rekreační a sportovní plavba jako součást služeb cestovního ruchu, výcvik na simulátoru pro bezpečné ovládání plavidla.

Dále byly podány informace o říčních informačních službách, o přípravě výzkumu a projekčních prací vodního díla Kolárovo, o stavbě plavebního kanálu Vraňany – Hořín, o úpravě vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn nad Vltavou. Všechny přednesené i další příspěvky jsou uvedeny ve sborníku z konference.

Ve dnech 7. a 8. října se zaměstnanec Státní plavební správy zúčastnil jednání Pracovní skupiny pro vnitrozemskou plavbu, které se konalo pod patronací Aquapolu v Antverpách v Belgii. Na jednání byla probírána otázka využití a významu internetových stránek sdružení. Ohledně výsledků provedených kontrol na vodních cestách bylo shledáno, že Česká republika dosáhla standardních hodnot ve vztahu k ostatním členským státům s přihlédnutím k počtu vodních kilometrů a provozovaných plavidel. Opět byl zmíněn výskyt zvýšeného počtu zadržených falešných průkazů vůdců malých plavidel a

kapitánských patentů. Otázka výměnných pracovních pobytů jednotlivých členů v rámci Aquapolu byla rovněž na zasedání projednána.

V říjnu roku 2013 proběhlo v Budapešti za účasti zástupce Státní plavební správy druhé jednání k průběhu a financování projektu IRIS Europe 3, tzv. 2nd Activity Co-ordination Meeting. Jednotlivé státy představily průběh prací jednotlivých aktivit, ve kterých jsou zastoupeni. Českou republiku představil zástupce Ministerstva dopravy, který přednesl jednotlivé aktivity Ředitelství vodních cest a Státní plavební správy. U aktivit Státní plavební správy bylo konstatováno, že byla spuštěna výběrová řízení ke zkvalitnění informací RIS. Následovalo shrnutí aktivit z pozice hlavního koordinátora projektu, a který vyzval všechny účastníky k aktualizaci tabulky Milestone Status, tj. termíny dokončení jednotlivých aktivit projektu.

Od 14. do 17. 10. 2013 uskutečnili dva zaměstnanci Státní plavební správy zahraniční pracovní cestu do Bratislavy. Účelem cesty byla stáž u Štátné plavebné správy – pobočka Bratislava, zaměřená na výměnu zkušeností při kontrolách plavidel na vodních cestách. Zaměstnanci plavebního dozoru pobočky Praha prováděli v uvedených dnech s kolegy ze Slovenska praktické kontroly plavidel a plovoucích zařízení přímo v terénu na vodní cestě Dunaj. Rozebírali vzájemnou metodiku a postupy při kontrolách. Předmětem cesty bylo též porovnání systému fungování střediska řízení plavby, které známe u nás pod názvem středisko Říčních informačních služeb. Prodiskutována byla i problematika evidence obytných plovoucích zařízení, jejichž výskyt je ve Slovenské republice četný a tento trend se začíná objevovat na vodních cestách v ČR. Podrobně byla rozebrána otázka provozu vodních skútrů a vlečení vodních lyžařů na vodních cestách.

Rada Aquapolu zasedala za účasti zástupce SPS v nizozemském Haagu od 19. do 20. listopadu. Hlavním bodem jednání byla otázka budoucího financování tohoto sdružení. V současnosti probíhají jednání s EU o zajištění provozních prostředků na následujících 10 let. Zároveň byl vypracován dotazník určený angažovaným organizacím, jehož cílem je zjistit případné možnosti spolufinancování ze strany jednotlivých členů Aquapolu. Na zasedání se uskutečnila nominace viceprezidenta sdružení pro nadcházející rok a také byl schválen harmonogram plánovaných akcí.

V listopadu roku 2013 se ve Vídni uskutečnilo další jednání pracovních skupin k projektu IRIS Europe 3. Jednání bylo zaměřeno na projektové oblasti výměny dat v rámci RIS, pilotní implementace kvality informačních služeb pro RIS index, standardizace výměny dat IENC a pilotní implementace kvality informačních služeb pro Inland ECDIS. Zástupce Státní plavební správy předal informace o aktualizaci map Inland ECDIS, vývoji nového mapového portálu a poskytl aktuální verzi RIS indexu.

Hlavními tématy konference INSPIRE, konané od 25. do 28. listopadu v Bratislavě, bylo definování oblasti tvorby GeoInfoStrategie, implementace směrnice INSPIRE v České a Slovenské republice, tvorba a stav základních registrů, digitální mapa veřejné správy, základní prostorová data v ČR a SR a řada dalších otázek včetně budoucího vzdělávání zainteresovaných odborníků. Ze závěrů konference vyplývá nutnost pokračovat v aktivitách projektu INSPIRE ve spolupráci s Českou informační agenturou životního prostředí, podpořit širší využití informací ve veřejném sektoru a pokračovat v integraci geografických informačních systémů do dalších geoinformačních technologií.

Ve dnech 3. až 4. prosince se uskutečnilo pracovní setkání zaměstnanců oddělení plavebního dozoru a dokladů plavidel Státní plavební správy s partnerskými útvary slovenské

Štátnej plavebnej správy. První den zahraniční pracovní cesty byla provedena plavba služebním plavidlem ŠPS po řece Dunaji od přístavu Čunovo až po soutok s řekou Moravou, a také krátká plavba řekou Moravou. Následný den byla zorganizována prohlídka všech přístavních bazénů přístavu Bratislava, kde se v jedné části překládá sypký materiál, dále se nacházejí výrovky Slovnaftu Bratislava, až po část, kde byla prováděna nakládka strojních součástí větrných elektráren. Rovněž byla uskutečněna návštěva kapitánátu majícího obdobu našeho pracoviště RIS.

10. Hospodaření

10.1. Schválený rozpočet

Souhrnné ukazatele

Příjmy celkem	240
Výdaje celkem	59 279

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	59 279
---	--------

Průřezové ukazatele

Platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci	23 717
v tom: platy zaměstnanců	23 646
ostatní platby za provedenou práci	71
Povinné pojistné placené zaměstnavatelem	8 065
Převod fondu kulturních a sociálních potřeb	237
Platy zaměstnanců v pracovním poměru	23 646
Náhrady mezd v době nemoci	100
Výdaje spolufinancované z rozpočtu EU celkem	2 220
v tom: ze státního rozpočtu	1 110
v tom: rozpočet EU	1 110
Výdaje vedené v info-systému program financování celkem	8 790
v tom: kapitálové výdaje	8 790
v tom: běžné výdaje	0

Počet zaměstnanců	92
--------------------------------	-----------

10.2. Vývojové tendence hospodaření

Vývojové tendence hospodaření jsou patrné z následující tabulky:

Rok		2009	2010	2011	2012	2013
Příjmy	v tis. Kč	671	1 008	2060	1392	902
Výdaje	v tis. Kč	77 474	60 696	59 385	55 729	51 981
	Běžné výdaje	54 767	49 090	49 333	49 848	48 579
	Výdaje na programové financování	22 707	11 606	10 052	5 881	3 402

10.3. Příjmy rozpočtových organizací

Závazný ukazatel příjmů byl pro rok 2013 splněn. Příjmy Státní plavební správy za rok 2013 činily 902 013,39 Kč a byly odvedeny do státního rozpočtu.

Státní plavební správa nemá hospodářskou činnost.

10.4. Správní poplatky a pokuty

Do 31. 12. 2013 bylo vybráno správních poplatků formou kolků za 8 866 případů v hodnotě 3 420 500 Kč. Z toho byl předepsán k 31. 12. 2013 1 případ správního poplatku ve výši 200 Kč, který byl uhrazen na účet správních poplatků.

Dále bylo do 31. 12. 2013 uloženo 101 blokových pokut v celkové výši 60 500 Kč.

Právní moc do 4. čtvrtletí roku 2013 nabylo celkem 58 případů pokut uložených ve správním řízení v celkové výši 161 300 Kč.

Celkem 47 pokut ve správním řízení ve výši 145 800 Kč bylo uhrazeno na účet pokut – příjmový účet k 31. 12. 2013. Za rok 2012 byla uhrazena celkem 1 pokuta na účet pokut ve správním řízení ve výši 4 000 Kč. Celnímu úřadu k vymáhání bylo předáno 0 pokut ve výši 0 Kč.

Dále byly dle platných právních předpisů plně účetně odepsány 2 pokuty z roku 2012 ve výši 2 800 Kč. V evidenci SPS zůstává k 31. 12. 2013 celkem 16 pokut ve výši 41 000 Kč.

10.5. Rozpočtové výdaje

Výdaje na financování programu reprodukce majetku

V roce 2013 bylo vydáno na financování akcí podle Ministerstva dopravy České republiky posledně schváleného rozpočtu 1,69 mil. Kč. Financování bylo ovlivněno pokračujícími úspornými opatřeními Ministerstva dopravy. Přidělené investiční finanční prostředky byly použity zejména na doplnění a náhradu výpočetní techniky včetně obměny zastaralého softwaru, upgrade GIS, projektovou dokumentaci a inženýring na akci Modernizace služebny Petrov. Dále na zakoupení pozemku v rámci akce Pořízení služebny Hluboká. Na zakoupení výpočetní techniky a softwaru byly použity zejména uspořené programové prostředky z předchozích let.

Běžné výdaje

Z plánovaného objemu finančních prostředků bylo vyčerpáno celkem 51 981 296,22 Kč. Nevyčerpané prostředky ve výši 658 512,92 Kč byly převedeny do nároků nespotřebovaných výdajů.

11. Plán práce a prostředků na platy

11.1. Zaměstnanci

Státní plavební správě byl stanoven počet zaměstnanců na rok 2013 na 92 osob.

V roce 2013 byl průměrný evidenční počet zaměstnanců ve fyzických osobách 86 a průměrný počet zaměstnanců přepočtený 83.

Ukazatel prostředků na platy a ostatní platby za provedenou práci byl Státní plavební správě stanoven částkou 23 717 tis. Kč, z toho ukazatel prostředků na platy 23 646 tis. Kč, z toho prostředky ze SR 105 tis. Kč; prostředky z rozpočtu EU 105 tis. Kč – ostatní platby za provedenou práci 71 tis. Kč.

11.2. Absence a úrazovost

V roce 2013 bylo v našem úřadě odpracováno 18 118,5 dnů. Celkem bylo zameškáno 352 dnů; z důvodu nemoci 252 dnů, tj. 1,36 %, ošetřování člena rodiny 44 dnů, tj. 0,24 %, důležitých osobních překážek v práci 41 dnů, tj. 0,22 %, překážek z důvodu obecného zájmu 15 dnů, tj. 0,08 %.

11.3. Prostředky na platy

Plán práce						
Ukazatel	Skutečnost 2012	Plán 2013	Skutečnost 2013	Rozdíl	% Plnění plánu	Index 2013/2012
	a	b	c	b - c	c : b	c : a
Průměrný počet zaměstnanců přepočtený	82	92	83	9	90	1,01
Prostředky na platy celkem z toho:	23 507	23 717	23 717	0	100	1,01
- platy	23 436	23 646	23 646	0	100	1,01
- OON	71	71	71	0	100	1,0
Průměrný plat	23 817	21 419	23 741	-2 322	111	1,0

12. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti

Činnost Státní plavební správy v roce 2013 ovlivnily povodně, které poznamenaly jak provoz plavidel, tak vlastní stav vltavské i labské vodní cesty. Přes zastavení plavby v plné plavební sezóně, které po opadnutí zvýšených vodních stavů trvalo na dílčích úsecích vodní cesty od dvou týdnů až po dva měsíce, nedošlo k omezení úkonů prováděných Státní plavební správou. Naopak oproti roku 2012 vzrostl počet povolených veřejných akcí o 15 %, počet kontrol plavebního provozu vzrostl o 12 % a také v důsledku zvýšené kontrolní činnosti vzrostl počet zjištěných přestupků v plavebním provozu přibližně o 30 %. Na zvýšení počtu zjištěných přestupků má podíl také činnost Policie ČR. V důsledku nutnosti regulovat po povodních plavební provoz na postupně obnovovaných vodních cestách, vzrostl také počet vydaných Sdělení Státní plavební správy o opatřeních v plavebním provozu, a to cca o 50 %. Pozitivní je skutečnost, že v hodnoceném roce nedošlo k žádné velké nebo vážné plavební nehodě.

Období po červnové povodni, která měla katastrofální rozměry, poukázalo na nevhodný systém získávání financí na plnohodnotné obnovení parametrů vodní cesty a její řádné značení, kdy se její správce po vyčerpání vlastních prostředků komplikovaně a zdlouhavě domáhal finanční pomoci ze státního rozpočtu, přičemž k 31. prosinci ji stále ještě neobdržel.

V oblasti vydávání dokladů plavidel byl rok 2013 srovnatelný s předchozím rokem v objemu provedených technických prohlídek i počtu plavidel nově zapsaných do plavebního rejstříku. Opožděný nástup plavební sezóny, který zapříčinily povodně, měl však za následek zvýšený nápor žadatelů zejména o technické prohlídky malých plavidel v prázdninových měsících. Nadále se v této oblasti osvědčuje sestavení a včasné zveřejnění plánu technických prohlídek prováděných mimo sídlo pobočky. Výrazně se nemění počet žadatelů o zkoušky způsobilosti vůdců a členů posádek jiných než malých plavidel, totéž platí i pro oblast zkoušek způsobilosti vůdců malých plavidel.

V oblasti dokladů osob přetrvává zájem o zkoušky vůdce malého plavidla, mírně klesl zájem o vydání plavecké služební knížky, hlavně z řad občanů Slovenské republiky. Naopak výrazně vzrostl zájem o ověřování praxe.

Zaznamenány byly případy, kdy dochází k rušení českých plaveckých služebních knížek zahraničním úřadem. K tomu dochází v případě, kdy držitel české plavecké knížky požádá o zápis rýnské způsobilosti. Není výjimkou, že nová plavecká služební knížka je zrušena již při zápisu funkce Deeksmann a není v ní ještě uvedena žádná praxe.

Nadále ve společnosti roste zájem o aktivity související s vodou a plavbou na vodních cestách. Vzniklo 8 nových půjčoven malých plavidel, tři prostory pro provoz vodních skútrů a tři dráhy pro vodní lyžování. Značný provoz sportovních bezmotorových a motorových plavidel v Praze si vyžádal spolupráci Státní plavební správy, pobočky Praha s Českým olympijským výborem, Českým svazem vodního motorismu, Sdružením pražských plavidel, Policií ČR a Městskou Policií, která vyústila ve vznik tzv. Desatera pro plavbu na Vltavě v Praze. Jedná se o doporučený soubor pravidel chování na vodní cestě, vycházející z Řádu plavební bezpečnosti a místních podmínek pro plavbu, distribuovaný členům výše uvedených organizací a také půjčovnám plavidel v Praze. Na dodržování Desatera dohlíží všechny uvedené kontrolní složky, tedy Státní plavební správa, Poříční oddělení Praha Policie ČR a Poříční útvar Městské policie hl. města Prahy.

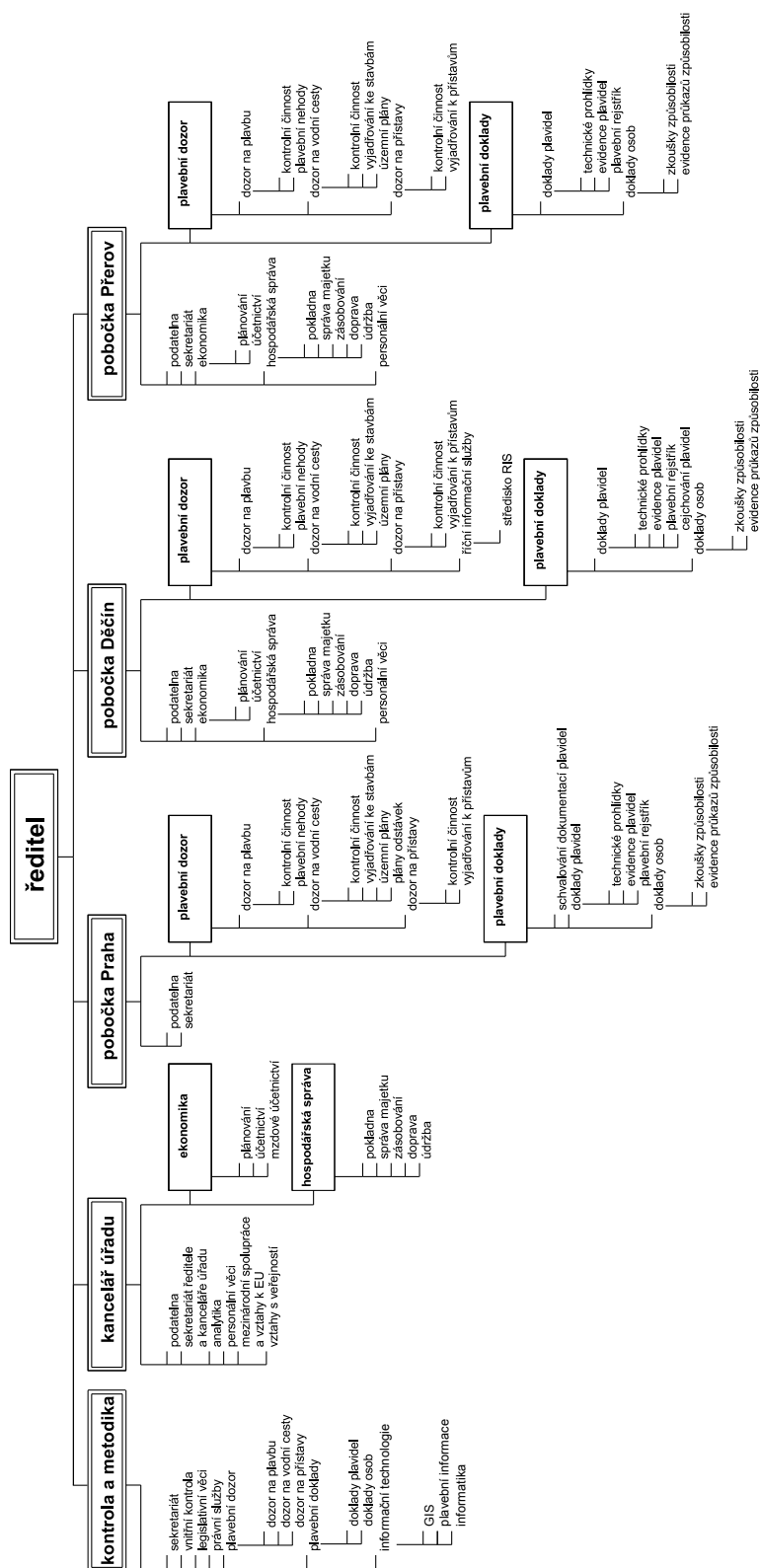
Došlo ke zvýšení počtu kontrol Státní plavební správy v součinnosti s Policií České republiky. V roce 2013 byl zaznamenán nárůst případů, kdy byl vůdce plavidla přistižen pod vlivem alkoholu, či jiné omamné látky.

Z hlediska intenzity plavebního provozu lze konstatovat oproti minulé sezóně nárůst v počtu návštěvníků Baťova kanálu. Toto navýšení lze přisuzovat zvýšenému zájmu o tento způsob volnočasových aktivit, příznivému počasí a postupnému zkvalitňování servisních služeb. Dle struktury provozovaných plavidel na této vodní cestě zjišťujeme, že došlo k nárůstu provozu obytných lodí a dle údajů z půjčoven plavidel byla kapacita hausbótů plně vytížena.

Perspektivy české přeshraniční obchodní plavby jsou skutečně mizivé, neboť zlepšení splavnosti regulovaného úseku našeho Labe není nikterak konkrétně řešeno a bez garance parametrů této vodní cesty se nelze ani divit, že už dvacet let nebylo zapsáno do plavebního rejstříku žádné moderní resp. nové české nákladní plavidlo. Je to důkaz nedobré budoucnosti tohoto dopravního segmentu. Současná plavidla se většinou provozují na třetizemních přepravách. Na Labi, respektive v Čechách, se vyskytují, jen pokud jsou plavební podmínky příznivé. Vnitrostátní nákladní přepravy stále postihuje trvající stavební útlum a v hodnoceném roce i následky červnové povodně. Progresi zaznamenává jen osobní doprava, a to jak sportovní, rekreační, ale i obchodní. Dalším podnětem pro její rozkvět je pokračující plánování a stavby sítě přístavišť, přístavů a servisních míst, jakož i příprava dalšího splavňování.

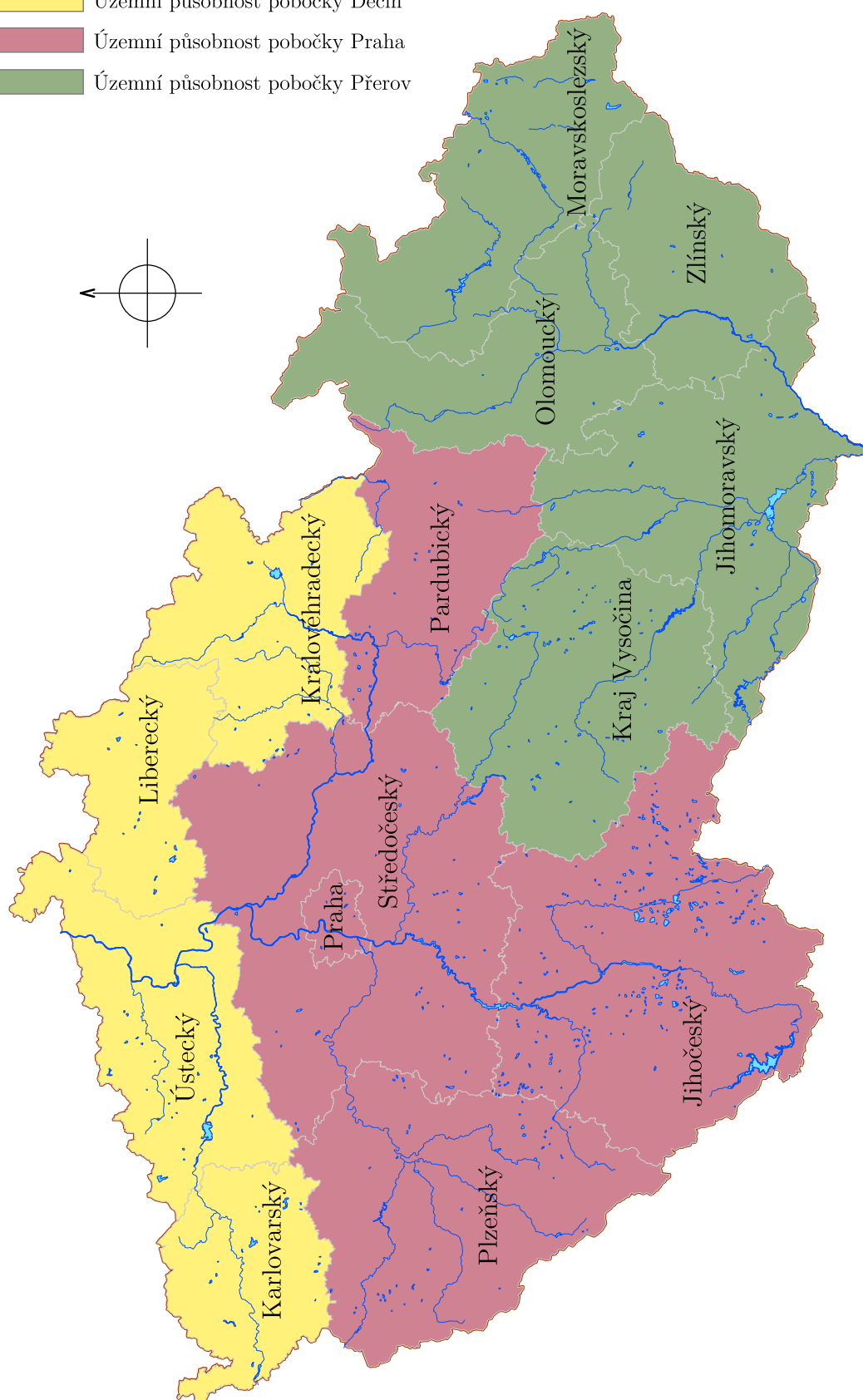
Rekonstrukce železničního mostu v Děčíně na trati Děčín – Jedlová zdůraznila nutnost pečlivého a srozumitelného stanovování podmínek pro realizaci staveb na vodní cestě, které mohou ve svém důsledku i po dobu realizace potenciálně ovlivnit hladký průběh stavby resp. negativně ovlivnit plnou provozuschopnost nebo bezpečnost a plynulost plavebního provozu. Práci všech útvarů státní plavební správy v uplynulém roce lze hodnotit jako dobrou a provedené změny ve vnitřní organizaci, dávají předpoklad pro budoucí, ještě lepší fungování 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@plavebniurad.cz

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

Státní plavební správa – pobočka Praha

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

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

Státní plavební správa – pobočka Děčín

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

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

Státní plavební správa – pobočka Přerov

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

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

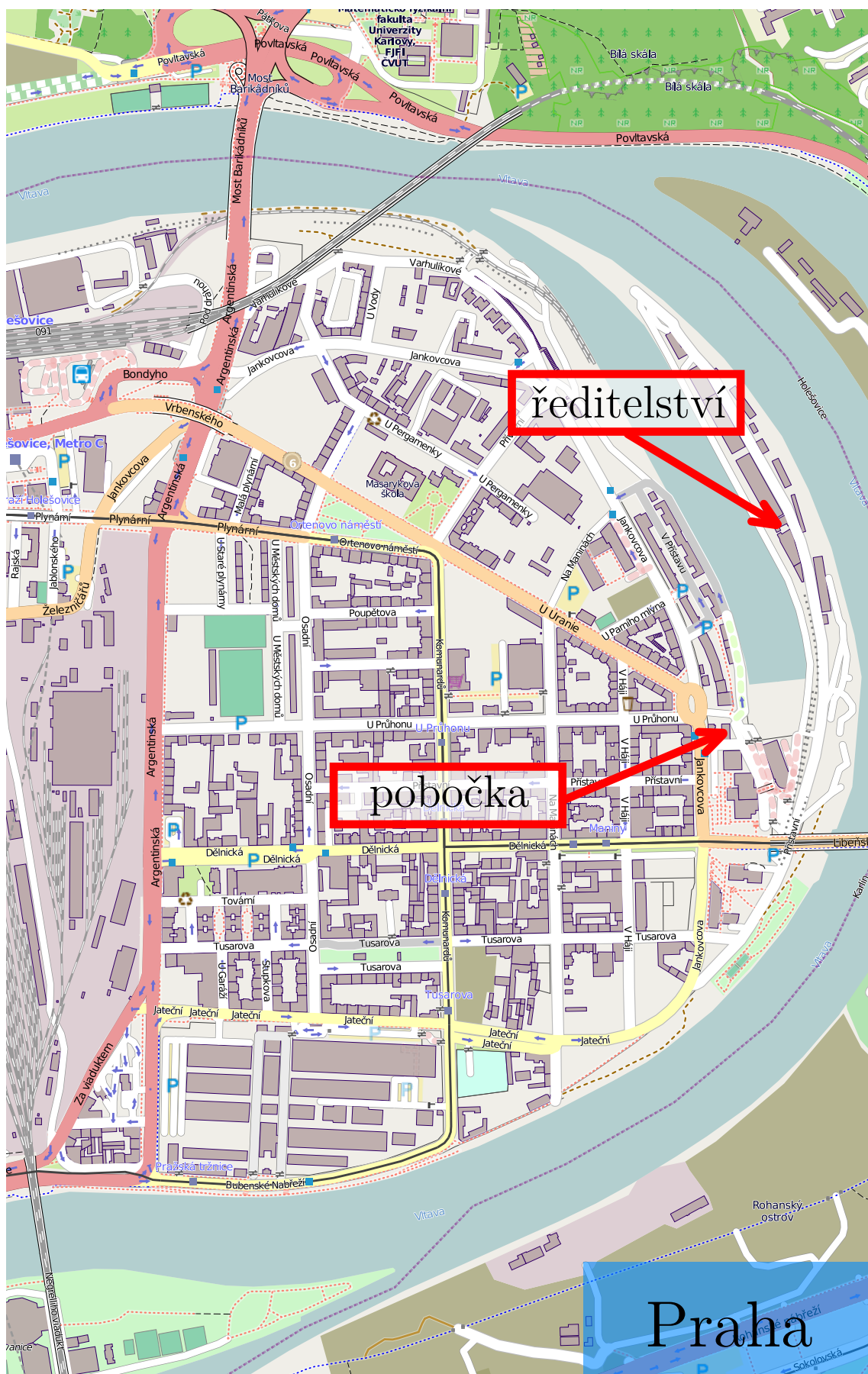
Webová stránka Státní plavební správy

plavebniurad.cz

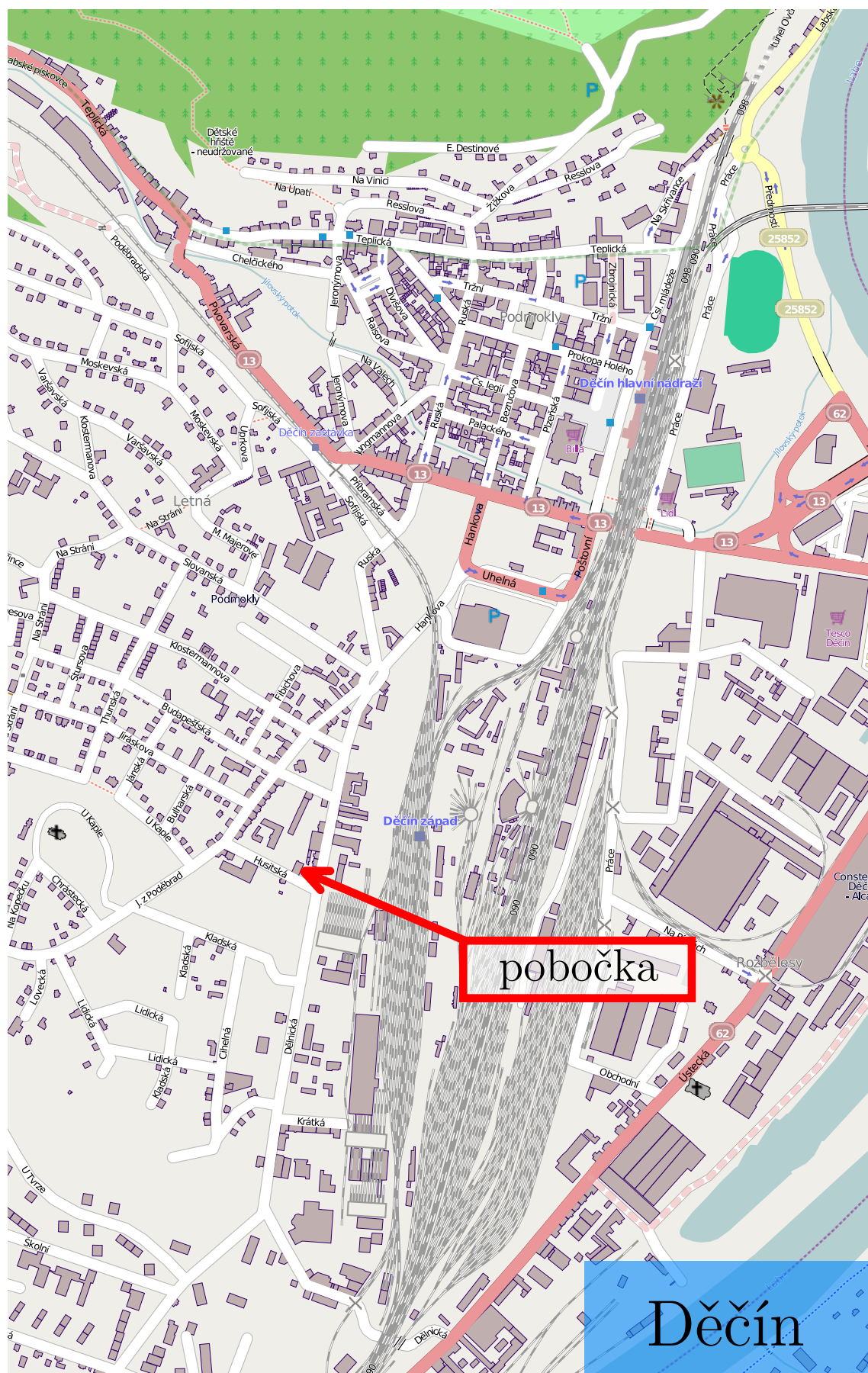
Úřední hodiny

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

Státní plavební správa - ředitelství a pobočka Praha



Státní plavební správa - pobočka Děčín



Státní plavební správa - pobočka Přerov



Seznam tabulek

Vodní stavy	18
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe	19
Přerušení plavebního provozu	21
Kontroly plavebního provozu	27
Přestupky v plavebním provozu	28
Povolené veřejné akce	28
Plavební nehody	30
Vydaná osvědčení o vlastnictví plavidla	33
Technický dozor na jiná než malá plavidla	33
Technický dozor na malá plavidla	35
Schvalování dokumentací plavidel	36
Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2013	38
Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2013	38
Malá plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2013	39
Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel	41
Vydané plavecké služební knížky	41
Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení	42
Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2013	42
Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel	43
Půjčovny plavidel	46
Vydané plavební vyhlášky	51
Schválený rozpočet	59
Vývojové tendence hospodaření	59
Plán práce	61

Seznam obrázků

Rekonstrukce železničního mostu v Děčíně - Původní stav	15
Rekonstrukce železničního mostu v Děčíně - Těsně před dokončením stavby . . .	15
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2013	20
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2013 (%) . . .	20
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe 2004 - 2013	20
Vývoj plavební nehodovosti 2004 - 2013	30
Můstek jako plavidlo	32
Vydané lodní doklady na jiná než malá plavidla 2004 - 2013	34
Vydaná lodní osvědčení na malá plavidla 2004 - 2013	36
Vydané průkazy způsobilosti na jiná než malá plavidla 2004 - 2013	43
Vydané průkazy způsobilosti na malá a rekreační plavidla 2004 - 2013	44
Organizační schéma Státní plavební správy	64
Územní působnost Státní plavební správy	65
Mapa pobočky Praha a ředitelství	67
Mapa pobočky Děčín	68
Mapa pobočky Přerov	69