

ZPRÁVA
o činnosti úřadu
v roce 2014



č. j. 334/Ř/15

Státní plavební správa
Leden 2015

Obsah

1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2014	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	10
5. Dozor na plavební provoz a plavební nehody	20
5.1. Dozor na plavební provoz	20
5.2. Plavební nehody	27
6. Dozor na plavidla	30
6.1. Plavidla jiná než malá plavidla	30
6.2. Malá plavidla	33
6.3. Plavební rejstřík	36
7. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel	39
7.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých	39
7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel	42
8. Výkon státní správy	44
8.1. Správní rozhodnutí	44
8.2. Jiné správní akty a kontrolní činnost	47
9. Průřezová a metodická činnost	48

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. Absence a úrazovost	61
11.2. 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. 2014

<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. Václav Novák
pověřený řízením Státní plavební správy

Mgr. Klára Němcová
pověřená řízením odboru kontroly a metodiky

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, umístování plovoucích zařízení apod. na vodních cestách. U správců vodních cest a správců přístavů uplatňuje správními prostředky odstranění nedostatků zjištěných v plavební dráze, na hydrotechnických stavbách a zařízeních vodních cest a na vodních částech přístavů. 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

Vltavská vodní cesta byla v uspokojivém stavu a pro provoz plavidel bezpečná, provoz s výjimkou dvou úseků již neovlivňovaly dopady povodně z roku 2013. V úseku od vodního díla České Vrbné po přístaviště Lannova loděnice v Českých Budějovicích pro velká plavidla a v úseku Lannova loděnice až Jiráskův jez pro všechna plavidla bylo nutné pro výskyt nánosů odložit začátek plavební sezóny z 1. dubna 2014 na 1. června 2014. Dále na Berounce v úseku mezi soutokem s Vltavou a přístavem Praha-Radotín byla plavba po většinu roku zastavena z důvodu těžby nánosů po zmíněné povodni.

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

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

Plavební odstávky proběhly podle schváleného plánu v termínu od 6. října 2014 do 7. listopadu 2014. Odsouhlasené a projednané termíny přerušování plavebního provozu byly dodrženy.

Sřední Labe

Labská vodní cesta byla přes omezení ponorů v uspokojivém stavu a pro provoz plavidel bezpečná. Obnovení plných ponorů, omezených z původních 2,10 m na 1,80 m, nastalo v úseku Přelouč až Toušeň od 13. června 2014, v úseku Toušeň až Mělník potom od 31. října 2014. Důvodem omezení ponorů byly nedokončené prohrádky nánosů způsobených povodní v červnu 2013.

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

K zastavení plavby z důvodu vysokých vodních stavů v hodnoceném roce nedošlo. Schválená plavební odstávka plavebních komor proběhla ve většině případů v plánovaném termínu, tj. od 29. září 2014 do 6. října 2014. Výjimkou byla plavební komora Poděbrady, na níž plavební odstávka proběhla v termínu od 29. září 2014 do 11. října 2014 a plavební komora Čelákovice, kde odstávka trvala od 29. září 2014 do 27. října 2014. Na plavební komoře Klavary byla sice schválena odstávka od 29. září 2014 do 3. listopadu 2014, ale na základě žádosti správce vodní cesty Povodí Labe, státní podnik, byla odstávka prodloužena do 24. listopadu 2014 z důvodu nastalých komplikací při realizaci akce „VD Klavary – oprava omítek v obtocích“. Na plavební komoře Velký Osek byla plánovaná odstávka v době od 22. září 2014 do 17. listopadu 2014. Ředitelství vodních cest ČR, jako investor stavby „VD Velký Osek – modernizace plavební komory“, však požádalo o prodloužení plavební odstávky z technologických důvodů až do 18. prosince 2014. Na plavební komoře Čelákovice byla plánovaná odstávka od 29. září 2014 do 27. října 2014, ale na základě žádosti správce vodní cesty Povodí Labe, státní podnik, bylo trvání této odstávky rovněž posunuto do 17. listopadu 2014. Na plavební komoře Brandýs nad Labem byla plánovaná odstávka v termínu od 29. září 2014 do 17. listopadu 2014. Na základě žádosti Ředitelství vodních cest ČR, jako investora stavby „VD Brandýs nad Labem – modernizace plavební komory“ byla tato odstávka prodloužena do 18. listopadu 2014. S ohledem na celkovou technickou náročnost a složitost této akce požádala SMP CZ, a.s., jako zhotovitel stavby, o úpravu plavebního provozu v souvislosti se zahájením přípravných

prací. Z těchto důvodů byl na plavební komoře Brandýs nad Labem již v měsíci září zaveden střídavý provoz umožňující plavidlům proplavení alespoň každý druhý či třetí den.

Během odstávky byly na většině plavebních zařízení provedeny všechny plánované práce.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Plavební podmínky v tomto úseku vodní cesty byly na začátku roku 2014 ještě ovlivněny pokračujícím omezením ponorů po povodni roku 2013. Do konce ledna byl v úseku Lovosice-Prosmuky až Ústí nad Labem-Střekov ponor plavidel omezen na hodnotu 180 cm, pokud by provozní hladina ve zdrži vodního díla Ústí nad Labem-Střekov poklesla pod střední úroveň povoleného rozmezí hladin dle Manipulačního řádu vodního díla. Omezení ponorů v úseku Mělník až Lovosice-Prosmuky na hodnotu 180 cm trvalo do začátku dubna. K obnově obratiště Lovosice-Prosmuky v původní lokalitě došlo po kompletním odtěžení nánosů koncem listopadu.

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

Vysoké vodní stavy limitující plavební provoz se nevyskytly. Dny s průtokem nad 150 m³/s v profilu vodočtu Mělník, kdy by bylo možné v úseku Mělník až Lovosice plout se zvýšeným ponorem na 210 cm, se vyskytovaly především ve třetí třetině roku; celkem bylo takových dnů 144. Z důvodu výše uvedeného omezení ponorů bylo možné plout se zvýhodněným ponorem v tomto úseku až v období od dubna do prosince, celkem ve 122 dnech. V úseku Lovosice až Ústí nad Labem-Střekov bylo možno na základě výskytu vodních stavů na vodočtu v Ústí nad Labem nad 280 cm (resp. nad 300 cm) využívat zvýhodněný ponor 210 cm jenom po dobu 11 dnů (resp. ponor 220 cm pouze v 6 dnech hodnoceného období).

Celkovou odstávku plavebních objektů na dolním Labi v roce 2014 správce vodní cesty nepožadoval. Níže uvedené odstávky plavebních komor se uskutečnily při výskytu poruchy nebo nutných oprav a na vodních dílech v kanalizovaném úseku Labe byla v hodnoceném období vždy v provozu alespoň jedna z plavebních komor. Od června 2013 do poloviny ledna 2014 byla z důvodu odstraňování povodňových škod mimo provoz velká plavební komora Lovosice a z důvodu poruchy na ovládání horních vrat byla mimo provoz ještě tři dny v dubnu. Sestavy plavidel delší než 110 m se musely po dobu odstávky velké komory při proplavování přes vodní dílo Lovosice rozpojovat. Porucha na ovládání dolních vrat vyřadila z provozu velkou plavební komoru České Kopisty na jeden den v dubnu a tři dny na přelomu května a června. Od poloviny září do konce první dekády října byla z důvodu poruchy na ovládání dolních vrat mimo provoz velká plavební komora Roudnice nad Labem. Na těchto dvou zdymadlech se po dobu odstávky velké komory musely před proplavením rozpojovat sestavy plavidel delší než 85 m. Odstávky malých plavebních komor plavební provoz nijak neomezily, jednalo se o odstávky malé plavební komory v Roudnici nad Labem do poloviny ledna (porucha ovládání vrat), malé plavební komory České Kopisty po tři dny v červnu (oprava velína), malé plavební komory Dolní Beřkovice od září do konce roku a malé plavební komory Ústí nad Labem-Střekov od poloviny října do konce první dekády prosince (oprava spárování zdi). Z důvodu poruchy na dělicí zdi mezi velkou plavební komorou a podjezím vodního díla Ústí nad Labem-Střekov bylo ve velké komoře z bezpečnostních důvodů povoleno vyvazování plavidel pouze u pravé zdi velké plavební komory. Ve zdrži vodního díla Ústí nad Labem-Střekov bylo povoleno ve

dvou dnech v květnu a ve dvou dnech v červnu opakované krátkodobé zastavení plavby z důvodu pořádání veslařských závodů. V oblasti vojenského cvičiště Litoměřice bylo povoleno zastavení plavby na dvě hodiny jeden den v srpnu a jeden den v září.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Plavební podmínky byly v období roku 2014 velmi nepříznivé – s průměrnou hodnotou vodního stavu 196 cm na vodočtu v Ústí nad Labem (maximální vodní stav 380 cm) se rok 2014 řadí jako třetí nejsušší rok za posledních 25 let, naposledy se srovnatelně nízké vodní stavy vyskytovaly v letech 1990 a 1991, kdy celoroční průměr vodních stavů v roce 1990 byl 193 cm (maximum 446 cm) a v roce 1991 jenom 181 cm (maximum 370 cm). V roce 2014 se vyskytlo pouze 11 dní s hodnotou zajištěného vodního stavu nad 275 cm, který býval v minulosti označován jako tzv. plnosplavnost. Oproti tomu dnů s vodním stavem pod 160 cm, kdy již provozovatelé plavby sami z důvodu nerentability vodní dopravy ukončují, bylo celkem 54. S trochou nadsázky by se dalo prohlásit, že v roce 2014 se tak potvrdila „lidová moudrost“ o suchém období, které následuje po povodni.

K zastavení plavby z důvodu zámrazy v hodnoceném roce nedošlo.

Limitní vodní stav pro zastavení plavebního provozu v úseku Ústí nad Labem-Střekov až Hřensko (tj. 540 cm v profilu vodočtu Ústí nad Labem) nebyl dosažen a plavební provoz v regulovaném úseku tak pro vysoké vodní stavy v roce 2014 zastaven nebyl.

Z důvodu plavebních překážek nebo oprav na vodní cestě nebyl v regulovaném úseku dolního Labe průběžný plavební provoz zastaven. Pro umožnění veřejných akcí na vodě bylo v Děčíně pod zámek povoleno hodinové přerušení plavby v jednom dni v červnu (cvičení záchranných složek IZS) a v jednom dni v srpnu (plavecká část triatlonového závodu). V jednom dni v srpnu bylo v úseku Ústí nad Labem až Děčín povoleno částečné (cca 5 hodin) omezení plavby pro malá plavidla v kluzu a velká poproudňá plavidla z důvodu pořádání plaveckých závodů.

Morava včetně Bařova kanálu

Stav vodní cesty Morava včetně Bařova kanálu v roce 2014 byl uspokojivý a neměl na bezpečnost plavby významný vliv.

Mrazové jevy a zámraza, podobně jako v minulých letech, nezpůsobily vzhledem k sezónnímu charakteru plavby její omezení.

Vodní stavy po celou plavební sezónu nedosáhly takových hodnot, pro které by bylo nutno plavbu zastavit. V jarních měsících, vzhledem k mírné a teplé zimě, nedošlo k větším povodňovým jevům, rovněž v letních měsících nenastaly situace, které by omezily plavbu na delší dobu.

Odstávky za účelem stavebních a udržovacích prací se uskutečnily na několika úsecích, v termínu od 1. října 2014 do 15. dubna 2015. V úseku mezi obcemi Babice a Huštěnovice byl plavební kanál zcela vypuštěn vzhledem k rozsahu a typu prováděných prací. Dalším místem byla plavební komora Vnorovy II, která byla ohrázkována a rovněž zcela vypuštěna. Posledním úsekem se zastaveným plavebním provozem byla část plavebního kanálu od místa výstavby přístavu v Petrově až po Sudoměřice. V úseku po plavební komoru Petrov byl plavební kanál zcela vypuštěn, v dalším úseku poklesla hladina pod minimální plavební úroveň.

Vodní cesty účelové

Plavební poměry na účelových vodních cestách byly v roce 2014 celkem stabilizované a vyrovnané, k větším výkyvům hladin, které by bránily plavbě, v plavební sezóně nedocházelo.

Zámraza neměla na plavbu vzhledem k jejímu sezónnímu charakteru příliš velký vliv.

Na vodním díle Brno probíhal nadále program zaměřený na snižování množství sinit. K provzdušňování sloupce vody bylo, podobně jako v předcházejících letech, použito patnáct kusů aeračních věží, které byly na podzim sklopeny nebo demontovány. Pro snížení obsahu fosforu na přítoku do přehrady byl v průběhu roku nadále do vody dávkován síran železitý. Vodní hladina byla v souladu s manipulačním řádem vodního díla na zimu snížena cca o 5 m oproti normálnímu stavu.

Hladina vody na vodním díle Plumlov, které se začalo v létě roku 2013 po dokončení rekonstrukce hráze a čištění dna přehrady od nánosů napouštět, dosáhla v roce 2014 již své obvyklé provozní výše.

4.2. Stavby a úpravy na vodních cestách

Vltava

V roce 2014 pokračovala intenzivní činnost v rámci projektu „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Týn nad Vltavou – České Budějovice“, a to výstavbou sportovního přístavu Hluboká nad Vltavou. Tato stavba byla na konci roku dokončena a řádně zkolaudována. Dále byla zahájena stavba plavební komory na jezu Hněvkovice, včetně prohrábek na přilehlé vodní cestě a stavba dolní rejdy plavební komory na přehradě Hněvkovice.

Na plavebních komorách Hořín proběhla oprava svodidel, včetně jejich ztužení. Na plavebních komorách Měřejovice a Dolánky proběhla v rámci odstávek oprava (betonáž) jejich dna. Na plavební komoře Roztoky proběhla povrchová úprava dolních vrat. Na plavební komoře Mánes proběhla výměna stavítek. Dále se uskutečnily opravy dlažeb na plavebních kanálech Vraňany-Hořín a Trója.

V roce 2014 byly odstraňovány nánosy na vodní cestě, zpravidla již mimo plavební dráhu, koncem roku byly plavební hloubky na celé vodní cestě v plném rozsahu obnoveny.

Dále byla v roce 2014 dokončena likvidace mostu elektrické dráhy v Praze -Tróji a výstavba nového Trojského mostu, který je nezbytnou součástí trasy Městského okruhu. Tím také skončila veškerá dílčí omezení plavby související s uvedenými činnostmi. Koncem roku byla zahájena rekonstrukce mostu přes Čertovku v Praze.

Přístavní činnost veřejného přístavu Praha-Smíchov a Praha-Holešovice probíhala standardním způsobem bez zásadních koncepčních změn. Přístavy jsou v bezpečném a provozuschopném stavu, problémem v přístavu Praha-Holešovice je omezení provozu lodního výtahu.

Proběhly dílčí kontroly vodní cesty organizované Státní plavební správou a probíhající za přítomnosti správce vodní cesty. Důraz byl kladen na dokončení odstraňování nánosů po povodních z roku 2013.

V průběhu roku 2014 probíhaly pravidelné technicko-bezpečnostní dohledy na vodních dílech. Těchto pravidelných dohledů se zúčastňuje Státní plavební správa a jsou při nich uplatňovány požadavky na zkvalitnění vodní cesty a zajištění její bezpečnosti. Přípomínky vznesené při dohledech jsou zahrnuty do plánu oprav a údržby. Řádné prohlídky potvrdily, že díla jsou v bezpečném a provozuschopném stavu.

Střední Labe

Na vodním díle Velký Osek – plavební komoře byla prováděna modernizace pravé zdi plavební komory, včetně nového ovládání a elektrorozvodů. S ohledem na náročnost prováděných prací byla odstávka plavební komory v roce 2014 prodloužena. Tato akce bude pokračovat ještě ve III. čtvrtletí roku 2015.

Na vodním díle Brandýs nad Labem – plavební komoře byla zahájena kompletní modernizace, která má vést k zabezpečení spolehlivého provozu této komory. Jednalo se zejména o sanaci levé zdi plavební komory a obtoků a následně provádění injektážní clony. S ohledem na komplikované technologické postupy a technický stav komory byly přípravné práce zahájeny již na začátku září 2014 při zavedení střídavého plavebního provozu. Během září byly provedeny zkušební vrty tryskové injektáže, včetně jejich kontrolního měření. Rovněž u této plavební komory byla délka plavební odstávky na základě žádosti zhotovitele stavby prodloužena. Práce budou probíhat v dílčích etapách ještě v průběhu roku 2015.

V roce 2014 byly odstraňovány nánosy na vodní cestě a v plavebních kanálech plavebních komor. Jedná se především o odstranění sedimentů v horních i dolních plavebních kanálech vodních děl Obříství, Kostelec nad Labem a Lobkovice, dále v horním plavebním kanále vodního díla Brandýs nad Labem. Ve všech případech se odstraňovaly následky povodně z června 2013. Na ostatních plavebních komorách se v rámci plánované odstávky uskutečnila cyklická plánovaná údržba.

Rovněž byla dokončena a řádně zkolaudována stavba lávky pro pěší a cyklisty přes Labe v Čelákovících.

Dále se uskutečnily dílčí kontroly vodní cesty za přítomnosti správce vodní cesty, kde byl kladen důraz na plavební značení a obnovování ponorů, omezených po povodni z června 2013. Odstranění zjištěných závad na plavebním značení bylo nárokováno na správci vodní cesty přímo v průběhu kontrol, záležitost obnovení ponorů byla řešena ve správním řízení.

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

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Stav vodní cesty v kanalizovaném úseku dolního Labe byl uspokojivý. Vlastní vodní cesta umožňovala provoz plavidel stanovených rozměrů.

V průběhu roku byly z plavební dráhy postupně odtěžovány povodňové nánosy. Břehové plavební značení poškozené povodní 2013 správce vodní cesty podle pokynů plavebního úřadu doplnil. Na vodním díle Štětí byla za účasti plavebního úřadu provedena

pravidelná kontrola technicko-bezpečnostního dohledu, vodní dílo je v bezpečném a provozuschopném stavu. Přístavy byly v roce 2014 v provozuschopném a bezpečném stavu. Stavební činnost v přístavech v územní působnosti pobočky Děčín nebyla realizována. Ve veřejném přístavu Ústí nad Labem-Vaňov se připravuje výstavba nových objektů (hala, podkolejová výsypka, krytá lodní nakládk a administrativní budova), bylo vydáno stanovisko k dokumentaci pro stavební řízení. Dále byly prováděny práce k zajištění vyrovnaní terénu ve veřejném přístavu Mělník.

V průběhu roku byla se souhlasem plavebního úřadu postupně uvedena do plavebního provozu další čtyři přístaviště pro plavidla osobní a rekreační plavby, jejichž investorem bylo Ředitelství vodních cest České republiky. V Dolních Zálezlech a v Libotenicích jsou umístěna vždy dvě plovoucí zařízení. Zařízení pro malá plavidla jsou vybavena přípojkami pro odběr pitné vody a elektrické energie, druhá zařízení jsou bez tohoto vybavení a určena pouze pro plavidla osobní dopravy. Plovoucí zařízení umístěné v Libochovanech je určeno pouze pro plavidla osobní dopravy. V Nučnicích je pro osobní lodní dopravu vybudováno pevné molo, pro malá plavidla je zde plovoucí zařízení, vybavené přípojkami pro odběr pitné vody a elektrické energie. Vlastníkem a provozovatelem všech těchto zařízení je Ředitelství vodních cest České republiky, přičemž jejich správa byla svěřena obcím, v jejichž katastru jsou zařízení umístěna. V Roudnici nad Labem bylo projednáváno a vydáno stanovisko k vybudování přístaviště pro rekreační plavidla. Závazné stanovisko bylo vydáno k opravě železničního mostu v Žalhosticích a k provedení vodovodní shybky ve Štětí, obě stavby budou realizovány v roce 2015. Další projednávané stavby a stanoviska k nim se týkaly zejména malých vodních elektráren na vodních dílech dolního Labe, u nichž došlo k přechodu z režimu zkušebního provozu do plného provozu.

Při kontrolách zaměřených na vyznačení vodní cesty plovoucí signalizací nedocházelo k negativním zjištěním. Správce vodní cesty v průběhu roku prováděl průběžnou obnovu a doplňování břehové plavební signalizace poškozené povodní 2013. Vyznačení vodní cesty bylo na dobré úrovni.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Plavební dráha v regulovaném úseku dolního Labe byla ve sledovaném období v uspokojivém stavu, za okrajem plavební dráhy probíhalo postupné odtěžování materiálu z povodně 2013, nové nánosy v plavební dráze nebyly lokalizovány a tak plavební provoz omezen nebyl. Břehové plavební značení poškozené povodní 2013 bylo správcem vodní cesty doplněno v předepsaném množství. Přístavy v regulovaném úseku Labe byly v provozuschopném a bezpečném stavu, s výjimkou překladiště TONASO, a.s., Neštětice, kde přetrvává havarijný stav překladiště zdi po povodni v roce 2013 a je zde z tohoto důvodu zákaz stání plavidel.



V tomto úseku byly koncem roku zahájeny stavební práce na dvou železničních mostech. V Ústí nad Labem-Střekov se jedná o rekonstrukční práce na mostovce, kdy zavěšením pracovního lešení pod mostovku došlo ke snížení podjezdné výšky mostu o 0,98 cm při maximální plavební hladině. U mostu Děčín-Loubí byla zahájena sanace základů středového pilíře poškozených povodní 2013. Kolem pilíře bude vybudována stavební jámka a plavební provoz tak po dobu stavby musí z bezpečnostních důvodů probíhat pouze jedním plavebním polem. Provozovatel pozemní části veřejného přístavu Ústí nad Labem-Krásné Březno předložil k vyjádření dokumentaci stání pro malá plavidla, které zamýšlí realizovat v zadní části Centrálního přístavu. Záměr uvažuje s břehovou úpravou spočívající ze zasypání části přístavního bazénu materiálem získaným z prohrábek plavební dráhy, pro stání plavidel pak bude u takto upraveného břehu umístěno plovoucí zařízení ukotvené ke dvěma vysokovodním dalbám, k záměru bylo vydáno stanovisko pro spojené územní a stavební řízení. Koncem roku byla zkolaudována úprava stávajících experimentálních výhonů Prostřední Žleb spočívající ve změně tvarů výhonů a úpravě svahování násypů. Jedná se o dočasnou stavbu vybudovanou za účelem výzkumu vlivu stavby plavebního stupně Děčín na faunu a flóru v daném území v rámci stavební akce Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN. Na podzim proběhlo vstupní jednání k výzkumu metodiky pro plnění plavební komory Děčín, který povede Stavební fakulta Českého vysokého učení technického v Praze. Další stanoviska byla vydána k demolici továrního komína v areálu TONASO, a. s., Neštětice, či k revitalizaci střekovského nábřeží v Ústí nad Labem.

Při kontrolách vyznačení vodní cesty plavební signalizací nedocházelo k závažným zjištěním. Správce vodní cesty drobné nedostatky neprodleně odstraňoval. Vyznačení vodní cesty bylo na dobré úrovni.

Morava včetně Bařova kanálu

Na řece Moravě a na Bařově kanálu se rok 2014 nesl ve znamení oprav plavebních komor, oprav břehových opevnění, udržovacích prací a čištění přístavišť po zimní odstávce. Zahájení plavební sezóny proběhlo koordinovaně a s časovou návazností na severní části v Otrokovicích a Napajedlech, postupně se přesouvalo na jižní část Bařova kanálu a zakončení proběhlo v Hodoníně.

Na všech plavebních komorách Bařova kanálu byla provedena výměna světelné signalizace, kdy stávající optická signalizace tvořená klasickými žárovkami byla nahrazena signalizací s LED světly. Tato výměna zvýšila viditelnost a snížila náklady provozovatele plavebních komor na elektrickou energii.

V úseku plavební komora Babice a plavební komora Huštěnovice započala další část oprav břehových opevnění, kde z části hráze průplavu jsou umístěny nad okolním terénem, a pokročilá eroze břehů bez původního opevnění způsobila místní kaverny v březích.

Rekonstrukcí prochází plavební komora Vnorovy II, kde správce vodní cesty Povodí Moravy, státní podnik, vynaloží náklady cca 300 tisíc Kč na opravu opadaného betonu, doplnění kamenů, výměnu trámčů a těsnění vrat plavební komory. Tato oprava bude dokončena do jara roku 2015 a nebude mít vliv na zahájení nové plavební sezóny.

Po plavební sezóně započala výstavba přístavu Petrov. Jedná se o přístav 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 a maziv, odčerpávání fekálních vod z plavidel a napojení plavidel na rozvod elektrické energie a pitné vody. Zahájení prací proběhlo 17. října 2014 a termín dokončení dle soutěžních podmínek nastane během hlavní letní sezóny roku 2015. Výstavba probíhá dle schváleného harmonogramu a na konci prosince roku 2014 je hotova ochranná hráz přístavu, vytěžení zeminy a základové prvky servisní přístavní hrany.

Pokračuje i další příprava projektové dokumentace pro ochranné přístavy, jedná se o lokalitu Napajedla Pahrbek a zvýšení kapacity přístavu ve Veselí nad Moravou. Novou akcí jsou přístaviště a přístav Kroměříž, které jsou podmíněny výstavbou plavební komory Bělov. Zejména přístaviště v Kroměříži je již ve stadiu stavebního povolení s jasně danou dispozicí. Jedná se o pevnou přístavní hranu se schodištěm i zalamanou rampou v místě u lávky přes řeku Moravu. Vzhledem ke zvýšení hladiny v nadjezí jezu Bělov je tato lokalita splavná bez nutnosti prohrábek.

Opravou prošla i lávka přes řeku Moravu v Uherském Hradišti, kde byla odstraněna pochůzí vrstva mostovky a položena nová. Při této akci plavební úřad stanovil podmínky, neboť byla pod mostem instalována posuvná lávka zasahující do plavebního profilu. Sdělením Státní plavební správy byly stanoveny podmínky a povinnosti pro proplouvající vůdce a následnou kontrolou bylo sledováno jejich plnění.

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 Bařova kanálu a přístaviště.

V rámci plánovaných kontrol byl rovněž proveden technicko-bezpečnostní dohled na plavebních komorách a dalších vodních dílech. Zjištěné nedostatky byly průběžně

odstraňovány správcem vodní cesty. 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 zřizována nová a legalizována stávající stanoviště individuálními vlastníky malých plavidel.

Na začátku října bylo zahájeno celkové vypuštění Máchova jezera (naposledy uskutečněné před 6 lety). V rámci tohoto vypuštění byla realizována oprava výpustního zařízení a odtěženy dnové sedimenty. Zhruba od poloviny prosince se začalo s napouštěním jezera, které oproti vypuštění trvá mnohem déle. Plně napuštěné by jezero mělo být do konce dubna 2015 a letní sezóna 2015 by celou akcí neměla být nijak ohrožena.

Na vodní ploše Barbora bylo schváleno umístění plovoucího zařízení pro vodní lyžaře. Na vodní ploše Stráž pod Ralskem bylo vydáno stanovisko ke stavbě druhého lyžařského vleku, a to dvousloupového přenosného systému Wakemaster (malý vlek pro jednoho jezdce na vodních lyžích nebo wakeboardu).

Na vodní ploše těžebního jezera Plačice u Hradce Králové bylo vydáno stanovisko k výstavbě 5sloupového vodního vleku pro závěsné lyžování a stavbě dvousloupového přenosného systému Wakemaster.

Na řece Ohři v Kadani u Nábřeží Maxipsa Fíka bylo schváleno umístění plovoucího zařízení určeného pro výstup a nástup osob na malá plavidla.

Na vodním díle Brno způsobila suchá zima pokles hladiny a tak projekt na odstraňování sinic musel být zahájen o měsíc dříve než v minulých letech. Kromě provzdušňování pomocí patnácti kusů aeračních věží je na přítoku nadále do vody dávkován síran železitý, který napomáhá snížení obsahu fosforu ve vodě.

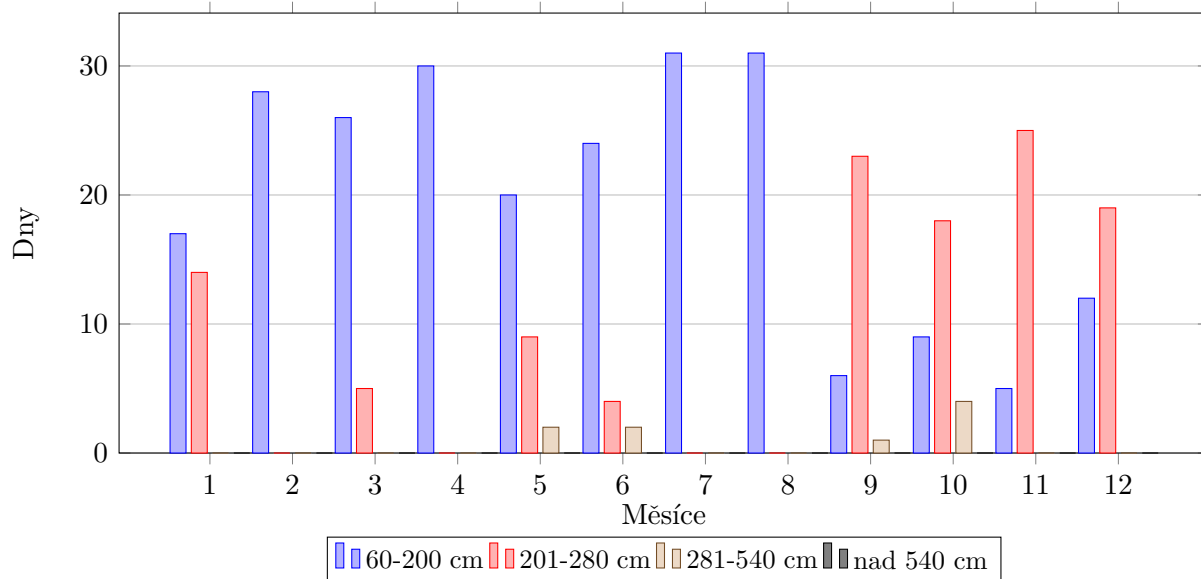
Oprava hráze na vodním díle Vranov plánovaná na letošní rok nebyla zahájena a přesunuje se na rok 2015, kdy na rekonstrukci hráze, asi za 90 milionů korun budou potřebné prostředky k dispozici z dotací na protipovodňová opatření. Stavební zásahy do hráze si vyžaduje nevyhovující technický stav, zejména konstrukce přemostění přelivů. Při opravě bude nahrazena celá kompletní železobetonová mostní konstrukce.

Kontrolní činnost plavebního dozoru se zaměřila na stav a vybavení vodní cesty. Na štěrkopískovnách byla prováděna kontrola značení důlního prostoru. Zjištěné nedostatky byly předány provozovateli důlní těžby. Rovněž na ostatních vodních cestách byly zjištěné nedostatky řešeny se správcem vodní cesty a následně provedeno jejich odstranění.

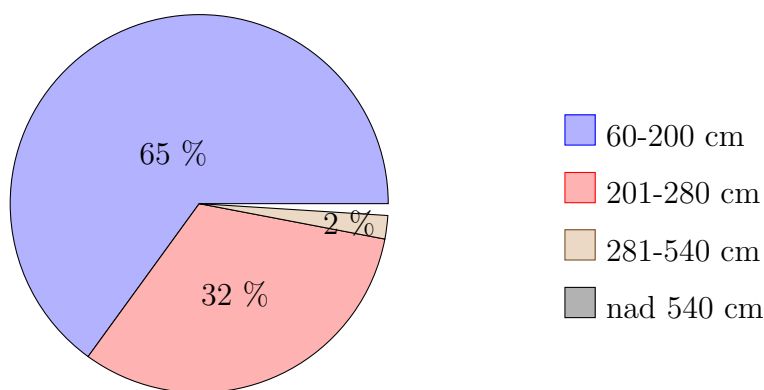
Vodní stavy					
Vodočet			Vltava– –Praha	Labe– –Brandýs n. L.	Labe– –Ústí n. L.
Vodní stavy dosud pozorované	nejvyšší	H [cm]	768	531	1185
		dne	14. 8. 2002	5. 9. 1984	16. 8. 2002
	nejnižší	H [cm]	33	25	66
		dne	3., 8. 2. 1991	7. 10. 2002	26. 6. 1934
Vodní stavy v roce 2014	nejvyšší	H [cm]	346	215	380
		dne	30. 5. 2014	30. 5. 2014	30. 5. 2014
	nejnižší	H [cm]	40	125	135
		dne	28. 29. a 30. 6. 2014	24. 8. 2014	22. 6. 2014
Měsíční průměry vodních stavů v roce 2014 [cm]	leden	1	76,2	144,6	205
	únor	2	63,3	140,1	186,8
	březen	3	56	145	179,2
	duben	4	54,5	143,6	173,5
	květen	5	91,6	151,9	201,9
	červen	6	81,6	141,3	179,5
	červenec	7	65,4	138,6	164
	srpen	8	69	133,8	166,3
	září	9	166,1	139,1	232,5
	říjen	10	174,8	136,5	238,4
	listopad	11	136,8	132,6	212
	prosinec	12	97,6	143,1	212,3
Roční průměry vodních stavů [cm]	2014		94,4	140,8	196
	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

Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe															
Vodní stav [cm]	V měsíci roku 2014 [dny]												Celkem v roce [dny]		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2014	2013	2012
60–100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
101–110	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
111–120	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
121–130	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
131–140	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3	0	0
141–150	-	-	1	-	-	10	9	-	-	-	-	-	20	0	18
151–160	-	-	8	-	1	5	6	11	-	-	-	-	31	6	16
161–170	-	5	8	16	8	2	7	14	-	-	-	-	60	8	39
171–180	-	4	4	10	8	3	5	4	1	-	-	-	39	20	45
181–190	2	7	2	4	-	1	2	1	1	2	2	3	27	32	38
191–200	15	12	3	-	3	-	2	1	4	7	3	9	59	23	34
201–210	8	-	2	-	3	-	-	-	6	2	12	8	41	31	22
211–220	4	-	1	-	2	-	-	-	1	1	9	2	20	26	19
221–230	2	-	1	-	3	-	-	-	1	1	2	2	12	15	26
231–240	-	-	-	-	1	1	-	-	2	8	2	5	19	13	15
241–250	-	-	-	-	-	1	-	-	3	1	-	2	7	18	11
251–260	-	-	1	-	-	2	-	-	5	2	-	-	10	17	5
261–270	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2	-	-	6	15	8
271–280	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	2	21	7
281–290	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	13	4
291–300	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	2	12	6
301–310	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	13	3
311–540	-	-	-	-	2	1	-	-	-	2	-	-	5	68	50
nad 540	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	14	0
Dny v měsíci- roce	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	365	365	366

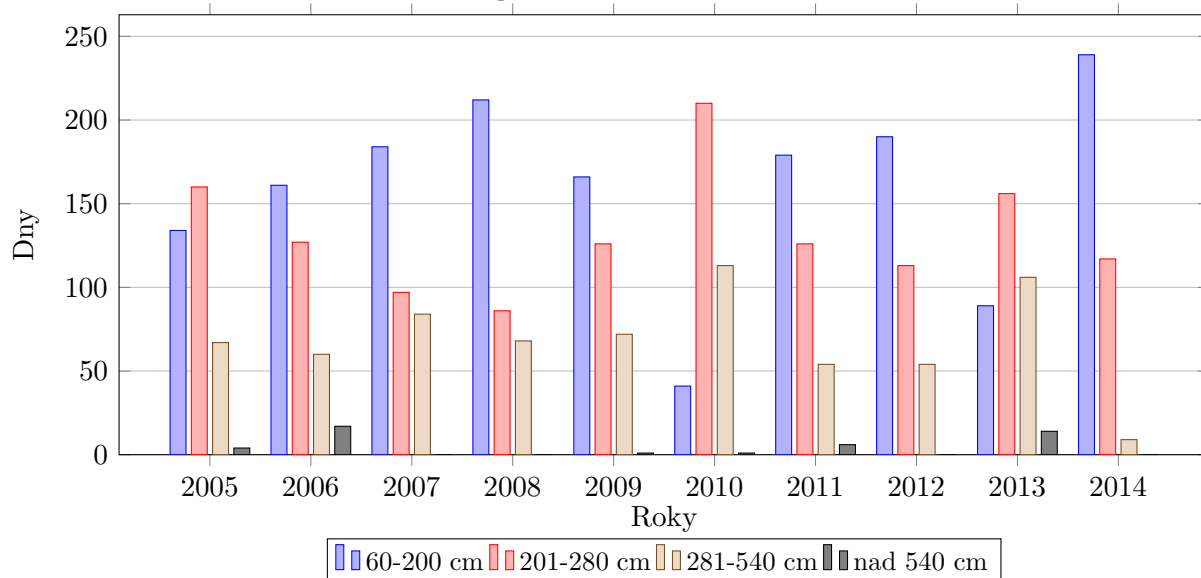
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2014



Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2014



Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe 2005 - 2014



Přerušeni plavebního provozu																
Plavební komora (úsek vodní cesty)		Počet dnů přerušeni plavby v měsíci roku 2014											Celkem v roce			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2014	2013	2012
Vltava	Kořensko	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	21	0
	Orlík	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	4	0
	Kamýk n. V.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	18	0
	Slapy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	3	0
	Štěchovice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	5	26	0
	Vrané n. V.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	5	53	0
	Praha-Modřany	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	62	0
	Praha-Smíchov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	13	3
	Praha-Štvanice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	7	-	33	100	0
	Praha-Podbaba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	7	-	33	69	0
	Roztoky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	7	-	33	69	0
	Dolánky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	7	-	33	46	0
	Mířejovice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	7	-	33	46	0
	Hořín	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	7	-	33	69	11
Labe	Týnec n. L.	-	-	-	-	-	-	-	-	2	6	-	-	8	7	54
	Veletov	-	-	-	-	-	-	-	-	2	6	-	-	8	7	33
	Kolín	-	-	-	-	-	-	-	-	2	6	-	-	8	7	33
	Klavary	-	-	-	-	-	-	-	-	2	31	24	-	57	35	33
	Velký Osek	-	-	-	-	-	-	-	-	9	31	30	18	88	7	33
	Poděbrady	-	-	-	-	-	-	-	-	2	11	-	-	13	21	33
	Nymburk	-	-	-	-	-	-	-	-	2	6	-	-	8	21	33
	Kostomlátky	-	-	-	-	-	-	-	-	2	6	-	-	8	7	33
	Hradištko	-	-	-	-	-	-	-	-	2	6	-	-	8	35	40
	Lysá n. L.	-	-	-	-	-	-	-	-	2	6	-	-	8	35	54
	Čelákovice	-	-	-	-	-	-	-	-	2	31	17	-	50	7	50
	Brandýs n. L.	-	-	-	-	-	-	-	-	2	31	18	-	51	7	34
	Kostelec n. L.	-	-	-	-	-	-	-	-	2	6	-	-	8	7	34
	Lobkovice	-	-	-	-	-	-	-	-	2	6	-	-	8	7	34
	Obříství	-	-	-	-	-	-	-	-	2	6	-	-	8	7	34
	Dolní Beřkovice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	10	15
	Štětí	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	34	13
	Roudnice n. L.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	34	13
	České Kopisty	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	34	13
	Lovosice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	23	13
Ústí n.L.-Střekov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	19	13,5	
Ústí n.L.-Hřensko	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	18	9	
Oblast Hřensko	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	18	9	

5. Dozor na plavební provoz a plavební nehody

5.1. Dozor na plavební provoz

Kontrolní činnost

Nejvyšší pozornost při dozoru na plavební provoz byla věnována oblastem s nejintenzivnějším plavebním provozem, tedy nádržím vltavské kaskády a oblasti Prahy. Počet porušení předpisů zjištěných Státní plavební správou na sledovaných vodních cestách v územní působnosti pobočky Praha se oproti minulým rokům snížil, přestože počet kontrol plavebního provozu neklesl. Částečně se na tomto stavu podílela pravidelná přítomnost Státní plavební správy během plavební sezóny v nejfrekventovanějších lokalitách, která rovněž působila jako prevence porušování pravidel plavebního provozu.

Dlouhodobě nejčastějším přestupkem, zejména na nádržích vltavské kaskády, je plavba mimo režim ve výtlaku, dále vedení malého plavidla bez toho, aby vůdce plavidla byl držitelem průkazu způsobilosti k vedení malých plavidel a provoz plavidla, které nebylo opatřeno poznávacími znaky. Nejčastěji zjištěným porušením předpisů platných ve vnitrozemské plavbě lodními posádkami, zejména osobních lodí, byla neúplnost povinných lodních listin a nesprávné označení plavidel poznávacími znaky či závady v použité noční optické signalizaci plavidel. Často se opakovaly přestupky ve vedení technicky nezpůsobilého malého plavidla, anebo plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami. Dalšími přestupky bylo vyvazování plavidel za stromy a břehové porosty, nevybavení plavidel hasicími prostředky nebo vedení vodního skútru mimo prostor zvlášť vyznačený pro tento účel.

Státní plavební správa se snažila s vůdci či provozovateli plavidel většinu přestupků projednat přímo na místě zjištění, nejčastěji uložením blokové pokuty a stanovením termínu pro odstranění nedostatků. Mimo sankce na místě, které jsou nejúčinnějším nástrojem nápravy pachatelů přestupků, Státní plavební správa v rámci dozoru nad bezpečností plavby zadržela lodní osvědčení plavidel, jejichž technický stav neodpovídal příslušným předpisům.

Jako v předchozích letech, tak i v roce 2014 pokračovala úzká spolupráce Státní plavební správy při hlídkové činnosti s Poříčními odděleními Policie České republiky Slapy, Praha a Nymburk, s obvodním oddělením Zvíkovské Podhradí a s Poříčním útvarem Městské Policie hl. m. Prahy. Kromě koordinace činností prováděných zvlášť z plavidel Státní plavební správy, Policie ČR nebo Městské Policie hl. m. Prahy, zejména při dozoru na průběh mimořádných akcí na vodní cestě, probíhala spolupráce i formou společných hlídek z jednoho plavidla. Útvary policie si při tom prováděly rovněž vlastní dozоровou činnost. Přestupky v plavebním provozu zjištěné Policií České republiky, byly po jejich zdokumentování oznamovány Státní plavební správě, která je následně projednala ve správním řízení.

Celoroční kontrolní činnost na labské vodní cestě v územní působnosti pobočky Děčín byla věnována plavidlům nákladní dopravy, v letní rekreační sezóně pak tradičně přibýly kontroly malých plavidel a kontroly bezpečnosti plavebního provozu na vodních cestách účelových a ostatních vodních cestách.

Nejčastěji zjišťovaným přestupkem byly drobné závady v označení plavidel poznávacími znaky, dále pak zapomenuté platné lodní osvědčení plavidla, méně často bylo zjištěno drobné překročení hranice vymezené vodní plochy pro provoz vodních skútrů, neohlášení plavby středisku Říčních informačních služeb nebo stání jiného plavidla u přístavního můstku určeného pro osobní dopravu. Oproti minulým dvěma letům došlo k poklesu počtu zjištěných přestupků v plavebním provozu zhruba o jednu pětinu, snížila se i závažnost těchto přestupků. Zhruba jedné třetiny přestupků se dopustili kapitáni, třetiny přestupků vůdci malých plavidel a zbylé třetiny ostatní účastníci plavebního provozu.

Převážná část zjištěných přestupků byla s ohledem na menší závažnost vyřízena domluvou, zbytek zjištěných přestupků byl s přestupci projednán v blokovém řízení na místě.

Při kontrolní činnosti na labské vodní cestě pokračovala osvědčená součinnost s poříčním oddělením Policie České republiky v Ústí nad Labem-Brná. Společné kontroly byly v letních měsících prováděny i na vodních plochách s intenzivním provozem rekreačních plavidel, kterými jsou Barbora, Matylda a Stráž pod Ralskem. Spolupráce s obvodními odděleními Policie České republiky probíhala při kontrolách na přehradních nádržích Nechanice a Rozkoš.

Kontrolní činnost v rámci dozoru na plavební provoz v územní působnosti pobočky Přerov byla zajišťována v nezanedbatelné míře i ve spolupráci s Policií České republiky. Tato společná kontrolní a dozorová činnost se stále zintenzivňuje zejména na vodních cestách Bažův kanál, Dalešice, Těrlicko a Vranov. Na hraničním úseku vodní cesty řeky Moravy, včetně Bažova kanálu, byla vykonána společná kontrola s pracovníky Dopravního úřadu Slovenské republiky.

Často a opakovaně se vůdci plavidel dopouštěli přestupku tím, že v provozu použili malé plavidlo neopatřené poznávacími znaky nebo nevybavené předepsanými lodními listinami, provozovali vodní skútr na vodní cestě, kde je to zakázáno, nebo nerespektovali význam zákazových signálních znaků. Dále byl zaznamenán zvýšený počet přestupků, týkajících se vedení plavidla pod vlivem alkoholu. Provozovatelé plavidel nejčastěji porušovali předpisy platné ve vnitrozemské plavbě tím, že provozovali plavidla bez chválené technické způsobilosti.

Zjištěné přestupky byly většinou projednány na místě, a pokud nestačila domluva, byla uložena pokuta v blokovém řízení. V závažnějších případech byly přestupky projednány v přestupkovém či správním řízení.

Vltava

Vltavská vodní cesta v oblasti hlavního města Prahy je celoročně intenzivně využita provozem plavidel osobní lodní dopravy, která zajišťují především vyhlídkové plavby. Oproti roku 2013 se počet těchto plavidel zvýšil o jedno. Jedná se o plavidlo nově postavené v německé lodnici Bolle ve městě Derben, které je dlouhé 37,25 m a pojme 160 cestujících. Kromě vyhlídkových plaveb jsou v Praze provozovány přívozy: přívoz Sedlec – Zámky (linka P1 je provozována ze Sedlce na Zámky na severním okraji Prahy), přívoz Podbaba – Podhoří (přívoz P2 spojuje vltavské břehy mezi vyústěním Šáreckého údolí a Podhořím). Tato linka je atraktivní zejména pro spojení oblastí Prahy 6 a Tróje pro rekreační i běžné denní cesty. Přívoz Lihovar – Veslařský ostrov (přívoz P3 se nachází na jihu města v oblasti Smíchovského lihovaru). Přívoz nabízí účelné spojení oblastí Podolí a

Zlíchova, a to včetně výhodných návazností linek pozemní dopravy v zastávkách Lihovar a Dvorce. Dále je provozován 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). Tento přívoz nabízí atraktivní 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. Dále je vltavská vodní cesta v Praze využívána k pořádání celé řady akcí. V roce 2014 se uskutečnil již 6. ročník výstavy prodejců plavidel a lodního příslušenství s názvem "Lodě na vodě". Tento rok se též konal 6. ročník kulturní akce mezi Karlovým a Mánesovým mostem s názvem "Svatojánské Navalis", na Výtoni proběhl druhý ročník kulturně sportovní akce Après SKI 2014, ve zdrži Šítkovského jezu 101. ročník veslařských závodů "Primátorek" a těsně před vánočními svátky byla poblíž Karlova mostu umístěna již druhým rokem plovoucí zvonkohra. Všechny tyto akce vyžadovaly velké nároky na regulaci plavebního provozu v daných lokalitách, avšak celkový počet povolených veřejných akcí zaznamenal oproti roku 2013 mírný pokles. Kromě konání veřejných akcí je Vltava, zejména v úseku od plavební komory Praha-Modřany po plavební komoru Praha-Smíchov, velmi intenzivně využívána jak sportovci na bezmotorových plavidlech (veslaři, kanoisté, jachtaři), tak rekreačními motorovými plavidly.

Pro zabránění kolizních situací a předcházení neshod mezi sportovci a motorovými plavidly existují po dohodě Státní plavební správy s Českým olympijským výborem, který zastupoval zájmy sportovních klubů, Českým svazem vodního motorismu a Sdružením pražských plavidel pravidla chování účastníků plavebního provozu na Vltavě v Praze. Pravidla se týkají úseku od Jiráskova mostu až po dolní plavební kanál plavební komory Praha-Modřany a jsou označována jako Desatero pro plavbu na Vltavě v Praze. Materiál byl vydán jako soubor doporučeného vzájemného chování účastníků plavebního provozu, a má i přes konkrétní výtahy z ustanovení Řádu plavební bezpečnosti povahu spíše morálního kodexu. Přesto veškeré body Desatera vychází z platných plavebních předpisů a zvýšený dohled nad jeho dodržováním přímo na vodní cestě zabezpečuje Státní plavební správa ve spolupráci s Poříčním útvarem Městské Policie Praha a příslušným Poříčním oddělením Policie České republiky. Znění Desatera, včetně relevantních ustanovení Řádu plavební bezpečnosti, je uvedeno na webových stránkách Státní plavební správy. Účelem Desatera je především omezit porušování pravidel plavebního provozu vůdci malých sportovních plavidel na území Prahy, ke kterému dochází při nerespektování minimálních vzdáleností křížení směru plavby plavidel, která nejsou malými a nedodržování obecné zásady, netvořit škodlivé vlnobití a sání při plavbě v blízkosti stojících plavidel či plovoucích zařízení. V tomto roce se dále Státní plavební správa zaměřila na kontrolu plovoucích zařízení v pražských přístavech. Jednalo se většinou o plovoucí zařízení, která slouží pro trvalé nebo sezónní bydlení na vodě nebo o zařízení sloužící jako stání pro sportovní plavidla. Zde byly nejčastěji projednávány přestupky, zjišťované v označení těchto zařízení a v absenci revize elektroinstalace. Státní plavební správa též prováděla ve spolupráci s Českou inspekcí životního prostředí několik kontrol zaměřených na kontrolu nakládání s fekálními a nádními vodami. V jednom případě si součinnostní kontrolu vyžádal Živnostenský úřad. V oblasti Prahy nebylo v roce 2014 požádáno o vydání povolení k rozrušování ledové celiny pro veřejné přístavy. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě nebylo požádáno o vydání povolení pro vplutí do podjezí nebo nadjezí.

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.

Tradičně nejvyšší koncentrace rekreační plavby je soustředěna na nádrže vltavské kaskády a 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 malých plavidel provozována mimo území České republiky. Prozatím méně intenzivní provoz plavidel je pozorován na dalším úseku vltavské vodní cesty mezi Českými Budějovicemi a nádrží Hněvkovice, kde Státní plavební správa rovněž vykonávala dozor. Zvýšení provozu lze očekávat po propojení tohoto úseku přes Týn nad Vltavou na vodní nádrž Orlík.

Střední Labe

Doprava nákladů na středolabské vodní cestě zůstává již několik let na velmi nízké úrovni, která neodpovídá možnostem vodní cesty. Z přepravovaných nákladů se jednalo především o stavební materiály a ve velkém objemu také o přepravy vytěžených nánosů při obnově plavebních hloubek. Do této oblasti také připlouvalo v periodických intervalech plavidlo hotelového typu s názvem Florentina. Provoz rekreačních plavidel zůstal na stejné úrovni jako v roce 2013 a je převážně soustředěn do oblastí Brandýsa nad Labem, Lysé nad Labem, Poděbrad a Nymburka. Jedná se převážně o plavby plavidel místních sportovních loděnic a plavidel půjčoven, umožňujících vedení plavidla bez průkazu způsobilosti. Počet povolených veřejných akcí v roce 2014 byl naprosto shodný s počtem povolených akcí v roce 2013, jednalo se především o sportovní akce, které jsou pořádány převážně v letních měsících.

Nejčastěji zjišťovaným porušením předpisů platných ve vnitrozemské plavbě na středolabské vodní cestě bylo nesprávné označení plavidel poznávacími znaky. Přestupky byly vždy s vůdci plavidel projednány na místě. Stav plavidel se průběžně kontroloval a docházelo tak k postupné nápravě závadového stavu. Počet přestupků zjištěných v tomto úseku vodní cesty je ve srovnání s jinými úseky vodních cest trvale na nižší úrovni. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě nebylo vydáno povolení pro vplutí plavidla do podjezí nebo nadjezí. Bylo vydáno jedno zvláštní povolení pro plavby nadrozměrné sestavy plavidel správci vodní cesty, v úseku Chvaletice až Mělník.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Intenzita provozu nákladních plavidel v kanalizovaném úseku Labe byla ovlivněna nízkými vodními stavy v regulovaném úseku. Ve srovnání s minulými lety došlo k poklesu intenzity plavebního provozu velkých plavidel směřujících do zahraničí, kam byly přepravovány obilniny nakládáné ve veřejném přístavu Ústí nad Labem-Vaňov nebo zemědělská hnojiva nakládáná v přístavu lovosické chemičky, případně kusové náklady z ostatních přístavů. Ze zahraničí do Čech byl dopravován zejména kazivec, dřevo nebo sójový šrot. Ve vnitrostátní přepravě probíhala pouze přeprava stavebních šterkopísků z překladiště Kozlovice do veřejného přístavu Ústí nad Labem-Vaňov a přepravy materiálů při odstraňování následků povodně v roce 2013. V provozu české linkové osobní lodní dopravy v kanalizovaném úseku došlo k zásadní změně. V minulých sezónách provozované linky na trase Litoměřice – Velké Žernoseky – Ústí nad Labem a zpět resp.

Litoměřice – Roudnice nad Labem a zpět, byly pravděpodobně z ekonomických důvodů ukončeny a plavidlo v sezóně 2014 zůstalo odstaveno. V období od dubna do října byl plavební provoz na dolním Labi oživen plavbami hotelových plavidel. V rekreační plavbě přinesla zvýšení intenzity plavebního provozu tradičně letní sezóna, nárůst rekreačního provozu v letním období byl nejvíce patrný ve zdrži jezů Ústí nad Labem-Střekov včetně vodní cesty účelové na vodní ploše Velké Žernoseky, Lovosice a České Kopisty. V letní sezóně byly v provozu vymezené vodní plochy pro provoz vodního lyžování a vodních skútrů u obcí Nučnice a Třeboutice. U obce Sebužín byla v provozu vymezená vodní plocha pro vodní lyžování.

V provozu plavidel nákladní nebo zahraniční osobní dopravy nebyla zjištěna žádná zásadní porušování předpisů platných ve vnitrozemské plavbě. V případě zmíněných sportovních aktivit a rekreační plavby lze konstatovat, že za úbytkem zjišťovaných přestupků je cílená kontrolní činnost Státní plavební správy vykonávaná v těchto oblastech v minulých sezónách.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Intenzita provozu plavidel nákladní dopravy v regulovaném úseku byla negativně poznamenána nízkými vodními stavy a z nich vyplývajícími omezeními ponorů plavidel dle přirozeného průtoku v řece. Jak vyplývá z ročního přehledu setrvalosti vodních stavů, po 65% hodnoceného období nepřekročil vodní stav na vodočtu v Ústí nad Labem hodnotu 200 cm. Provozovatelé nákladní vodní dopravy mluví o blížícím se konci této dopravy v Čechách. Dopravní spolehlivost labské vodní cesty by vylepšily pouze investice do opatření pro zlepšení její splavnosti. Jak již bylo zmíněno, v letní sezóně byl na dolním Labi plavební provoz zintenzivněn příjezdy hotelových plavidel osobní dopravy ze zahraničí. Výletní plavby české osobní dopravy byly v roce 2014 provozovány na trase Děčín – Hřensko – Bad Schandau, případně Königstein nebo až Dráždany, třemi plavidly českého provozovatele. Provoz malých evidovaných plavidel v regulovaném úseku dolního Labe byl pouze sporadický.

V provozu plavidel na regulovaném úseku Labe nebyla zjištěna žádná zásadní porušování předpisů platných ve vnitrozemské plavbě.

Morava včetně Bařova kanálu

Z hlediska hustoty plavebního provozu lze pozorovat dlouhodobý trend nárůstu návštěvníků Bařova kanálu. Toto navýšení lze připisovat zvýšenému zájmu o tento způsob volnočasových aktivit, finanční dostupnosti, příznivému počasí a postupnému zvyšování úrovně a rozsahu servisních služeb. Dle struktury provozovaných plavidel na této vodní cestě došlo k nárůstu provozu obytných lodí. Dle údajů z půjčoven plavidel byla kapacita hausbótů v hlavní provozní sezóně plně vytížena.

Frekvenci využívání této vodní cesty odpovídala také četná kontrolní činnost Státní plavební správy, jak vlastní, tak ve spolupráci s Policií České republiky. Oproti předcházejícím sezónám došlo k nárůstu počtu zjištěných přestupků. I v roce 2014 bylo kontrolami zjišťováno vedení plavidla pod vlivem alkoholu či jiné omamné látky. Užití plavidla v provozu bez poznávacích znaků nebo nevybaveného předepsanými lodními listinami, provozování nezpůsobitelného plavidla, anebo nerespektování významu zákazových plavebních znaků patřilo i na této vodní cestě k častým porušením předpisů platných ve vnitrozemské plavbě.

Bezpečnost plavebního provozu na vodní cestě Morava včetně Bařova kanálu se pravidelně řešila na koordinačních schůzkách za účasti provozovatelů plavby, zástupců správce vodní cesty, zástupců dotčených krajských samospráv a taktéž dobrovolných svazků obcí, po celý rok. Uvedených jednání se za Státní plavební správu aktivně účastnil vedoucí oddělení dozoru a ředitel pobočky.

Účelové vodní cesty

Hustota provozu ve zdrži vodního díla Lipno I se oproti minulému roku mírně snížila. Důvodem této skutečnosti byl razantně snížený vodní stav hladiny vodní nádrže v průběhu celé plavební sezóny. Snížený vodní stav byl způsoben nezvykle teplým počasím v průběhu zimy a s tím souvisejícím nedostatkem sněhu, který běžně v průběhu tání naplní vodní nádrž na optimální plavební hladinu. Současně se na vodní nádrži Lipno zlepšuje stav motorových přívozů, technický stav plavidel osobní lodní dopravy je také dobrý. Plavidla osobní lodní dopravy jsou využívána převážně pro okružní plavby na nádrži. Na této vodní cestě v roce 2014 přibýlo jedno plavidlo osobní lodní dopravy typu „Maďarka“, které prozatím prochází rekonstrukcí na břehu v lokalitě Dolní Vltavice. Počet povolených veřejných akcí na vodě se oproti roku 2013 mírně snížil, jedná se převážně o jachtařské závody. Raritou v plavební sezóně 2014 byly okružní plavby dřevěného čtyřpramenného voru o celkových rozměrech 60 m x 4 m v okolí Frymburku. Nejčastějším porušením plavebních předpisů na této uzavřené vodní cestě bylo použití pomocného spalovacího motoru plavidel s plachtou v rozporu s vyhláškou č. 241/2002 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě. Dalším často zjištěným přestupkem bylo používání kopií povinných lodních listin na plavidle nebo jejich úplná absence.

Na účelových vodních cestách v územní působnosti pobočky Děčín byl v letní sezóně 2014 plavební provoz plavidel rekreačních ve stejné intenzitě jako v minulých sezónách. Kontrolní činnost byla zaměřena na provoz plavidel ve vymezených vodních plochách pro vodní lyžování na vodní ploše Nechranice, Jesenice, Barbora nebo Stráž pod Ralskem. Pozornost byla věnována zejména plavebnímu provozu na vodní ploše Velké Žernoseky a vymezené vodní ploše pro vodní lyžování a vodní skútry na vodní ploše Matylda. Rekreační plavební provoz na Máchově jezeře tradičně oživovala plavidla osobní dopravy. Na vodních cestách účelových se zákazem plavby plavidel se spalovacím motorem nebyly zjištěny plavby těchto plavidel. K žádné změně v intenzitě plavebního provozu nedošlo ani v oblasti provozu plovoucích strojů nebo zařízení na těžebních jezerech. Přetrvává silný provoz plavidel ve vymezené vodní ploše pro provoz vodního lyžování a vodních skútrů na vodní ploše Předměřice nad Labem, která ale ve smyslu platné legislativy nepatří mezi sledované vodní cesty.

Na vodní ploše Barbora byl schválen plavební provoz půjčovny malých plavidel.

Žádná zásadní porušování předpisů platných ve vnitrozemské plavbě nebyla na uvedených vodních cestách zjištěna. V případě provozování vodních skútrů na vymezené ploše na Matyldě lze pokles počtu zjišťovaných přestupků přičíst kontrolní činnosti Státní plavební správy prováděné cíleně v minulých sezónách.

V územní působnosti pobočky Přerov byla plavba provozována zejména na Brněnské přehradě. Kromě značného počtu povolených veřejných akcí zde začátkem měsíce června proběhly mezinárodní ohňostrojná přehlídka, při nichž byly pyrotechnické slože umístěny

na plovoucím zařízení tvořeném plovoucí mostovou soupravou. Příprava i průběh této akce byly dozorovány ve spolupráci s Policií České republiky tak, aby byla zajištěna bezpečnost plavebního provozu. Intenzivnější plavební provoz probíhal i na vodních nádržích Dalešice, Vranov a Těrlická přehrada. Pro plavbu vodních skútrů byla využívána dráha na Těrlické přehradě a dráha pro vodní lyžování na řece Moravě nad jezem Bělov, rozšířená o provoz vodních skútrů. Na všech těchto uvedených vodních cestách bylo možné zaznamenat zvýšený provoz zejména v mimopracovní dny. Na šterkopískovnách Vrbice u Bohumína a Hlučín, dříve hojně využívaných vodními skútry, co pro ně nebyly plavebním úřadem schváleny dráhy, nebylo provozování vodních skútrů již zaznamenáno.

Při kontrolách na účelových vodních cestách v územní působnosti pobočky Přerov bylo zjištěno nerespektování významu zákazového znaku vůdcem malého plavidla, vedení malého plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami, provozování vodního lyžování v úseku, který pro tuto činnost není vymezen, vedení malého plavidla osobou bez průkazu způsobilosti, provozování malého plavidla neopatřeného poznávacími znaky a provozování vodního skútru na nepovolené vodní cestě. Pozitivně se projevuje zvýšená spolupráce při kontrolní činnosti s příslušníky Policie České republiky, při níž bylo zjištěno několik případů vedení malého plavidla pod vlivem alkoholu. Tyto přestupky byly následně projednány v přestupkovém řízení.

Bylo ukončeno správní řízení s provozovatelem osobní lodní dopravy na Vranovské přehradě, pro provozování plavidla, které nebylo opatřeno poznávacími znaky a ve dvou případech pro provozování plavidel technicky nezpůsobilých. Odvolání proti výši pokuty bylo zamítnuto a finanční sankce byla odvolacím orgánem potvrzena.

Kontroly plavebního provozu			
Vodní cesta	V pracovních dnech	Mimo pracovní dny	Celkem
Vltava	54	21	75
Střední Labe	20	3	23
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	34	12	46
Dolní Labe – regulovaný úsek	39	12	51
Morava včetně Bařova kanálu	19	11	30
Účelové vodní cesty	39	28	67
Ostatní vodní cesty	15	2	17
Celkem	220	89	309

Přestupky v plavebním provozu						
Přestupce	Sankce					
	Počet přestupků	Domluva	Napomenutí	Blokové pokuty	Ostatní pokuty	Kč
Kapitán	28	24	0	4	0	400
Kormidelník	0	0	0	0	0	0
Převozník	6	4	0	2	0	600
Stroj mistr	0	0	0	0	0	0
Vůdce malého plavidla	107	43	0	32	32	87000
Ostatní	70	37	0	19	14	169400
Celkem	211	108	0	57	46	257400

Povolené veřejné akce	
Vodní cesta	Počet
Vltava	94
Střední Labe	23
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	27
Dolní Labe – regulovaný úsek	9
Morava včetně Bažova kanálu	12
Účelové vodní cesty	242
Celkem	407

5.2. Plavební nehody

V roce 2014 bylo zaevidováno šest malých plavebních nehod. K velké plavební nehodě nedošlo. V územní působnosti pobočky Praha došlo k pěti plavebním nehodám a v působnosti pobočky Přerov k jedné. V působnosti pobočky Děčín k plavební nehodě nedošlo.

K pěti plavebním nehodám došlo na Vltavě. Na třech z nich měla účast výlučně malá plavidla a na dvou osobní lodě. K jedné plavební nehodě došlo na Bažově kanálu a účast na ní měla jen malá plavidla.

Všechny plavební nehody byly zaviněny fyzickou osobou.

Příčinou dvou plavebních nehod bylo porušení plavebních předpisů. Při couvání malého plavidla z boxu přístavního mola na Vltavě v Praze, došlo k náhlému zkrřížení směru plavby příplouvajícímu malému plavidlu, které hodlalo vplout do sousedního boxu. Kolizí vznikla škoda na příplouvajícím plavidle. Vůdce vyplouvajícího plavidla se nepřesvědčil, zda svým manévrem neohrozí jiná plavidla. Jeho pozornost byla snížena požitím alkoholu, což bylo ověřeno detekční zkouškou a naměřeno 1,95 o/oo alkoholu v dechu. Při potkávání osobních lodí na Vltavě v Praze kolidovalo protiproudání plavidlo s bokem poproudání plavidla v jeho zadní části. Vůdce poproudání plavidla v bezprostřední vzdálenosti zkrřížil dráhu plavidla plujícího proti proudu a po kolizi dokonce pokračoval v plavbě. Svým jednáním porušil pravidla o potkávání plavidel. Vůdce protiproudání plavidla sice na vzniklou situaci reagoval zařazením zpětného chodu, čímž se jeho setrvačná rychlost snížila, ale pro krátkou vzájemnou vzdálenost obou plavidel kolizi již nemohl zabránit. Alkohol v dechu vůdců plavidel zúčastněných na nehodě nebyl detekční zkouškou prokázán.

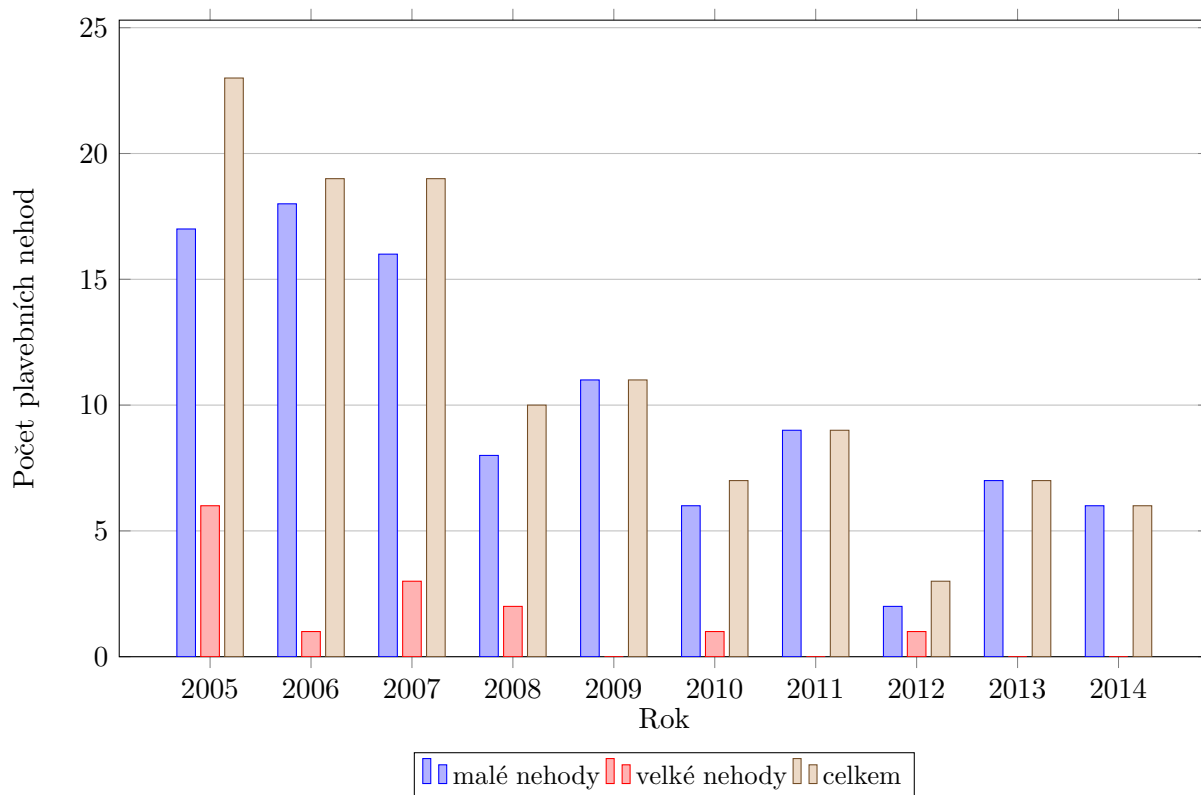
Příčinou dvou plavebních nehod bylo nesprávné hodnocení plavební situace. Vůdce osobní lodi nesprávně odhadl vzdálenost pro bezpečné zastavení plavidla na Vltavě v plavební komoře České Vrbné a narazil do vrat plavební komory, čímž způsobil škodu na hydraulickém ovládání vrat. Malé plavidlo s vlastním pohonem půjčovny plavidel kolidovalo se stojícím plavidlem v přístavišti Strážnice na Baťově kanálu. Příčinou kolize byla malá zkušenost vůdce plavidla půjčovny, který ve snaze vyhnout se jiným plavidlům, nesprávně odhadl vzdálenost od stojícího plavidla, do kterého narazil. Hmotná škoda vznikla jenom na plavidle půjčovny.

K jedné plavební nehodě malého plavidla došlo z jiné než nautické příčiny. Při pouštění malého plavidla zavěšeného na popruzích do stabilizované polohy na lodním zdvihadle Orlik, došlo k poškození oděrky malého plavidla o závit lana, které bylo navinuté na opěrném sloupku a paradoxně mělo sloužit jako ochrana boků plavidel.

U jedné ohlášené plavební nehody nebylo možné příčinu zjistit a proto je rovněž vedena mezi jinými příčinami. Mělo dojít ke škodě na propeleru malého plavidla s vlastním pohonem v plavební dráze Vltavy poblíž obce Nelahozeves. Měřením v udaném prostoru za přítomnosti vůdce malého plavidla, který nehodu oznámil, nebyla překážka zjištěna. Na opakovanou výzvu k ohledání poškozeného plavidla oznamovatel nereagoval. Lze mít tedy za to, že k poškození plavidla došlo jinde a za jiných okolností. Proti rozhodnutí v tom smyslu, se vůdce plavidla neodvolal.

Plavební nehody						
Provozovatel	Malé		Velké		Celkem	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Jiná než malá plavidla	4	2	0	0	4	2
Malá plavidla	2	4	0	0	2	4
Kolize malého plavidla s jiným než malým plavidlem	1	0	0	0	1	0
Celkem	7	6	0	0	7	6

Vývoj plavební nehodovosti 2005 - 2014



6. Dozor na plavidla

6.1. Plavidla jiná než malá plavidla

Činnost odborné komise při schvalování technické způsobilosti plavidel jiných než malých a proces vyřizování žádostí vlastníků a provozovatelů plavidel je po létech praxe dobře zaveden a až na drobné výjimky v této oblasti nevznikaly žádné problémy. Žadatelé v roce 2014 podávali žádosti již úplné, včetně všech požadovaných příloh, které podle povahy projednávané věci mohou být rozdílné. Pokud vznikaly nějaké nejasnosti či nedostatky, byly v krátkém čase odstraněny a nebylo nutné účastníky řízení vyzývat úředním postupem k doplnění jejich žádostí. Tuto agendu uspokojivě ovlivňuje fakt, že se jedná o spolupráci s provozovateli, kteří už v této branži fungují dlouhodobě. Pozitivně lze hodnotit i úzkou spolupráci se subjekty pověřenými prohlídkami.

Stav lodního parku se z dlouhodobého hlediska příliš nemění. Provozovaná plavidla jsou přiměřeně udržována, je však nutné konstatovat, že jejich průměrný věk se stále zvyšuje. To se promítá do nutných investic tak, aby byla zachována potřebná provozuschopnost plavidel. Na této situaci se podílí především nedostatek zakázek pro nákladní lodní dopravu, parametry vodních cest a přísné legislativní požadavky pro stavbu nových plavidel. Za zmínku stojí provedení několika remotorizací na plavidlech osobní lodní dopravy, které probíhají výhradně u osobních lodí provozovaných v centrální Praze. Instalace ekologických motorů v této lokalitě je přínosem pro čistotu ovzduší na dopravně exponovaných místech, jako je například plavební komora na Smíchově, přístaviště Kampa či pražská nábřeží. Lodní park osobní dopravy v Praze byl rozšířen o jedno plavidlo vyrobené v Německu délky 37 m, které pojme až 160 cestujících. Podmínky jeho provozu na vodních cestách České republiky jsou v řešení. Výstavba nových lodí v labských loděnicích plavidel obchodní plavby je dlouhodobě nulová a současný lodní park je pouze udržován v provozuschopném stavu nebo je z ekonomických důvodů odstaven jejich provozovatelem z aktivního plavebního provozu, přičemž výjimečné nejsou ani likvidace plavidel sešrotováním. Jen ojediněle dochází k rozsáhlejší opravám nebo modernizacím. Stav lodního parku v moravském regionu lze hodnotit jako uspokojivý. Několik nově evidovaných plovoucích zařízení a zejména novostavba tlačného remorkéru, umístěného na vodní ploše štěrkopískovny Náklo celkový stav mírně vylepšily. Na technickém stavu současných plovoucích zařízení se odráží zejména finanční možnosti jejich provozovatelů.

Odborná komise v průběhu roku fungovala bez závažnějších problémů. Pokud docházelo u plavidel ke zkracování platnosti osvědčení společenství, zpravidla se tak dělo na návrh odborníka na konstrukci plavidel. Odůvodněním takových návrhů byly v inspekční zprávě vytknuté nedostatky, které komise shledala jako důvodné. Jsou to především opakovaně důvody spojené s opotřebením trupů plavidel s výskytem koroze a deformací, zeslabení obšívky, morální a fyzická zastaralost strojních pohonů, soustav a systémů. V roce 2014 navíc došlo k výpadku lodního výtahu v Holešovickém přístavu, což mělo za následek oddálení prohlídek plavidel na suchu, které jsou nezbytnou podmínkou pro uznání dlouhodobější technické způsobilosti. Ke zkrácení lhůty pro prodloužení platnosti osvědčení společenství odbornou komisí došlo také například u plavidel osobní lodní dopravy na Máchově jezeře, u nichž byla platnost zkrácena s ohledem na nemožnost provedení prohlídky na souši. Tu je možné provést pouze při vypuštění Máchova jezera, které

však nebylo od termínu poslední prohlídky na souši realizováno. Způsobnost byla zkrácena u dvou plavidel o tři roky, u dalšího o dva a půl roku a u čtvrtého z nich o dva roky.

Technický dozor na jiná než malá plavidla byl prováděn průběžně na základě žádostí provozovatelů i z vlastního podnětu, který byl důvodem opakovaného dozoru na odstavená plavidla v přístavech. Uvedená činnost probíhala vždy ve spolupráci s pracovníky oddělení plavebního dozoru a jednalo se především o lokality přístavů Praha-Smíchov a Praha-Holešovice. Spolupráce s oddělením plavebního dozoru se výrazně promítala také do pomoci se zabezpečováním nepřetržitého dvanáctihodinového provozu střediska říčních informačních služeb v Děčíně.

Veřejné akce na Vltavě, probíhající průběžně v letních měsících zejména v Praze, vyžadovaly schvalování a vystavování prozatímních osvědčení pro určité plavby sestav. Vzhledem ke krátkodobému konání těchto akcí, kdy mnohdy docházelo ke kompletaci sestav až v horizontu několika hodin před jejich zahájením, bylo nutné přizpůsobit výkon technického dozoru možnostem pořadatelů a zajistit operativně technickou prohlídku, vydání osvědčení a jeho předání v nestandardní dobu.

Při posuzování technické způsobilosti plovoucích zařízení nebylo nutné řešit žádné zásadní problémy. Mezi větší akce, které stojí za zmínku, patří především realizace sportovního přístavu v Hluboké nad Vltavou, kde byla z finančních prostředků státu realizována vývaziště a mola pro malá plavidla až do výtlaku 42 tun. V této části vodní cesty byly také umístěny můstky osobní lodní dopravy.

V rámci investiční akce Ředitelství vodních cest ČR byla předána do provozu a vydána osvědčení pro plovoucí zařízení – přístavní můstky v Dolních Zálezlech, Libochovanech a Libotenicích. Stejný investor dále předal do provozu plovoucí zařízení – přístavní mola pro malá rekreační plavidla v Dolních Zálezlech, Nučnicích a Libotenicích. Všechna výše uvedená zařízení mají charakter veřejného přístaviště. Investicemi sportovních oddílů nebo jednotlivců byla uvedena do provozu po vydání osvědčení pro plovoucí zařízení vyvazovací mola v Církvicích, Lovosicích, Litoměřicích a Třebouticích.

Na vodní nádrži Těrlicko byly zaevidovány 4 skokanské můstky pro účely vodního lyžování a dále opalovací molo se skokanským můstkem na vodní ploše štěrkopískovny Náklo.

Výkon dozoru na plavidla v provozu probíhal ve spolupráci s oddělením plavebního dozoru především v oblasti veřejných akcí, plavebních zkoušek plavidel na úrovni odborné komise, schvalování technické způsobilosti zařízení a plavidel v půjčovnách a zvláštních povolení ke konkrétním plavbám. V několika případech se jednalo o spolupráci v oblasti realizace staveb na vodních cestách, zejména tam, kde byla vyžadována asistence plovoucích sestav, nejčastěji plovoucích pontonů. Podobným způsobem prováděné kontroly malých plavidel a plovoucích zařízení přispěly ke snížení počtu neevidovaných plovoucích zařízení podléhajících evidenci.

Na základě informací z provozu plavidel lze konstatovat, že se výrazně snížil provoz osobní lodní dopravy na vodních dílech Vltavské kaskády. Pokud je zde provozována pravidelná linka, je zabezpečována pouze jedním provozuschopným plavidlem a ostatní plavidla jsou odstavena nebo zajišťují charterové plavby na objednávku. V centrální Praze je způsobilost plavidel osobní lodní dopravy pravidelně obnovována, v řadě případů dochází k investicím do vybavenosti plavidel. Většinou se jedná o výměnu hlavních pohonných systémů, generátorů a o investice do technického zařízení interiérů. To se netýká nákladní

lodní dopravy, kde je v současné době technicky způsobilých jen několik málo plavidel, která jsou převážně provozována v zahraničí. Případné rozšíření osobní lodní dopravy lze očekávat po prodloužení splavného úseku řeky Moravy směrem do Kroměříže a do Hodonína.

Prozatímní osvědčení byla v roce 2014 vydávána zejména plavidlům, jejichž posuzování technické způsobilosti bylo odsouváno z důvodů kapacity lodních výtahů a povinnosti provést prohlídku na suchu. Tam, kde to bylo možné, a byl doložen připravený termín vyzdvihnutí plavidla, proběhlo prozatímní prodloužení osvědčení na nezbytně nutnou dobu, a to většinou o tři měsíce. Rovněž vystavení dalších prozatímních osvědčení v uplynulém roce se týkala případů před provedením technické prohlídky plavidla pověřenou právnickou osobou. Jiná vystavená zvláštní povolení souvisela s jednorázovými akcemi, jako u již tradiční mezinárodní přehlídky ohňostrojů na Brněnské přehradě, a nově propagačních plaveb do Kroměříže, od jezu Bělov.

V průběhu roku připlula do Prahy nová osobní loď, vyrobená v Německu v loděnicích Derben, která plula pod prozatímním osvědčením vydaným německým úřadem ZSUK Mainz. Při kontrole plavidla však bylo zjištěno, že předmětná osobní loď je vyrobena na základě výjimek, které Německá spolková republika projednala s Evropskou komisí a tudíž je plavba takovému plavidlu umožněna jen v zóně 4 na vodních cestách Německa. Podmínky jeho provozu na vodních cestách České republiky jsou v řešení. Důležitým poznatkem ze vzniklé situace je skutečnost, že Česká republika musí přistoupit k obdobným krokům jako Německo a projednat odchylky od Směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby.

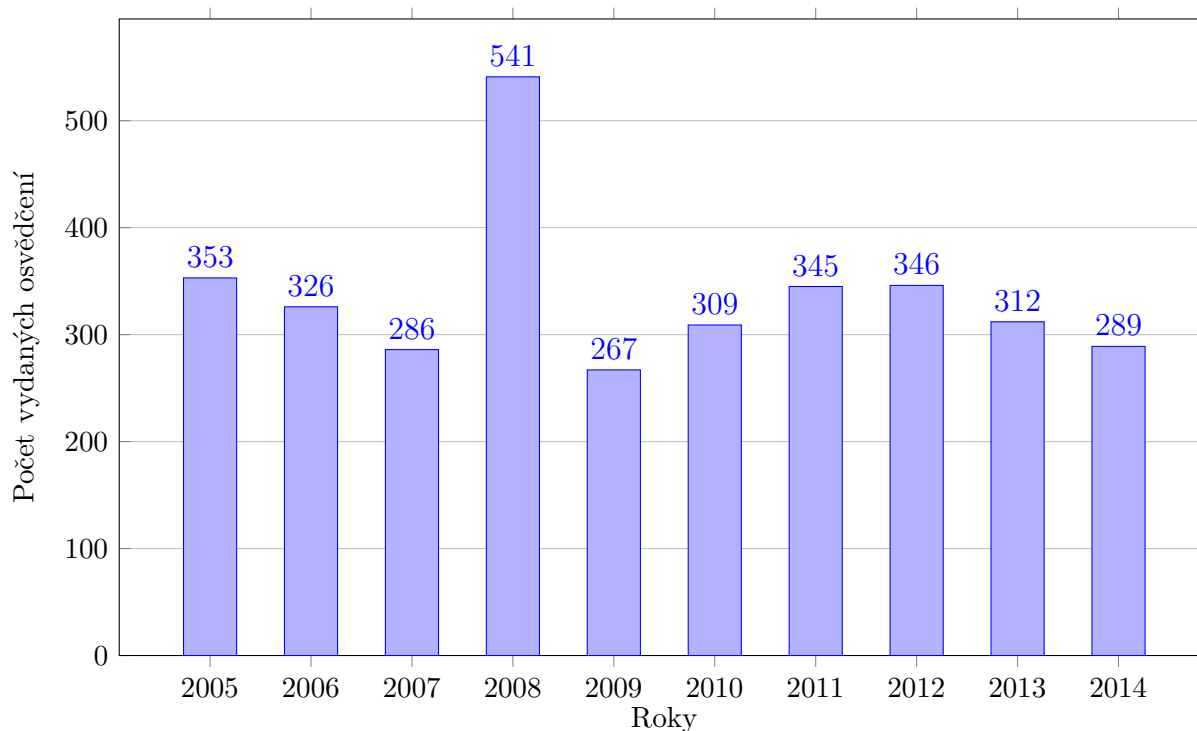
V roce 2014 nebyla po dlouhé době vyrobena žádná plovoucí tělesa (CASCA) pro zahraniční zákazníky. V loděnici ve Lhotce nad Labem ale byla rozpracována stavba trupu plavidla, která bude dokončena na začátku příštího roku

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

Vydaná osvědčení o vlastnictví plavidla	
Osvědčení o příslušnosti k plavbě na Rýně	4
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	178	12	64	181
Osvědčení plovacího zařízení		56	29	
Povolení, zvláštní povolení		117	X	X
Cejchovní průkaz	11	0	11	0
Celkem	189	185	104	181

Vydané lodní doklady na jiná než malá plavidla 2005 - 2014



6.2. Malá plavidla

V oblasti malých plavidel tvoří evidence a prohlídky technické způsobilosti největší podíl činnosti oddělení. V uplynulém roce byl zaznamenán nárůst provedených technických prohlídek, oproti letům minulým. Nejenom oblast malých plavidel byla ovlivněna tvorbou novely zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a připravovanou změnou sazebníku správních poplatků za výkony související s agendou plavidel. V průběhu druhého pololetí

roku, vlivem mezi plaveckou veřejností rychle šířících se zpráv o finančním navýšení poplatků za provedení technické prohlídky, došlo k výraznému zvýšení požadavků na tento úkon. K nárůstu počtu technických prohlídek došlo na všech pobočkách Státní plavební správy. Tato skutečnost se projevila na náročnější organizaci práce zejména v posledních třech měsících roku a vyvolala potřebu realizovat mimořádné výjezdní termíny jak do oblasti vodních děl či přístavišť na Vltavě a Labi, tak i do míst, kde žadatelé svá plavidla uskladňují v průběhu zimního období. Lze ale konstatovat, že se všechny požadavky vlastníků plavidel podařilo do konce roku vypořádat.

Vzhledem k zavedené organizaci a plánování činnosti útvarů dokladů plavidel jsou žádosti vyřizovány včas, zákonné lhůty nejsou překračovány. Žádosti jsou od žadatelů přebírány jako kompletní včetně všech příloh. I v nejexponovanějším sezónním období jsou žádosti vyřizovány v řádu několika dnů.

Koncem roku 2013 byl vydán formou sdělení Státní plavební správy veřejný plán technických prohlídek a ostatních úkonů prováděných mimo pobočku na celý rok 2014. Tento plán byl oproti předchozímu roku, pro velký zájem zejména v oblasti vodních děl na Vltavě v letních měsících, opět rozšířen. A dále v závěru roku byl počet termínů podle poptávky výrazně navýšen. Jednalo se především o pravidelné prohlídky plavidel v provozu, jejichž platnost lodního dokladu byla datována do roku 2015, nárůst byl však zaznamenán i v oblasti dovozů použitých plavidel ze zahraničí.

V roce 2014 nebyla žádná žádost o výkon technické prohlídky zamítnuta. V případě plavidel, jejichž technický stav neodpovídal technickým požadavkům, bylo žadatelům vysvětleno, v čem spatřuje Státní plavební správa nedostatky. Ty byly buď následně odstraněny, nebo žadatel zvážil, zda nebude ekonomičtější takové plavidlo zlikvidovat či přistoupit k rozsáhlejší rekonstrukci.

Provozovatelé a vlastníci plavidel jsou dobře informováni o technických podmínkách provozu plavidel, plavidla přistavují k technickým prohlídkám připravená a zpravidla provozuschopná. Vyskytují-li se nedostatky, odstraňují je v dohodnutých termínech.

Stav malých plavidel je již po několik let ustálený a lze konstatovat, že na dobré úrovni. Většina provozovatelů rekreačních plavidel pravidelně dbá o jejich údržbu.

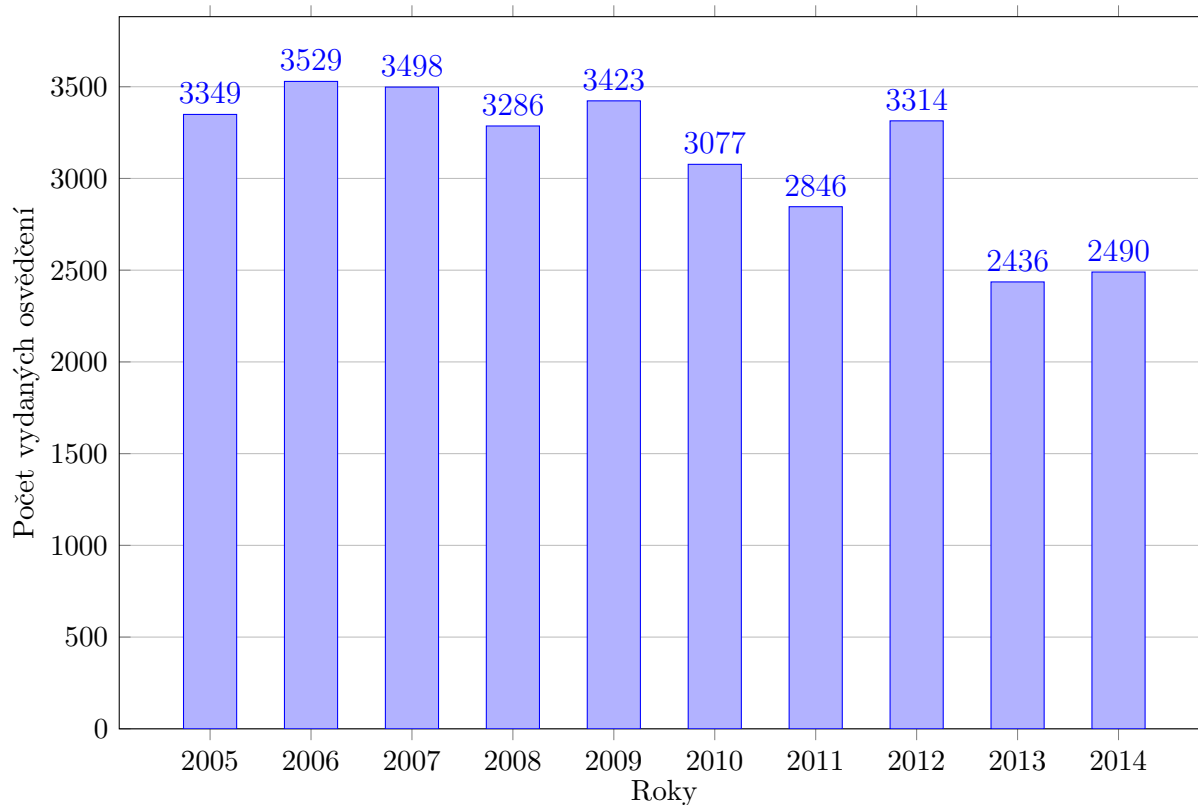
Schvalování technických dokumentací pro stavbu plavidla a schvalování typu plavidla probíhalo rovnoměrně v průběhu roku. Kvalita předkládaných dokumentací je zpravidla dobrá a lze konstatovat, že zejména profesionální autoři se stále zdokonalují. V kategorii obytných plavidel postupně dochází k unifikaci trupů a nástaveb, ty se odlišují zejména v dispozičním uspořádání interiérů a technické výbavě. V souvislosti s tímto jevem dochází k obchodování s již dříve schválenými dokumentacemi či jejich zapůjčování. V oblasti motorových člunů a plachetnic je v řadě případů používána zakoupená dokumentace od zahraničních renomovaných konstruktérů.

V roce 2014 byla povolena individuální stavba 70 plavidel, z toho 40 obytných plavidel (32 s vlastním strojním pohonem a 8 bez vlastního strojního pohonu), 9 motorových člunů různých kategorií, 8 plachetnic, 12 plovoucích zařízení a jedna převozní loď. Rozhodnutí o schválení typu sériově vyráběného plavidla bylo vydáno jedno, konkrétně pro obytné plavidlo 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	2775	218	501	457
Mezinárodní osvědčení rekreačního plavidla		714	1058	903
Celkem	2775	931	1559	1350

Schvalování dokumentací plavidel	
Počet vydaných Průkazů způsobilosti typu	1
Počet vydaných Osvědčení o schválení technické dokumentace	70

Vydaná lodní osvědčení na malá plavidla 2005 - 2014



6.3. Plavební rejstřík

Poměr v zapisování nových plavidel do Plavebního rejstříku se opakovaně nezměnil. Jako v uplynulých několika letech významně převažují malá plavidla nad plavidly jinými než malými. Vystavení a prodloužení plavebního dokladu malého plavidla tak bylo jednoznačně výrazně nejžádanějším úkonem oddělení dokladů plavidel. Ačkoli ve sledovaném období došlo oproti minulému k nárůstu počtu registrovaných plavidel jiných než malých, jedná se bohužel pouze o plovoucí zařízení a nikoliv plavidla nákladní nebo osobní.

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, jelikož u řady prodejců v zahraničí lze nakoupit srovnatelné plavidlo levněji než v České republice. Problémy s následnými opravami u takových lodí se prakticky nevyskytují. Většina značek dnes zajišťuje v rámci své dealerské sítě záruční i pozáruční servis i na území České republiky. Mezi plavidly vyrobených v tuzemsku je zajímavostí novostavba kajutového motorového plavidla s elektrickým pohonem, přičemž zdrojem elektrické energie jsou solární panely.

Vzhledem k již dvacetileté existenci směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se stanoví technické požadavky na rekreační plavidla, většina distributorů, nejen na území České republiky, má velmi dobré informace o legislativních podmínkách uvádění výrobku na trh Evropského společenství. Z tohoto důvodu nevznikají ze strany prodejců problémy. Dokumenty, které nebyly při prodeji předány a byly nutným podkladem pro správné řízení ve věci zápisu do Plavebního rejstříku České republiky, jsou dodatečně prodejci dodávány v krátkých termínech. Rovněž tak označení plavidel výrobními štítky a výrobními čísly ve smyslu výše uvedené směrnice vykazuje minimum nedostatků.

Dovoz použitých plavidel byl ve většině případů zajišťován podnikatelskými subjekty. Tito podnikatelé většinou dlouhodobě spolupracují s obchodními partnery zaměřenými na obdobnou činnost v zahraničí, a tak nedostatky v potřebných dokladech se zpravidla nevyskytují. Dochází však také k individuálním dovozům, zde je situace horší, ale dá se označit za uspokojivou. Nedostatky většinou nevznikají tam, kde se budoucí žadatel před dovozem dotáže, jaké dokumenty jsou potřebné pro kladné vyřízení jeho žádosti o zápis plavidla. Pokud tak neučiní, hrozí riziko, že ho čeká časově náročné, ochotu postrádající vyjednávání s původním vlastníkem v zahraničí ve věci dodání potřebných dokladů.

Technická úroveň použitých dovezených plavidel je uspokojivá, odvislá od stáří plavidla a způsobu údržby. Problémy vznikají zejména u plavidel ze zemí, kde není evidence povinná. V počtu dovezených plavidel standardně převažují použitá rekreační plavidla z tradičních zemí Evropského společenství, jako je Holandsko, Německo, Švýcarsko a Itálie. Zhruba dvě třetiny z nově evidovaných malých plavidel tvoří malá plavidla nově uváděná do provozu. Určitou raritou byl také zápis nově postaveného malého plavidla – plovoucí divadelní lodě. Hlavním zaměřením této lodi je poskytování divadelních představení turistické veřejnosti na Baťově kanále.

Likvidace plavidel probíhala v průběhu roku obdobně jako v letech předcházejících. Vzhledem k velkému množství již sešrotovaných plavidel v minulosti, převládá jako způsob odstavení plavidel v přístavech nebo mimo vodní cestu. Zejména v oblasti malých plavidel dochází i k jejich prodeji na Slovensko. Mezi velkými plavidly stojí za zmínku sešrotování

motorové nákladní lodě původem z Nizozemí s rokem výroby 1899 o nosnosti 1091 tun, motorové nákladní lodi z německých loděnic z roku 1963 o nosnosti 825 tun a motorové nákladní lodi z loděnic Mělník z roku 1963 o nosnosti 645 tun.

V oblasti vlastnických práv bylo provedeno několik zápisů zástavních práv na věřitele, nejčastěji na bankovní ústavy. Dalším, neméně četným zápisem, byl zápis týkající se exekucí, které probíhají nebo již proběhly. Současně docházelo i k zápisům společného jmění manželů, což bylo řešeno ve většině případů rovným spoluvlastnictvím plavidla. Zajímavostí z hlediska vlastnického je vlastnictví tlačného remorkéru jednou dceřinou společností významné české banky, který je provozován slovenskou společností na Dunaji. Významné je také uvedení do provozu novostavby tlačného remorkéru typu TRD120+, umístěného na vodní ploše štěrkopískovny Náklo.

K problematice vlastnických vztahů patří standardně i poskytování informací orgánům policie, soudů, finančních úřadů, celní správy, advokacie a exekutorům o vlastnictví plavidel ve vztahu ke konkrétním fyzickým a právnickým osobám. Počet žádostí o tyto informace se každoročně pohybuje za celý úřad v řádu stovek.

Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2014						
	Zapsaná			Vymazaná		
	Malá	Velká	Celkem	Malá	Velká	Celkem
Praha	575	32	607	92	0	92
Děčín	44	23	67	11	3	14
Přerov	154	9	163	66	1	67
Celkem	773	64	837	169	4	173

Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2014				
Typ plavidla	Počet ¹	Výkon [kW]	Nosnost [t]	Obsaditelnost [os]
Osobní lodě	79	10895	X	11149
Motorové nákladní lodě	28	11656	29016	X
Remorkéry	79	22650	1006	X
Vlečné čluny ²	3	X	150	X
Tlačné čluny	107	X	57318	X
Převozní lodě	48	776	221	1322
Speciální lodě	14	1784	399	X
Plovoucí stroje	76	885	790	X
Plovoucí zařízení	491	X	8291	X
Celkem	925	48646	97191	12471

¹Plavidla s platným lodním osvědčením.

²Včetně vlečno-tlačných člunů.

Malá plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2014	
Typ plavidla	Počet
S vlastním strojním pohonem	11617
Plachetnice	2863
Bez vlastního strojního pohonu	537
Celkem	15017

7. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel

7.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých

Zkoušky způsobilosti vůdců a členů posádek probíhaly v předem stanovených a plavebním úřadem s předstihem zveřejněných termínech.

V hodnoceném roce 2014 byl na pobočce Praha zaznamenán především zvýšený zájem žadatelů o zkoušky způsobilosti kapitánů I. třídy pro práci v zahraničí, dále převozníků I. třídy pro oblast Prahy, převozníků III. třídy v Jižních Čechách a dále trval zájem o zkoušky lodníka. Na pobočce Děčín byl také registrován velký nárůst zájmu žadatelů o způsobilost kapitána I. třídy, a to zhruba o polovinu oproti loňskému roku. Někteří adepti při ústních zkouškách vykazovali značné nedostatky v plavebním zeměpisu a plavební nauce, avšak znalost konstrukce plavidel byla většinou uspokojivá. Pokračovalo vydání úsekového osvědčení pro německý úsek Labe pro držitele průkazů kapitána I. třídy. Je vydáváno velké množství rozhodnutí o zdravotní způsobilosti držitelům kapitánských patentů po dosažení požadovaného věku. Počet žadatelů o způsobilost Lodník zůstal na stejné úrovni jako v loňském roce. Na pobočce Přerov přetrvává zájem veřejnosti o zkoušky způsobilosti vůdců a posádek jiných než malých na pobočce. Termíny zkoušek byly v loňském roce plně obsazeny.

Zájem žadatelů o zkoušky způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru byl na pobočce Praha opět značný a v září byl proto přidán jeden termín této zkoušky. Po jednání s novým provozovatelem osobní lodní dopravy byly na pobočce Děčín vyhlášeny na rok 2014 dva termíny zkoušek pro získání průkazu k vedení plavidla pomocí radaru. V průběhu roku 2014 bohužel došlo k nesplnění podmínek ze strany provozovatele, kdy nebylo k dispozici smluvní plavidlo, a tudíž musel být jeden zkušební termín zrušen. V uskutečněném termínu byl běžný počet uchazečů o tento druh zkoušky podle zkušeností z pražské pobočky. Bohužel v děčínském regionu není momentálně k dispozici žádné vhodné plavidlo pro tento druh zkoušky.

Oproti loňskému roku byl pobočkou Praha zaznamenán také zvýšený zájem žadatelů o získání osvědčení pro provozování vodní dopravy pro cizí potřeby. Pobočky Děčín a Přerov slučovaly termíny pro zkoušky spojené se žádostí o vydání osvědčení pro provozování vodní dopravy pro cizí potřeby se zkouškami způsobilosti členů posádek jiných než malých, protože zájem o tuto zkoušku je na této pobočce dlouhodobě nízký.

Počet žadatelů o nová osvědčení ADN na přepravu nebezpečného nákladu zůstává přibližně stejný jako v předchozím roce. Mírně se zvýšil požadavek na obnovu dříve získaných osvědčení ADN v rámci jejich platnosti, která je nutná každých 5 let. Termín vyhlášený pro získání osvědčení bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí zůstal bez zájmu veřejnosti. Pobočka Děčín neorganizuje vydávání osvědčení ADN a bezpečnostních poradců a s tím spojené zkoušky. Nicméně na pobočce Děčín došlo k nárůstu podaných žádostí k vydání osvědčení ADN či jejich obnově. S tím je spojená zvýšená činnost související s ověřováním požadovaných dokumentů, převážně se jedná o praxi u rozsahu ADN-C. Žadatelé jsou po splnění podmínek zařazováni do požadovaných termínů a žádosti jsou poté elektronicky předávány k dalšímu vyřízení na pobočku Praha.

Zájem o vydávání českých plaveckých služebních knížek na pobočce Praha mírně vzrostl. S jejich užíváním v zahraničí byly zaznamenány jen drobné problémy. V rámci užívání a evidence těchto knížek byl velký objem činnosti věnován pravidelnému ověřování praxí předkládaných ke kontrolnímu záznamu, zapisování nově získaných způsobilostí, provádění aktualizace platnosti lékařských posudků zdravotní způsobilosti a zápisům změn osobních údajů. Na pobočce Děčín souvisí s evidencí plaveckých služebních knížek velký objem činnosti při ověřování praxe předkládané ke kontrole a aktualizaci další změn v plaveckých služebních knížkách. Zahraniční úřadovny plavebních úřadů informují o provedených zápisech rýnských způsobilostí do českých plaveckých knížek. I na pobočce Přerov nadále trvá zájem o ověřování praxe v plaveckých služebních knížkách. Nebyl zaznamenán případ falšování údajů, čemuž napomáhá poskytování informací zahraničních úřadoven o zápisech rýnských způsobilostí do českých plaveckých služebních knížek.

U zkoušek inspektora určeného technického zařízení na plavidle byl zájem o získání osvědčení pro plynová a elektrická zařízení.

Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé způsobilosti	Celkem vydáno průkazů v roce 2014	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů způsobilostí k 31. 12. 2014
Lodník	21	120	15	880	334	5123
Kapitán I. třídy	15	121	47	168	51	1004
Kapitán II. třídy		6	4		8	417
Kapitán III. třídy		9	9		1	422
Kapitán IV. třídy		9	9		0	531
Převozník I. třídy		17	8		2	366
Převozník II. třídy		2	2		0	315
Převozník III. třídy		22	22		0	507
Stroj mistr I. třídy		0	0		0	47
Stroj mistr II. třídy		2	2		3	399
Způsobilost k vedení plavidla pomocí radaru		8	45		39	39
Ostatní způsobilosti ¹	X	X	X	0	0	3178

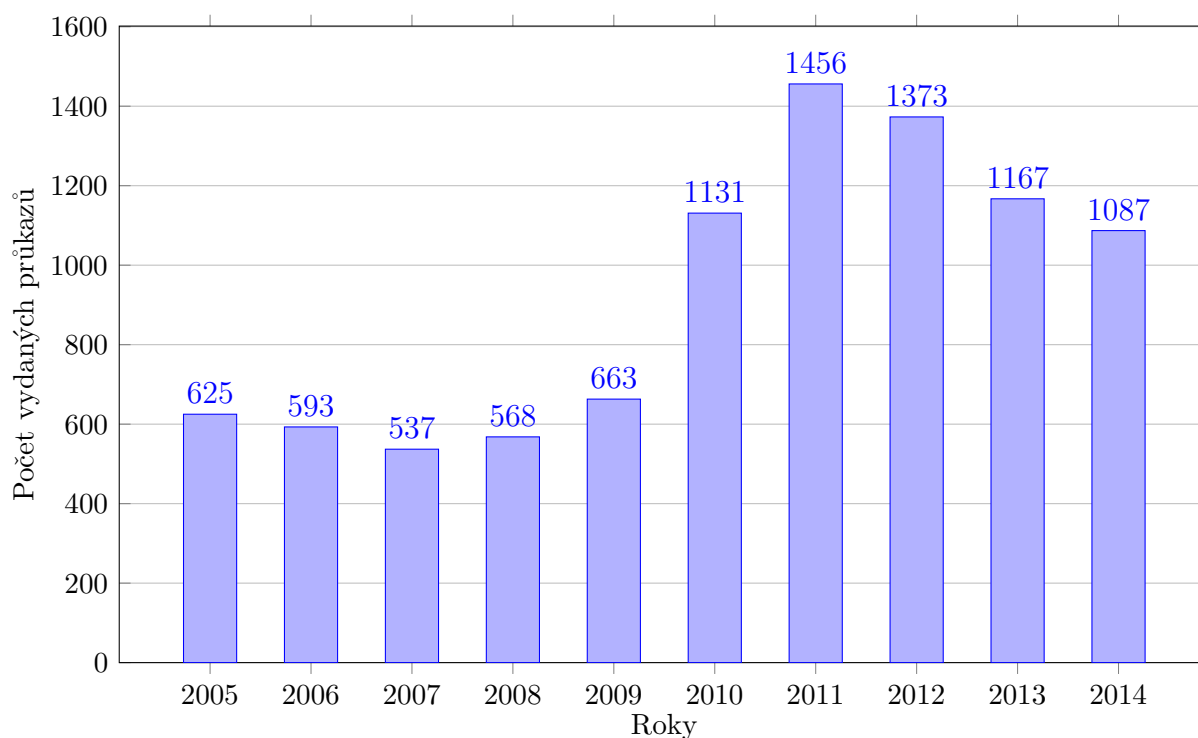
¹Způsobilosti podle dříve platných předpisů vůdce služebního plavidla, vůdce motorového člunu, vůdce nákladního člunu.

Vydané plavecké služební knížky		
Pracoviště	Počet	
	2014	k 31. 12. 2014
Pobočka Praha	131	1700
Pobočka Děčín	568	6102
Pobočka Přerov	181	3163
Celkem	880	10965

Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé způsobilosti	Celkem vydáno průkazů v roce 2014	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů způsobilosti k 31. 12. 2014
Inspektor určeného technického zařízení	4	5	5	5	0	48
Provozování vodní dopravy pro cizí potřeby	16	13	11	12	1	254
Přeprava nebezpečných věcí (ADNR)	9	132	78	229	151	1086
Bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí	1	0	0	0	0	22
Celkem	X	150	94	246	152	1410

Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2014	
Zařízení	Počet
Tlaková (z toho parních kotlů)	18 (3)
Plynová	17
Elektrická silnoproudá	23
Zdvihací	7
Celkem	65

Vydané průkazy způsobilosti na jiná než malá plavidla 2005 - 2014



7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel

V roce 2014 byly zorganizovány zkoušky celkem v 142 zkušebních dnech, z toho 108 v místě sídla pobočky, 34 mimo pobočku, konkrétně v rybářském učilišti Třeboň, v Českých Budějovicích, Hradci Králové, Brně a Hlučíně. Pouze praktické zkoušky proběhly v Českém Vrbném, na Lipně, v Píšťanech, Nymburku, Litoměřicích, Brně, Dalešicích, Hlučíně, Otrokovicích, Praze, Těrlicku a ve Veverské Bítýšce. Praktické zkoušky organizované pobočkou Praha mimo sídlo pobočky proběhly.

Nově byly pobočkou Děčín na základě požadavku ze strany středočeského hasičského záchranného sboru provedeny praktické zkoušky pro získání způsobilosti M – bez omezení výkonu motoru v Nymburku a pro vojenský útvar Bechyně v Litoměřicích. V mimořádném termínu byly provedeny zkoušky VMP pro příslušníky západočeského hasičského sboru Plzeň v místě sídla pobočky. Trvá zájem o zkoušky vůdců malých plavidel pro příslušníky hasičského záchranného sboru ze školicího střediska Zbiroh.

V roce 2014 byl zaznamenán pokles zájmu o vydání průkazu vůdce malého plavidla pro vnitrozemské vodní cesty, naopak zvýšený zájem byl o vydání průkazu s mezinárodní platností.

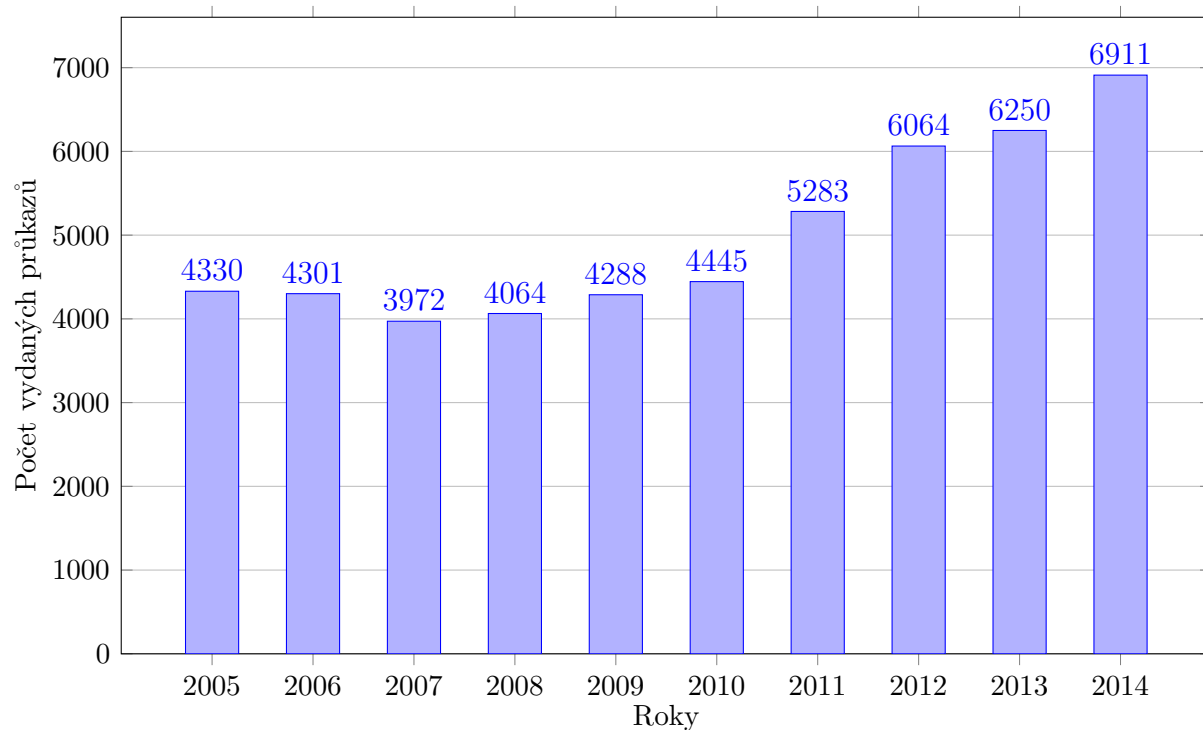
Trvá zájem o získání průkazu způsobilosti vůdce rekreačního plavidla kategorie S (vedení plachetnice délky do 20 m bez omezení celkové plochy plachet) z důvodů většího a bezproblémového uplatnění v zahraničí.

Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů ¹	Počet žadatelů	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2014	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31.12.2014
Vůdce malého plavidla	142	4162	3381	4064	319	75678
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost I ²	X	3762	3331	3873	231	32881
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost C	132	2950	2338	2847	210	30909

¹Počet dnů, kdy byly jednotlivé způsobilosti zkoušeny.

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

Vydané průkazy způsobilosti na malá a rekreační plavidla 2005 - 2014



8. Výkon státní správy

8.1. Správní rozhodnutí

Oblast dozoru na vodní cesty

V oblasti dozoru na vodní cesty bylo v roce 2014 vydáno celkem 18 správních rozhodnutí ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Proti těmto rozhodnutím byla podána dvě odvolání.

Ve věci povolení provozování přístavu bylo vydáno 1 rozhodnutí pro neveřejný přístav na vodní nádrži Vranov pro provozovatele osobní lodní dopravy.

Ve věci povolení umístění plavebního značení byla vydána dvě rozhodnutí. Proti těmto rozhodnutím nebyla podána žádná odvolání.

Ve věci povolení vyznačit vodní plochu pro provozování vodních skútrů – flyboardingu – bylo vydáno 9 správních rozhodnutí. V Čechách se jednalo o nová projednání dvou vyhrazených drah na Vltavě ve zdrži VD Vrané nad Vltavou, na Labi v Třebouticích, Nučnicích a Litoměřicích, na písňiku Gigant v Malé Čeperci na Pardubicku a na vodní ploše Matylda. Na Moravě pak došlo k obnovení provozu vodních skútrů na řece Moravě nad jezem Bělov, kde platnost původního povolení skončilo s uplynutím jeho platnosti. A nově byla vyznačena plocha na vodní nádrži Dalešice pro provozování flyboardingu. Bylo podáno jedno odvolání – odvolání proti rozhodnutí o vymezení vodní plochy na Labi u Litoměřic podal vlastník dotčeného břehového pozemku.

Ve věci povolení vyznačit vodní plochu pro provozování vodního lyžování bylo vydáno pět správních rozhodnutí, která se týkala projednání neveřejného provozu vodního lyžování na vodní ploše pískovny Mělice v k. ú. Lohenice, na vodní ploše VD Hracholusky, na vodním toku Labe v k. ú. Píšťan, na vodní řece Moravě v Kvasicích a na vodní ploše pískovny Náklo. V prvních dvou případech se jednalo o prodloužení platnosti povolení již dříve schválených drah. V případě pískovny Náklo šlo o náhradní řešení pro nesouhlasné stanovisko obce Náklo s prodloužením provozu vodních skútrů. Bylo podáno 1 odvolání proti rozhodnutí o vymezení vodní plochy na Labi u obce Píšťany, které podala dotčená obec.

Bylo vydáno 19 souhlasů s podmínkami pro provoz půjčovny malých plavidel. Na Vltavě se jednalo o lokality České Budějovice (pravý břeh ř. km 239,60), přístav České Vrbné (levý břeh ř. km 233,30), Nový Dvůr (levý břeh ř. km 202,00), Klučenice (pravý břeh ř. km 152,50), Hluboká (pravý břeh ř. km 109,65), Stará Živohošť (pravý břeh ř. km 102,75). Na Labi byly schváleny půjčovny v lokalitách Kmochův ostrov (levý břeh ř. km 920,05), Zápy (levý břeh ř. km 867,80), přístav Mělník (druhý přístavní bazén ř. km 834,36) a dále na nádrži vodního díla Pastviny a Barbora. Na Moravě šlo celkem o osm souhlasů s provozem půjčoven malých plavidel. Některé z nově zřízených půjčoven půjčují jak plavidla, k jejichž vedení není třeba průkazu způsobilosti vůdce malého plavidla, tak plavidla určená pouze pro držitele této způsobilosti.

Půjčovny plavidel			
	Počet	Počet plavidel nepodléhajících evidenci	Počet plavidel podléhajících evidenci
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení není potřeba průkaz způsobilosti, pouze neevidovaná plavidla	180	2080	X
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení není potřeba průkaz způsobilosti, pouze evidovaná plavidla	26	X	59
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení není potřeba průkaz způsobilosti	206	2080	106
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení je potřeba průkaz způsobilosti	4	X	8
Půjčovny plavidel s i bez průkazu způsobilosti k vedení	115	945	74

Oblast dozoru na plavební provoz

V oblasti dozoru na plavební provoz bylo v roce 2014 vydáno celkem 340 správních rozhodnutí ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), a zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Proti těmto rozhodnutím bylo podáno šest 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 15 rozhodnutí, kterými byl postižen provozovatel plavidla. Ve většině případů se jednalo o provozování plavidla na vodní cestě bez schválení technické a provozní způsobilosti a provozování plavidla neopatřenému poznávacími znaky. Proti těmto rozhodnutím bylo podáno jedno odvolání.

Podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve vazbě na zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, bylo vydáno 25 rozhodnutí, kterými byli postiženi vůdci plavidel. Jednalo se o postihy za vedení plavidla, které nebylo technicky způsobilé, vedení plavidla bez průkazu způsobilosti k jeho vedení, vedení plavidla bez vyznačených poznávacích znaků, za nevybavení plavidla lodními listinami, za vlečení vodního lyžaře k této činnosti nezpůsobilým plavidlem, za vedení vodního skútru mimo vymezený prostor k této činnosti a vedení plavidla pod vlivem alkoholu. Proti těmto rozhodnutím bylo podáno jedno odvolání.

Podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, pro porušení zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), nebylo řízení vedeno.

Podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve vazbě na zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, bylo vydáno 17 rozhodnutí. Jednalo se převážně o postihy za vedení plavidla mimo režim plavby ve výtlaku a vlečení vodního lyžaře mimo stanovené časové období. Jedno rozhodnutí bylo napadeno odvoláním.

V souběhu porušení zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, v řízení podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, nebo v řízení podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, byla vydána dvě rozhodnutí. Jednalo se o vedení vodního skútru mimo prostor zvlášť vyznačený pro tuto činnost společně s vlečením lyžaře za tímto druhem plavidla a vedení plavidla mimo režim plavby ve výtlaču technicky nezpůsobilým plavidlem. Rozhodnutí nebyla napadena odvoláním.

Podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, bylo vydáno celkem 281 rozhodnutí. V 267 případech se jednalo o rozhodnutí, kterými bylo povoleno 407 veřejných akcí na vodě, s podmínkami zabezpečení plavebního provozu a dodržení pořádku na vodních cestách během akce. V osmi případech se jednalo o rozhodnutí o příčině plavební nehody. Ve dvou případech bylo vydáno rozhodnutí (usnesení) o zastavení správního řízení a v dalších čtyřech případech bylo vydáno opravné rozhodnutí. Proti rozhodnutí o příčině plavební nehody na Labi u obce Velké Březno byla podána 3 odvolání. Ostatní rozhodnutí napadena odvoláním nebyla.

Oblast dokladů plavidel

V oblasti dokladů plavidel bylo v roce 2014 vydáno celkem 75 rozhodnutí. Proti těmto rozhodnutím nebylo podáno žádné odvolání.

V oblasti evidence plavidel bylo vydáno 1 rozhodnutí o pozastavení evidence plavidla. Bylo také vydáno jedno usnesení o přerušení správního řízení ve věci žádosti k zápisu zajišťovacího práva k převodu plavidla. Příklad bude pokračovat v roce 2015. V roce 2014 nebylo podáno žádné odvolání.

V oblasti vydávání plavebního dokladu byla vydána 3 rozhodnutí o nevydání plavebního dokladu. Jeden sporný případ ve věci žádosti k zápisu plavidla do Plavebního rejstříku ČR pokračuje v roce 2015 vydáním prvoinstančního rozhodnutí o zamítnutí žádosti. V roce 2014 nebylo podáno žádné odvolání.

V oblasti schvalování technické dokumentace a typu malého plavidla bylo vydáno 70 rozhodnutí o vydání osvědčení o schválení technické dokumentace plavidla, rozhodnutí o schválení typu sériově vyráběného plavidla bylo vydáno jedno. Více než polovina vydaných osvědčení se týkala již tradičně obytných plavidel. V roce 2014 nebylo podáno žádné odvolání.

Oblast dokladů osob

V oblasti dokladů osob bylo v roce 2014 vydáno celkem 355 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti. Proti těmto rozhodnutím nebylo podáno žádné odvolání.

V oblasti jiných než malých plavidel bylo vydáno 54 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti, z toho se 28 rozhodnutí týkalo kapitánů, 6 rozhodnutí lodníka, 4 rozhodnutí vedení plavidla pomocí radaru, 15 rozhodnutí osvědčení ADN a jedno rozhodnutí osvědčení odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby.

V oblasti vedení malých plavidel bylo vydáno 301 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti neúspěšným žadatelům.

Odvolací řízení

Legislativně právní útvar předal v uplynulém roce odvolacímu orgánu Ministerstvu dopravy celkem sedm odvolání proti rozhodnutí Státní plavební správy. Dvě rozhodnutí

Státní plavební správy byly odvolacím orgánem potvrzeny, avšak proti rozhodnutí odvolacího orgánu byla v jednom případě podána správní žaloba. Ve dvou případech bylo rozhodnutí Státní plavební správy zrušeno a vráceno k novému projednání. V jednom případě bylo odvolacím orgánem rozhodnutí Státní plavební správy zrušeno a řízení zastaveno. O dvou odvoláních nebylo doposud rozhodnuto.

8.2. Jiné správní akty a kontrolní činnost

V hodnoceném období bylo vydáno 107 závazných stanovisek ke stavbám na vodních cestách ve smyslu § 5 odst. 4 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

Bylo vydáno 137 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 118 vodoprávních a stavebních řízení jako zástupci dotčeného orgánu státní správy.

Bylo vydáno 60 vyjádření k územním plánům sídelních útvarů a velkých územních celků. Vyjádření Státní plavební správy jsou respektována a zapracovávána do projednávaných dokumentací a vydaných povolení.

Byly provedeny 4 kontroly u provozovatele přístavu. Z tohoto počtu byla dokončena kontrola u provozovatele veřejného přístavu Praha-Smíchov, zahájená v roce 2013.

V rámci odtěžování povodňových nánosů v podjezí a nadjezí vodních děl byly povoleny 3 výjimky ze zákazu z ustanovení čl. 9.21 odst. 1 Řádu plavební bezpečnosti, tj. výjimky ze zákazu vplutí do vyznačené uzavřené vodní plochy nad a pod jezem. Byla povolena 1 výjimka z ustanovení čl. 9.12 odst. 2 Řádu plavební bezpečnosti, tj. výjimka ze zákazu vlečení plavidel určených pro přepravu cestujících, která jsou obsazena.

9. Průřezová a metodická činnost

Oblast legislativních a právních věcí

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

V souvislosti s nabytím účinnosti zákona č. 187/2014 Sb., kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, bylo organizováno pro každé odborné oddělení Státní plavební správy metodické setkání k aplikaci této rozsáhlé a významné novelizace zákona o vnitrozemské plavbě.

Legislativně právní útvar v průběhu celého roku 2014 intenzivně spolupracoval s Odborem plavby a Legislativním odborem Ministerstva dopravy na legislativních pracích týkajících se tvorby šesti prováděcích vyhlášek k zákonu o vnitrozemské plavbě.

Legislativně právní útvar též spolupracoval s Ministerstvem školství, tělovýchovy a mládeže při uznávání odborných kvalifikací. Tato spolupráce byla zaměřena zejména na proces transparentnosti dle článku 59 revidované směrnice o uznávání odborných kvalifikací, kdy se Státní plavební správa aktivně zapojila do několika fází tzv. transparentních cvičení. V průběhu roku 2014 byla Státní plavební správou uznána dvěma občanům kvalifikace vůdce malého plavidla, která byla získána ve Slovenské republice.

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. Byl vytvořen vnitřní předpis týkající se vydávání opatření obecné povahy k řízení plavebního provozu a metodický pokyn o náležitostech správních rozhodnutí o uložení pokuty podle jednotlivých zákonů v souvislosti s vybíráním a vymáháním těchto pokut.

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

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

Oblast vodních cest

V oblasti vodních cest se odbor kontroly a metodiky podílel na stanovení řídicího vodočtu Kostelec nad Labem pro labský úsek Toušev až Mělník místo původního vodočtu Brandýs nad Labem. Stalo se tak na základě informace Středočeského kraje a Českého hydrometeorologického ústavu o zařazení Kostelce nad Labem do kategorie A (nejvyšší kategorie). Ve

spolupráci s Povodím Labe, státním podnikem a Českým hydrometeorologickým ústavem byly stanoveny v říčních kilometrech polohy vodoměrných stanic na vodním toku Labe.

Ve druhém pololetí byla již zřejmá konečné podoba novelizovaného zákona o vnitrozemské plavbě, čímž došlo ke zvýšení intenzity spolupráce s Ministerstvem dopravy při tvorbě dílčích prováděcích předpisů, zejména pak prováděcí vyhlášky o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.

Říční informační služby

V roce 2014 doznaly Říční informační služby značeného pokroku. Byly naplněny jednotlivé úkoly v rámci projektu IRIS Europe 3, jímž byla Státní plavební správa plnohodnotným řešitelem. Pokrok byl zaměřen zejména na update centrální databáze služeb a úzké propojení s geoinformační databází. Značeného pokroku doznala také aplikace pro sledování polohy a pohybu plavidel a její přímé napojení na databázi objektů, národního rejstříku plavidel i na evropskou HULL databázi (centralizovaná databáze plavidel). Dále pokračovaly práce na aktualizaci informací na webovém portálu LAVDIS. S Českým hydrometeorologickým ústavem bylo projednáno rozšíření datového přenosu o hodnoty z labsko-vltavských přítoků. Státní plavební správa se pravidelně účastnila mezinárodních jednání expertních pracovních skupin Notices to Skippers, Inland ECDIS, Electronic Reporting International, Vessel Tracking and Tracing.

Oblast plavebního provozu

K průběžné činnosti patřila metodická spolupráce s pobočkami, vykonávajícími státní dozor na vnitrozemskou plavbu, podle vymezené územní působnosti. Jednalo se zejména o operativní upřesňování a sjednocování dílčích postupů, zvláště ve složitějších nebo atypických případech. Nedílnou součástí činnosti na tomto úseku bylo zpřesnění předepsaného vykazování výkonu státního dozoru pro odbor auditu a kontroly Ministerstva dopravy. Za tím účelem byl novelizován příslušný metodický pokyn. Pobočky byly i nadále informovány o smluvních přepravních podmínkách, zveřejněných provozovateli veřejné vodní dopravy v Obchodním věstníku. Poskytování informací, stanovisek nebo vyjádření k dotazům plavecké veřejnosti, patřilo rovněž k běžné operativní činnosti na tomto úseku.

Mezinárodní asociací Aquapol, která sdružuje říční a námořní policie převážně členských států Evropské unie, vyhlásila pro rok 2014 dvě kontrolní akce, a to v 19. a 45. týdnu. Vzhledem k tomu, že druhá akce měla být provedena až v listopadu, bylo využito možnosti, realizovat ji ve vhodnějším termínu, tedy již v 35. týdnu. V roce 2014 tedy na vodních cestách České republiky proběhly dvě kontrolní akce organizované Aquapolem, a to ve dnech 5. až 11. května a ve dnech 25. až 31. srpna. V průběhu obou kontrolních akcí bylo zkontrolováno celkem 69 plavidel, z toho 25 velkých a 44 malých a zjištěno celkem deset méně závažných přestupků v plavebním provozu, kterých se dopustilo sedm vůdců malých plavidel a tři vůdci jiných plavidel.

Ve druhém pololetí byla již zřejmá konečné podoba novelizovaného zákona o vnitrozemské plavbě, čímž došlo ke zvýšení intenzity spolupráce při tvorbě dílčích prováděcích předpisů. Jen činnost na přípravě vyhlášky o pravidlech plavebního provozu, která má zcela jinou koncepci než jí nahrazovaný řád plavební bezpečnosti, který důsledně vycházel

z doporučení EHK-OSN (CEVNI), si vyžadovala vysokou pozornost a aktivitu až do konce roku. Přesto byla přiměřeně sledována i jednání v pracovní skupině při EHK-OSN, o nových doporučeních týkajících se pravidel plavebního provozu na evropských vodních cestách, byť jsou do našich právních norem začleňována zcela odlišně.

Provozu rádiové sítě využívané Říčními informačními službami je věnována trvalá pozornost. Drobné poruchy byly včas odstraňovány. Individuální povolení k využívání rádiových kmitočtů, která mají omezenou platnost, byla včas prodloužena. Na žádost Český telekomunikační úřad přidělil kódy pro využívání zařízení AIS na dvou plavidlech Státní plavební správy.

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 v této Zprávě o činnosti úřadu, uvádějí se v Plavební ročence a početně i graficky se zveřejňují na internetu.

V průběhu roku byly vydány čtyři plavební vyhlášky:

Vydané plavební vyhlášky			
Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
1.	o proplavování plavebními komorami na labsko-vltavské vodní cestě	1.4.2014	22.7.2014
2.	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	1.4.2014	31.10.2014
3.	o proplavování plavebními komorami na labsko-vltavské vodní cestě	22.7.2014	
4.	o omezení, popřípadě zákazu plavby na vodních cestách ČR	1.10.2014	

Oblast geografických informací

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 prováděna postupná úprava datových modelů spravovaných dat, především v oblasti poskytování síťových služeb. Všechny tyto informace byly předány vedení jednotlivých řídicích komisí.

V oblasti geografických informací se pokračovalo v rozvoji portálu online plavebních map založeného na platformě ArcGIS Serveru. Jsou v provozu tři základní mapové služby. Služba Public je určena pro širokou veřejnost, služba Profi je cílena na odbornou část uživatelů. Tato mapová služba byla obohacena o informační stránky mostů a 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 pod-

kladových vrstev StreetNet a připojeny mapové služby s ortofotomapami a katastrálními mapami ze správy Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního. Dále byla připojena rozšíření o hloubkové informace v regulovaném úseku Labe, prozatím pro vodní stavy 150 a 200 cm na vodočtu v Ústí nad Labem. Poslední mapovou službou je služba GPS, která je určena pro měřicí přístroje GPS.

V rámci projektu IRIS Europe 3 byl zaváděn Automatický Identifikační Systém (AIS) a s ním instalován na desítky plavidel hardware a software. Pro navigační prohlížeč připravuje Státní plavební správa mapové podklady.

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

Oblast dokladů plavidel

Na počátku roku byla velmi výrazným faktorem účinnost nového občanského zákoníku, která podstatně zdůraznila roli plavebního rejstříku jako veřejného seznamu ve smyslu tohoto zákona. První týdny roku tedy byly poznamenány zvýšenou aktivitou v důsledku uplatňování nových pracovních postupů při zapisování vlastnictví plavidel a s tím souvisejícími dotazy ze strany veřejnosti i z jednotlivých poboček.

Celý rok 2014 pak proběhl ve znamení příprav na vydání novely zákona o vnitrozemské plavbě a jeho prováděcích předpisů. Velmi podstatnou změnou s dopadem na problematiku dokladů plavidel je vydání nové vyhlášky o technické způsobilosti malých plavidel, která bude nadále ošetřovat technické požadavky na malá plavidla s ohledem na jejich specifika. Tento krok byl rovněž učiněn se záměrem skloubit v jedné legislativní normě požadavky, dříve stanovované výhradně předpisy k vnitrozemské plavbě, s požadavky stanovenými předpisy o rekreačních plavidlech, které jsou vesměs novějšího data.

Významnou změnou v systému evidence malých plavidel bylo zavedení fotodokumentace se záměrem získat lepší přehled o případně prováděných úpravách na těchto plavidlech a vůbec s ohledem na budoucí možnost disponovat podklady při případné potřebě identifikace konkrétního plavidla, ať už z důvodu účinnějšího dozoru nebo i v případě postihování trestné činnosti. Problematika se stala také hlavní náplní metodického setkání, které se tentokrát konalo v březnu v Praze. Modul plavidel informačního systému SPS byl vybaven příslušnými rutinami a prostorem pro ukládání fotodokumentace a statistikami pro její vyhodnocování.

Zdaleka nejvýznamnější úpravou evidence plavidel však byla příprava na rozdělení rejstříku na „Plavební rejstřík“ a „Rejstřík malých plavidel“ tak, jak to od počátku roku 2015 předpokládal novelizovaný zákon o vnitrozemské plavbě.

Jako velmi důležitá oblast problematiky technické způsobilosti plavidel se v průběhu roku ukázala dosud Českou republikou nevyužitá možnost projednat s Evropskou komisí snížené požadavky na způsobilost plavidel na některých vodních cestách. Podklady připravené SPS ve spolupráci s pověřenou organizací pro provádění technických prohlídek velkých plavidel se nepodařilo prosadit do právě chystané novely příslušné vyhlášky, proto se řešení tohoto problému přesouvá do následujícího roku.

Oblast dokladů osob

Těžiště činnosti spočívalo v přípravě vyhlášky o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel. Díky rozsáhlosti úprav bylo přikročeno od původní přípravy novely vyhlášky č. 224/1995 Sb., k nové vyhlášce. Aby přechod ze současné legislativy na postupy podle legislativy připravované byl co nejplynulejší, současně s návrhem textu vyhlášky byla s předstihem připravována i řada vnitřních postupů, směrnic, formulářů a šablon. Dalším zásadním předmětem činnosti byla příprava koncepce přechodu ze stávajícího obsahu zkoušek způsobilosti na obsah nový, zejména vyřešení přechodného období, kdy by již měly probíhat zkoušky podle nového obsahu a současně ještě dobíhají opravné zkoušky podle obsahu starého.

V souvislosti s účinností nového občanského zákoníku a předpisů souvisejících byly aktualizovány otázky ke zkoušce, které byly vydány novým rozsahem zkoušky k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby.

Činnost Státní plavební správy byla ve spolupráci se zaměstnanci pobočky Praha prezentována na výstavě Lodě na vodě v Praze.

V rámci činnosti redakční komise byly zpracovány podklady a bylo zajištěno vydání Plavební ročenky 2013.

Oblast vnitřní a vnější kontroly

Vnitřní kontroly

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

Vnější kontroly

V roce 2014 byly v naší **organizaci provedeny čtyři vnější kontroly.**

1) Nejvyšší kontrolní úřad provedl v období od prosince 2013 do dubna 2014 kontrolní akci č. 13/33 – Majetek a peněžní prostředky státu, se kterými je příslušné hospodařit Ministerstvo dopravy a jeho vybrané organizační složky státu. Cílem kontroly bylo prověřit hospodaření s tímto majetkem a peněžními prostředky za roky 2010 až 2013.

Kontrola byla zaměřena na vybrané položky nákladů z činnosti, týkající se spotřeby materiálu, oprav a udržování, cestovného, reprezentace, nákupu služeb a ve vymezeném rozsahu i mzdových nákladů.

Při kontrole bylo zjištěno, že v jednom případě došlo k nedodržení § 13 zákona č. 137/2006 Sb. - rozdělení veřejné zakázky na dodávky z oblasti ICT v předpokládané hodnotě 3,4 mil. Kč do pěti veřejných zakázek malého rozsahu. Důvodem bylo, že na začátku roku se nepředpokládalo, že celkový rozsah zakázek překročí stanovenou hranici. Zakázky Státní plavební správa nedělila, ale postupně se během roku nasčítaly. V současné době již Státní plavební správa postupuje v souladu se zákonem o veřejných zakázkách.

Dalšími zjištěnými nedostatky bylo vynaložení peněžních prostředků na pořizování reklamních a dárkových předmětů v rozsahu překračujícím rámec běžných reprezentativních potřeb. Jednalo se o ojedinělé pochybení, které se již neopakovalo, účelnost nákupů je kontrolována příkazci operace a správci rozpočtu,

Dále chybějící údaje v dokladech prokazujících náklady na pohoštění. Správci rozpočtu a příslušní zaměstnanci nadále dbají, aby doklady obsahovaly rozpis jednotlivých položek a jmenný seznam zúčastněných.

Pořizování majetku stejného charakteru, jaký byl vyřazen před skončením jeho životnosti. V tomto případě byla upřednostněna praktická stránka nákupu, kdy pořízení nového majetku bylo pro zaměstnance výhodnější než úprava majetku stávajících.

Ve smlouvě na spolupráci v oblasti personalistiky nebyly specifikovány poskytnuté služby fyzické osoby a nebylo tak možné ověřit soulad fakturované částky se smluvní cenou. Služby na spolupráci v oblasti personalistiky přestaly být využívány a smlouvy byly postupně vypovězeny.

2) Finanční úřad pro hlavní město Prahu, Praha 1, oddělení majetkových daní, oceňování a ostatních agend provedl v srpnu 2014 kontrolu vybírání správních poplatků za roky 2011 až 2013.

Předmětem kontroly bylo ověření řádného a včasného vybírání správních poplatků podle sazebníku zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích. Kontrolou bylo zjištěno, že správní poplatky jsou vybírány v souladu se sazebníkem tohoto zákona a nedostatky nebyly zjištěny.

3) Ministerstvo dopravy, odbor plavby, provedl na pobočce Přerov v říjnu 2014 Kontrolu vedení spisů dle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

Při kontrole byly zjištěny některé formální nedostatky (např. ve spisovém přehledu nejsou uvedeny všechny písemnosti, které obsahuje spis, dokumenty ve spisech nejsou označeny čísly stránek, chybějící č. j. na jednom dokumentu, chybějící jméno osoby odpovídající za správnost vyhotovení ve smyslu § 69 odst. 1 správního řádu atp.), které budou v nejbližší době odstraněny.

4) Ministerstvo dopravy, odbor plavby, provedl v listopadu 2014 kontrolu provozu serveru Říčních informačních služeb (RIS) LAVDIS a Střediska RIS na pobočce Děčín.

Kontrola byla zaměřena na provozní dobu Střediska RIS a personální zajištění, funkčnost serveru LAVDIS (Labsko-Vltavský dopravní informační systém) jako celku, identifikované výpadky a způsob jejich řešení a provoz jednotlivých směrů RIS (Zprávy vůdcům plavidel, Vnitrozemský ECDIS [Electronic Navigational Charts, mezinárodní standard dat pro tvorbu vnitrozemských navigačních map pro vodní dopravu], Elektronické sdělování zpráv, Sledování polohy a pohybu plavidel).

Bylo konstatováno, že v oblasti poskytovaných mapových služeb došlo v posledních 2 letech pouze ke krátkodobým výpadkům (řádově desítky minut), které se podařilo vyřešit formou restartu příslušných služeb. Dále došlo k jednomu výpadku průpisu dat na server LAVDIS v důsledku změny nastavení úrovně bezpečnostního zajištění. Problém byl vyřešen téhož dne dodatečnou úpravou tohoto zajištění.

V případě datových spojení s externími dodavateli důležitých dat (Českým Hydrometeorologickým ústavem, Povodí Labe, s. p. a Povodí Vltavy, s. p.), byly identifikovány nedostatky jako výpadky v poskytování hydrologických dat, problémy s přenosem dat snímku z kamer umístěných na plavebních komorách, atp., za které jsou zodpovědní tito externí dodavatelé.

Dále bylo konstatováno, že na základě administrativně-legislativních problémů není zatím možná mezinárodní výměna elektronických zpráv se Spolkovou republikou Německo. Řešení se předpokládá v rámci připravované revize směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES o harmonizovaných říčních informačních službách na úrovni Společenství.

Oblast poskytování informací

V průběhu roku 2014 obdržela Státní plavební správa pět žádostí o poskytnutí informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů. Tři žádosti byly vyřízeny ve stanovených lhůtách. V jednom případě bylo vydáno rozhodnutí o odmítnutí poskytnutí informace podle § 11 odst. 4 písm. a) a odst. 6 zákona o svobodném přístupu k informacím. V jednom případě byla zaslána výzva k doplnění žádosti o poskytnutí informace. Žadatel žádost nedoplnil, proto bylo řízení v souladu s § 14 odst. 5 písm. a) zákona o svobodném přístupu k informacím, odloženo. Nebyla podána žádná stížnost na způsob vyřízení těchto žádostí Státní plavební správou.

Oblast mezinárodních vztahů

Na pokyn Ministerstva dopravy ČR odboru plavby se pracovník SPS zúčastnil 44. jednání pracovní skupiny OSN SC3/WP3 Standardizace technických a bezpečnostních požadavků ve vnitrozemské vodní dopravě v Ženevě ve dnech 12. - 14. 2. 2014.

V roce 2014 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. Ve dnech 29. – 31. 1. 2014 proběhlo ve Vídni za účasti zástupce úřadu jednání pracovních skupin ohledně kvality informačních služeb (Aktivity 3.1 až 3.7) v rámci projektu IRIS Europe 3. Prezentovány byly stavy jednotlivých aktivit za uplynulá období a představeny vzory dokumentů pro souhrn informací jednotlivých aktivit kvality služeb. V závěru jednání byly představeny pracovní plány jednotlivých pro rok 2014.

Pracovní cesta ve francouzském Štrasburku proběhla ve dnech 23. – 27. 2. 2014. Úkolem byla přeprava exponátů a podpůrného materiálu na tematickou výstavu o vodním koridoru D–O–L z Prahy do Štrasburku, respektive do sídla Evropského parlamentu. Ve spolupráci s asistentem europoslance pana Mlynáře pomáhal zástupce Státní plavební správy při realizaci výstavy a její následné demontáži. Zástupce úřadu byl rovněž přítomen samotnému průběhu výstavy o vodním koridoru D–O–L za účasti českého prezidenta pana Ing. Miloše Zemana.

Dne 26. 2. 2014 se konalo ve Vídni za účasti tří zástupců úřadu školení uživatelů pro European Hull Database. Školení probíhalo v testovacím prostředí. Uživatel může vy-

hledávat plavidla pomocí jednoduchého či pokročilého formuláře pro vyhledávání. U jednoduchého vyhledávání uživatel vybírá vhodné schéma a nastavení jednotlivých filtrů. U pokročilého vyhledávání jsou k jednotlivým polím nastavovány podmínky (rovná se, větší než...). V závěru jednání proběhla kontrola přístupu uživatelů k databázi za jednotlivé státy včetně České republiky.

Dne 4. 3. 2014 pět zástupců úřadu navštívilo staveniště nového zdvihadla pro plavidla Niederfinow v SRN. V informačním centru se delegace seznámila s modelem a technickými údaji nového i stávajícího zdvihadla, stejně jako s historií plavebního spojení Odry a Havoly, včetně parametrů probíhající rekonstrukce celé vodní cesty Odra – Havola. Následně zástupce provozovatele stávajícího zdvihadla, WSA Eberswalde p. Schumacher, provedl delegaci po zdvihadle, seznámil s jednotlivými prvky a fungováním zdvihadla. Dále zástupce stavební firmy p. Pröbisch provedl delegaci po staveništi nového zdvihadla.

Ve dnech 24. – 26. 3. 2014 se konalo v Bratislavě třetí koordinační jednání k projektu IRIS Europe 3. Jednání se zúčastnili tři zástupci úřadu. Během jednání prezentovali národní koordinátoři stav RIS služeb v jejich zemi. Byly také představeny nové funkce a aplikace (např. mobilní aplikace) vyvinuté v rámci projektu.

IGN (Innovation Grenzüberschreitendes Netzwerk), CCSS (České centrum pro vědu a společnost), UniWB (Západočeská Univerzita) a CAGI (Česká asociace pro geoinformace) pořádali ve dnech 28. – 30. dubna v Drážďanech odbornou konferenci za účelem dosažení lepší prostorové a geografické informovanosti a užší spolupráce v evropských příhraničních oblastech a pro přizpůsobení strategie EU rozvoje projektu "Evropa roku 2020" a akčního plánu "Digitální Evropa 2020".

Ze symposia lze vyvodit závěr, že implementace směrnice EU o využívání informací ve veřejném sektoru (PSI) a rozvoji infrastruktury pro prostorové informace v Evropě (INSPIRE) jsou strategické příležitosti a výzvy pro více než 200 evropských příhraničních regionů.

Hlavní témata symposia byly oblasti budování kapacit, sdílení geoinformací, standardizace, aplikované GISy, integrace GIS do GII, technologické i manažerské know-how, přínosy společných řešení. Jednání se zúčastnil jeden zástupce úřadu.

Ve dnech 27. a 28. 5. 2014 se konalo zasedání Rady Aquapolu v Issy ve Francii. Na pozvání ústředí Aquapolu se Rady zúčastnil zaměstnanec SPS (člen Rady).

Ve dnech 28. – 30. 5. 2014 se v rámci delegace Ministerstva dopravy ČR zúčastnili tři zástupci Státní plavební správy smíšeného Česko – Slovenského výboru pro vnitrozemskou plavbu, zřízeného mezivládní dohodou České a Slovenské republiky, který zasedá pravidelně 1x ročně. Projednána byla témata týkající se legislativy v oblasti vnitrozemské plavby, mezinárodních projektů, koordinace stanovisek ČR a SR ke strategickým dokumentům v oblasti vnitrozemské plavby a další záležitosti.

Pracovní cesta uskutečněná ve dnech 1. – 6. 6. 2014 měla za účel zjištění aktuálního stavu a získání zkušeností se značením plavební dráhy navazující na český úsek Labské vodní cesty ve Spolkové republice Německo. Dále bylo cílem získání zkušeností s vybaveností přístavů v SRN, včetně přístavů sportovních, aktualizace plavebních map, pořízení videozáznamu i fotodokumentace uvedených objektů, a to vše za účelem dalšího využití pracovníky úřadu zejména v oblasti dozoru plavební bezpečnosti, dozoru na vodních cestách a výcviku pracovníků v radarové navigaci.

Cílem pracovní cesty do Polska konané ve dnech 9. – 11. 6. 2014 bylo předání materiálů z oblasti plánovaného vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe na kapitanát v polském Kožle, konkrétně prezidentu asociace kapitánů vodních cest panu Czeslavu Szarkovi. S panem Szarkem navázali pracovníci úřadu spolupráci již během výstavy týkající se daného koridoru, která se uskutečnila v únoru roku 2014 ve Štrasburku. Součástí cesty byla také prohlídka plavebního kanálu Odra v Kožle a posléze na základě osobního pozvání proběhla návštěva loděnice v Gdaňsku.

V červnu se uskutečnilo v Berlíně jednání s Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Ost Magdeburg. Čtyři zástupci Státní plavební správy projednali s německými partnery informace o nových předpisech v oblasti plavby a vodních cest, zapisování rozměrů sestav plavidel do osvědčení plavidla, přepravu nebezpečných věcí a cestujících na obchodních plavidlech, problematiku plaveckých služebních knížek, říčních informačních systémů a Flyboardingu. Obě strany si vymění informace o rozvoji plavby a vodních cest v oblasti jejich působnosti.

Pracovní skupina OSN pro standardizaci technických a bezpečnostních požadavků ve vnitrozemské plavbě uspořádala své 45. zasedání ve dnech 25. až 27. června 2014 v Ženevě. Na pokyn MD ČR odboru plavby se ho pracovník SPS zúčastnil.

První RIS week v roce 2014 probíhal první týden v červenci v Berlíně. Za SPS se setkání expertních skupin VTT, Inland ECDIS, ERI a NtS zúčastnili tři pracovníci. Krom tradičních pracovních setkání jednotlivých pracovních skupin jsme se ve středu zúčastnili exkurze na zdvihadlo Niederfinow a odpoledne následoval Common Issues Meeting, který probíhal v Berlíně formou plavby po Sprévě. Během plavby probíhala prezentace říčních informačních služeb v Německu.

Ve dnech 28. 7. – 2. 8. 2014 se zástupce úřadu zúčastnil jednání Rady Kapitanuw, které se uskutečnilo v polském Gizycku. Jednání zahájil a vedl kapitán Szarek, prezident rady. Nejdůležitějším bodem jednání byla problematika plavby po Odře, výstavba přístavní infrastruktury v Kožle a přípravné práce na splavnění Odry do Ostravy, případně napojení ostravské aglomerace na přístav Baltického moře.

Při zpáteční cestě byla realizována ještě návštěva Żegluga Wroclaw, kde zástupce úřadu obdržel podrobné informace o národních výjimkách ze směrnice EU, které se týkají technických parametrů plavidel.

V Berlíně ve dnech 6. – 9. 10. 2014 proběhlo jednání pracovní harmonizační skupiny Inland Ecdis. Této akce se za Státní plavební správu, jako oficiálního producenta navigačních plavebních map pro Českou republiku, zúčastnil jeden pracovník.

Ve dnech 7. – 8. 10. 2014 se v belgických Antverpách uskutečnilo setkání Pracovní skupiny Aquapol. Hlavním bodem jednání byla výměna zkušeností jednotlivých členských států při odhalování trestných činů souvisejících s lodní dopravou. Tato otázka byla stěžejním diskusním tématem obou jednacích dnů. Mezi členskými organizacemi proběhla výměna kontaktů, které by byly nejen důvěryhodné, ale zároveň by byly zárukou operativního řešení trestné činnosti. Stejně jako při minulých setkáních byla zmíněna otázka nelegálního odpadu a migrace cizinců do západní Evropy. V neposlední řadě došlo na shrnutí výsledků minulého zasedání Pracovní skupiny a rovněž byl projednán předběžný Akční plán pro rok 2015.

Mezinárodní plavební asociace PIANC, jíž je Česká republika prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR a kontaktního ministrem jmenovaného vedoucího delegáta členem, pořádala ve dnech 9. - 10. 10. 2014 zasedání Rady. Delegát se na základě zvacího dopisu ústředí PIANC zúčastnil hlavního zasedání Rady asociace a dále pracovních schůzek sekretářů jednotlivých národních sekcí. Projednány byly koncepční otázky, politika zaměření a plán činnosti Sdružení pro další období. Delegát ČR na projednávaných otázkách participoval v souladu se zájmy ČR a České sekce PIANC.

Ve dnech 20. 10. – 22. 10. 2014 se konalo ve Štětíně v Polsku za účasti zástupce úřadu čtvrté koordinační jednání projektu IRIS Europe 3. Jednání bylo zaměřeno na přípravu na Final Event projektu. Byla představena problematika hloubkových dat v rámci elektronických plavebních map a mobilní aplikace Říčních informačních služeb na Dunaji (Rakousko, Slovensko a Maďarsko). Prezentovány byly hlavní body aktivit rozšiřování a zkvalitňování služeb a plány do budoucna. Každý ze států představil dílčí výsledky v rámci projektu formou prezentace. V závěru jednání byly shrnuty výsledky a navrženy úpravy dílčích prezentací pro finální prezentování v rámci Final Event.

Ve dnech 3. – 5. 11. 2014 se na pozvání zástupců Plavebního úřadu Bratislava zúčastnili tři zaměstnanci Státní plavební správy setkání při mezinárodně vyhlášené kontrolní akci v rámci Pracovní skupiny oborového sdružení Aquapol. Kontrolní operace byla situována do úseku řeky Dunaj v lokalitách Děvín až vodní dílo Gabčíkovo, tvořené přibližně 60 km vodního toku a slepých ramen. Kontroly byly zaměřeny na povinné lodní listiny a na požívání alkoholu členů kontrolovaných posádek za plavby. V rámci cesty se uskutečnila také prohlídka vodního díla Gabčíkovo, jehož plavební komora byla uvedena do provozu v roce 1992. Na závěr byla provedena kontrola na slepých ramenech Dunaje, kde se zejména v okolí Bratislavy stále častěji umísťují plovoucí zařízení.

Na pokyn MD ČR odboru plavby se zástupce SPS zúčastnil 58. jednání pracovní skupiny OSN SC3/WP3/SC3 Standardizace technických a bezpečnostních požadavků ve vnitrozemské vodní dopravě ve dnech 12. - 14. 11. 2014.

V termínu 21. – 23. 11. 2014 se čtyři zaměstnanci zúčastnili mezinárodního kongresu Skipper 2014, který se konal ve Slovenské republice. Při jednání, vystoupeních a v pracovních skupinách předali informace o chystaných legislativních změnách v souvislosti s novelou zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, a o přípravě prováděcích předpisů k tomuto zákonu. Ocenili velice zajímavá vystoupení týkající se zahraničních plaveb a zkušeností s uplatňováním legislativy týkající se způsobilosti osob a technické způsobilosti plavidel zejména v přímořských státech (Chorvatsko, Itálie, Řecko apod.). Cesta přinesla užitečné informace pro další činnost SPS v oblasti vydávání a uznávání dokladů osob a dokladů plavidel. Současně byla na mezinárodní úrovni prezentována činnost SPS.

Poslední listopadový týden se ve Vídni uskutečnil RIS week. Během jednoho týdne proběhlo setkání expertní skupiny VTT, Inland ECDIS, ERI a NtS. Jednání se zúčastnili nejen zástupci jednotlivých evropských států, ale také Rýnské komise či firem zabývajících se navigačními mapami (Periskal, Tresco...). RIS week byl tentokrát spojen se zakončením projektu IRIS Europe 3. Projekt IRIS Europe 3 začal v roce 2012, z 50 % byl financován z prostředků TEN-T a jeho hlavním cílem bylo rozvíjet oblast RIS na národní i mezinárodní úrovni. Této akce se za SPS zúčastnili tři pracovníci.

Zástupce Státní plavební správy a člen Rady Aquapolu se zúčastnil pravidelného zasedání Rady mezinárodního oborového sdružení Aquapol, které se uskutečnilo v belgických Antverpách ve dnech 10. - 11. 12. 2014.

10. Hospodaření

10.1. Schválený rozpočet

Souhrnné ukazatele

Příjmy celkem	1 350 000
Výdaje celkem	57 212 252

Specifické ukazatele – příjmy

Daňové příjmy	0
Nedaňové příjmy, kapitálové příjmy a přijaté transfery celkem	1 350 000
v tom: ostatní nedaňové příjmy, kap. příjmy a přijaté transfery celkem ..	240 000
příjmy z rozpočtu Evropské unie bez SZP celkem	1 110 000

Specifické ukazatele – výdaje

Ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu	57 212 252
---	------------

Průřezové ukazatele

Platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci	24 189 240
v tom: platy zaměstnanců	24 116 820
ostatní platby za provedenou práci	72 420
Povinné pojistné placené zaměstnavatelem	8 224 342
Převod fondu kulturních a sociálních potřeb	241 168
Platy zaměstnanců v pracovním poměru	24 116 820
Výdaje spolufinancované z rozpočtu EU celkem	2 220 000
v tom: ze státního rozpočtu	1 110 000
podíl rozpočtu Evropské unie	1 110 000
Výdaje vedené v info-systému program financování celkem	6 780 000

Počet zaměstnanců **92**

10.2. Vývojové tendence hospodaření

Vývojové tendence hospodaření jsou patrné z následující tabulky:

Rok		2010	2011	2012	2013	2014
Příjmy	v tis. Kč	1008	2606	1392	902	2086
Výdaje	v tis. Kč	60696	59385	55729	51981	57487
	Běžné výdaje	49090	49333	49848	48579	53785
	Výdaje na programové financování	11606	10052	5881	3402	3702

10.3. Příjmy rozpočtových organizací

Závazný ukazatel příjmů byl pro rok 2014 splněn. Příjmy Státní plavební správy za rok 2014 činily 2 085 512,53 Kč a byly odvedeny do státního rozpočtu.

Státní plavební správa nemá hospodářskou činnost.

10.4. Správní poplatky a pokuty

Do 31. 12. 2014 bylo vybráno správních poplatků formou kolků za 10 486 případů v hodnotě 4 079 700 Kč.

Dále bylo do 31. 12. 2014 uloženo 62 blokových pokut v celkové výši 36 200 Kč.

Právní moc do 4. čtvrtletí roku 2014 nabylo celkem 56 případů pokut uložených ve správním řízení v celkové výši 145 100 Kč.

Zaplaceno bylo celkem 54 pokut ve správním řízení ve výši 129 100 Kč na příjmový účet k 31. 12. 2014, 2 ze zaplacených pokut ve výši 6 000 Kč nenabýly právní moci v roce 2014. Celkem 4 pokuty, které nabyly právní moci v roce 2014, nebyly do konce roku zaplacené ve výši 22 000 Kč.

Dále byly uhrazeny v roce 2014 pokuty ve správním řízení v počtu 11 v celkové výši 17 500 Kč. Na příjmový účet byly uhrazeny 2 pokuty ve výši 3 500 Kč, které již byly odepsány z účetní evidence pokut.

V evidenci SPS zůstává celkem 9 nezaplacených pokut ve výši 45 500 Kč.

Z evidence byly vyřazeny 2 pokuty, důvodem vyřazení první pokuty ve výši 2 500 Kč byla nedoručitelnost rozhodnutí ve stanovené lhůtě. Druhá pokuty ve výši 1 000 Kč byla zrušena z důvodu dvojího pokutování za jeden přestupek.

10.5. Rozpočtové výdaje

Výdaje na financování programu reprodukce majetku

V roce 2014 bylo vydáno na financování akcí podle Ministerstva dopravy České republiky posledně schváleného rozpočtu 4,19 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. Na akci modernizace služebny Petrov byla provedena přeložka distribuční sítě a podány žádosti na stavební povolení a územní rozhodnutí. Dále byl zakoupen kopírovací stroj.

Běžné výdaje

Z plánovaného objemu finančních prostředků bylo vyčerpáno celkem 57 487 033,20 Kč. Nevyčerpané prostředky ve výši 2 191 880,39 Kč byly převedeny do nároků nespotřebovaných výdajů.

11. Plán práce a prostředků na platy

Státní plavební správě byl stanoven počet zaměstnanců na rok 2014 na 92 osob.

V roce 2014 byl průměrný evidenční počet zaměstnanců ve fyzických osobách 83 a průměrný počet zaměstnanců přepočtený 81.

Ukazatel prostředků na platy a ostatní platby za provedenou práci byl státní plavební správě stanoven částkou 24 769 tis. Kč, z toho ukazatel prostředků na platy 24 697 tis. Kč, z toho prostředky ze SR 203 tis. Kč, prostředky z rozpočtu EU 203 tis. Kč – ostatní platby za provedenou práci 72 tis. Kč.

11.1. Absence a úrazovost

V roce 2014 bylo v našem úřadě odpracováno 18 448 dnů. Celkem bylo zmeškáno 350 dnů, z důvodu nemoci 267 dnů, tj. 1,45 %, ošetřování člena rodiny 40, tj. 0,22 %, důležitých osobních překážek v práci 36 dnů, tj. 0,20 %, překážek z důvodu obecného zájmu 7 dnů, tj. 0,04 %.

11.2. Prostředky na platy

Plán práce						
Ukazatel	Skutečnost 2013	Plán 2014	Skutečnost 2014	Rozdíl	% Plnění plánu	Index 2014/2013
	a	b	c	b - c	c : b	c : a
Průměrný počet zaměstnanců přepočtený	83	92	81	11	88	0,98
Prostředky na platy celkem z toho:						
- platy	23 717	24 769	24 769	0	100	1,044
- OON	23 646	24 697	24 697	0	100	1,044
	71	72	72	0	100	1,044
Průměrný plat	23 741	22 371	25 409	-3 038	114	1,07

12. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti

V hodnoceném roce 2014 ovlivňovaly činnost Státní plavební správy ještě doznívající následky povodní z roku 2013, po plavební sezóně pak především připravovaná změna legislativy a také značný počet plánovaných oprav na plavebních komorách a dalších součástech vodní cesty. Některé z plánovaných oprav si vyžádaly prodloužení plavební odstávky, zejména na Středním Labi.

Vedle plánovaných oprav je třeba připomenout dokončení sportovního přístavu Hluboká nad Vltavou a zahájení stavby plavební komory na jezu Hněvkovice. Po jejím dokončení a po potřebných prohrábkách v přílehlých úsecích vodní cesty bude Vltava splavná bez přerušení z Českých Budějovic až k hrázi nádrže Orlík. Tato skutečnost dál podpoří rostoucí zájem o aktivity související s plavbou a vodou obecně – v roce 2014 získalo souhlas k provozu dalších deset půjčoven umístěných na sledovaných vodních cestách (Vltava, Labe), vznikají prostorově méně náročné dráhy pro flyboarding a bylo vydáno více než sto stanovisek k umístění nových plovoucích zařízení, zejména na nádržích vltavské kaskády.

Struktura přestupků vůdců a provozovatelů plavidel se prakticky nemění, zůstává i hledání rovnováhy mezi značným počtem uživatelů vodní cesty v Praze, jejichž zájmy a představy o využití Vltavy se mnohdy kříží. Množství akcí pořádaných na sledovaných vodních cestách, které si vyžadují regulaci povolením Státní plavební správy, zůstává vysoké. Naopak nízký zůstává počet plavebních nehod a jejich negativní dopady na osoby, plavidla a součásti vodní cesty jsou minimální.

Kontrolní činnost byla ve shodném počtu s minulými léty. Spolupráce s Poříčními odděleními Policií ČR nastavená z minulých let probíhá a společné kontroly jsou četnější. Každoroční nárůst společných akcí a průběh plavecká veřejnost hodnotí kladně. Na kontrolách se podíleli kromě zaměstnanců oddělení dozoru také zaměstnanci z oddělení dokladů plavidel. V roce 2014 nadále pokračuje zvýšený počet případů, kdy byl vůdce plavidla přistizen pod vlivem alkoholu, či jiné omamné látky. Provozovatelé lodí na Baťově kanále nově začali poukazovat i na nedodržování povolených rychlostí plavby v kanalizovaných úsecích.

V oblasti vydávání dokladů plavidel a osob došlo k dílčímu nárůstu provedených úkonů oproti roku 2013. Nárůst počtu žadatelů o zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel o necelých 6 % je pravděpodobně způsoben avizovanou změnou legislativy, která nahrazuje část zkoušky odborné způsobilosti (časově nenáročnou praktickou zkoušku) logickým požadavkem na podrobnější ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla. Pokračoval pokles zájmu o vydání plavecké služební knížky, hlavně z řad občanů Slovenské republiky. Trend zvýšení zájmu o ověřování praxe nadále pokračuje.

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

Změna legislativy, konkrétně změna sazebníku správních poplatků od roku 2015, byla také hlavní příčinou nárůstu počtu technických prohlídek malých plavidel o 34 % oproti předchozímu roku. Vlastníci plavidel, jimž platnost lodního dokladu končí v roce 2015, v řadě případů s předstihem požádali o provedení technické prohlídky s cílem hradit poplatek za provedení prohlídky podle sazebníku platného do 31. 12. 2014. Bylo proto

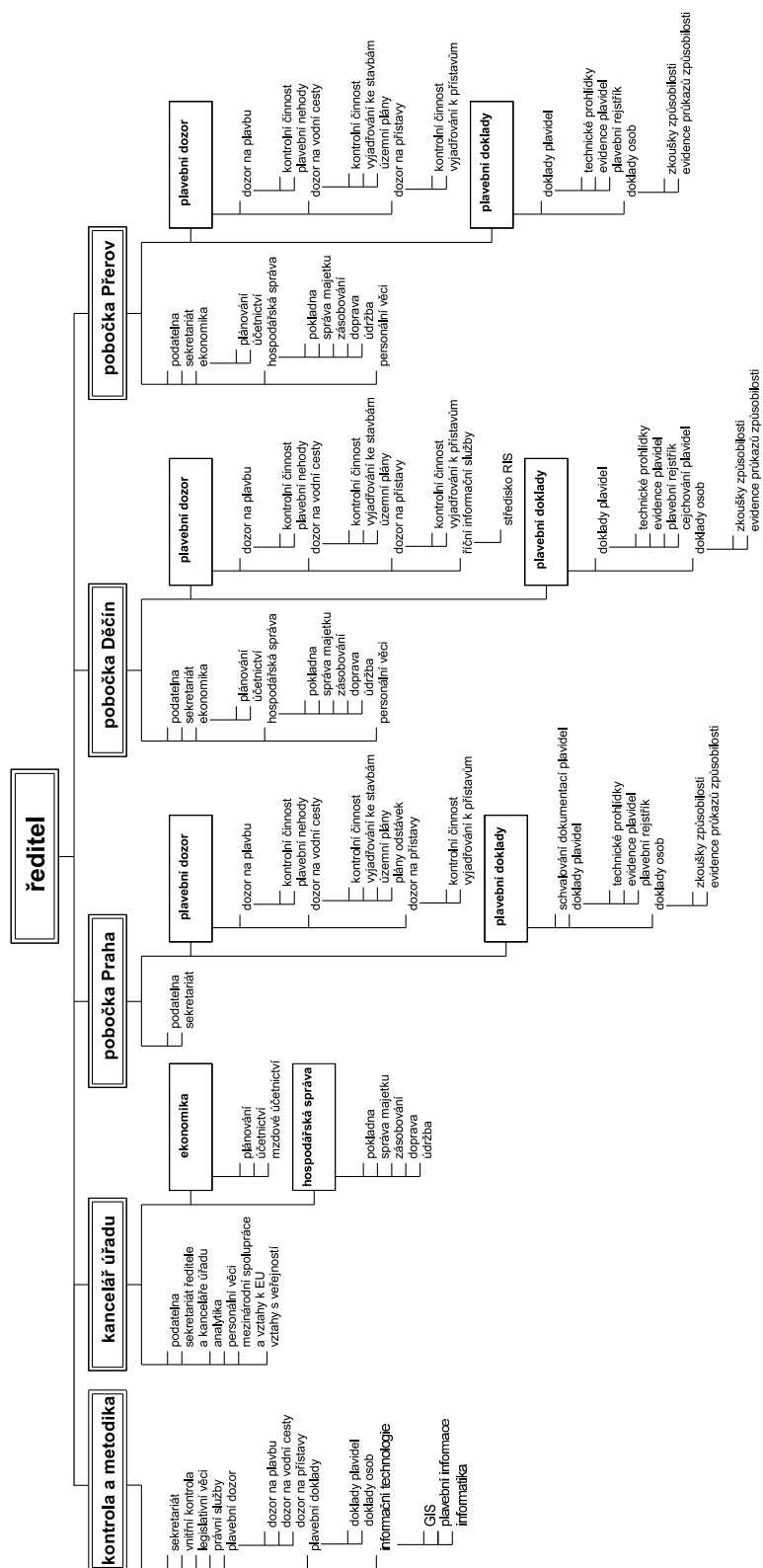
třeba zejména v závěru roku zvýšit počet výjezdních termínů do oblasti vodních děl, rovněž v sídle pobočky proběhlo zvýšené množství prohlídek. Jednalo se tak o absolutně nejvyšší počet technických prohlídek malých plavidel (konkrétně 1863 prohlídek) provedených pobočkou Státní plavební správy v jednom kalendářním roce.

Požadavky na provedení technických prohlídek v době hlavní sezóny jsou zabezpečovány na hranici kapacitních možností, osvědčila se praxe s vyhlašování termínů v lokalitách s větší koncentrací majitelů plavidel.

Bez zlepšení plavebních podmínek v regulovaném úseku Labe je reálné přepokládat zánik přeshraniční nákladní dopravy na Labi. Zůstanou tu jen přepravy nadrozměrných nákladů, jež je obtížné přepravovat po silnicích a nemožné po železnici, a které si navíc nežadají kontinuální splavnost jako přepravy hromadných substrátů a kontejnerů, což jsou v Evropě dominantní komodity pro vodní dopravu. Vzhledem k relativní krátkosti tuzemské kanalizované plavební sítě není nejspíš pravděpodobný masivní rozvoj vnitrostátních přeprav, i když tu určité rezervy jsou, jako je potenciál přepravy šterkopísků mezi labským překladištěm Kozlovice a výrobcem betonových prvků pro malou a zahradní architekturu, který sídlí na břehu vodní plochy Velké Žernoseky, která je s Labem přímo propojena. Dokončení a plánované rozšiřování sítě přístavišť pro rekreační a osobní plavidla v kanalizovaném, ale i v regulovaném úseku, bude jistě podnětem pro další nárůst tohoto segmentu plavby.

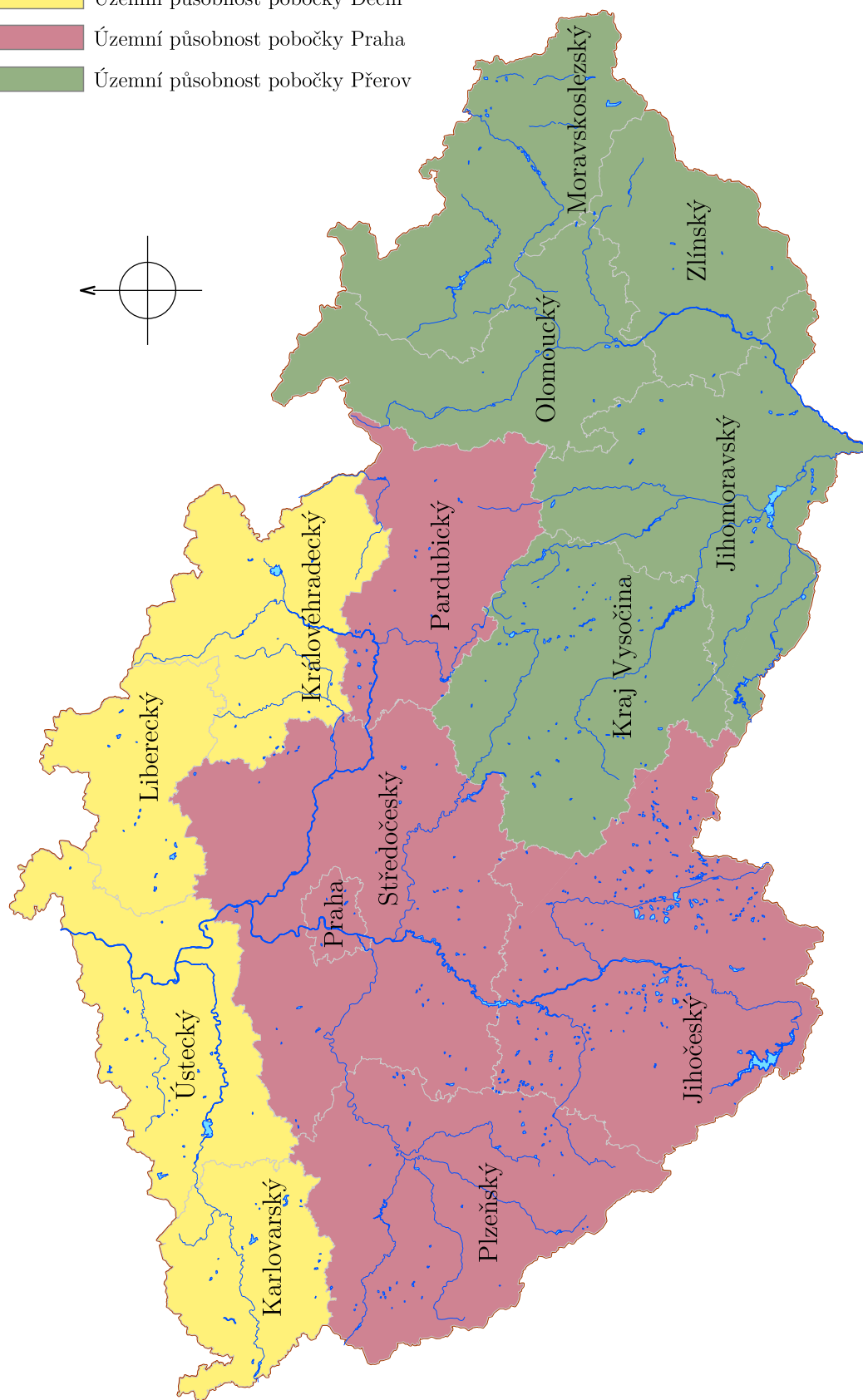
Z hlediska intenzity plavebního provozu lze konstatovat oproti minulé sezóně nárůst v počtu návštěvníků Baťova kanálu. Toto navýšení lze přisuzovat zvýšenému zájmu o tento způsob volnočasových aktivit, příznivému počasí a postupnému zkvalitňování servisních služeb. Dle struktury provozovaných plavidel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

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: poboockapraha@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: poboockadecin@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: poboockaprerov@plavebniurad.cz

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

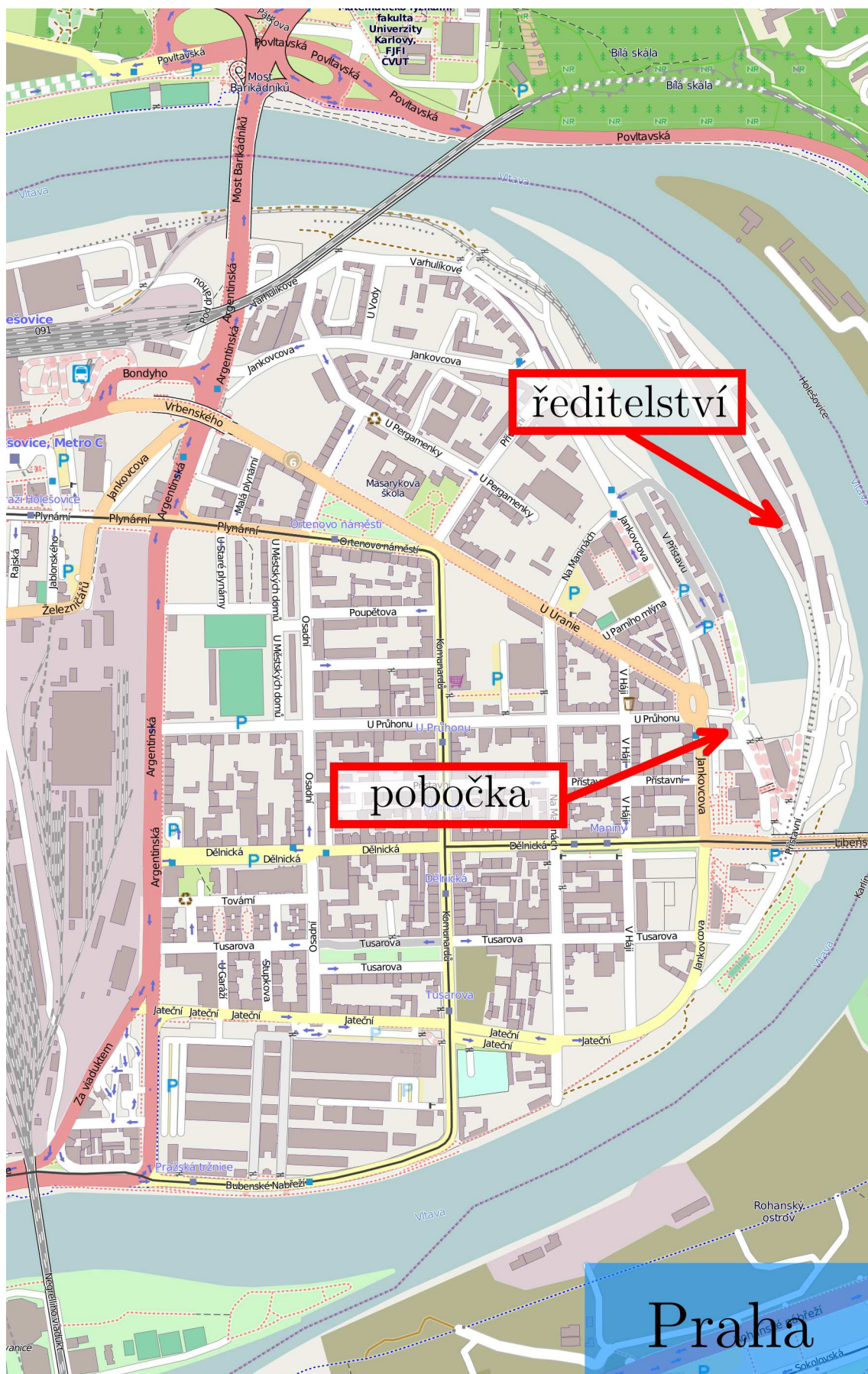
Webová stránka Státní plavební správy

<http://plavebniurad.cz>

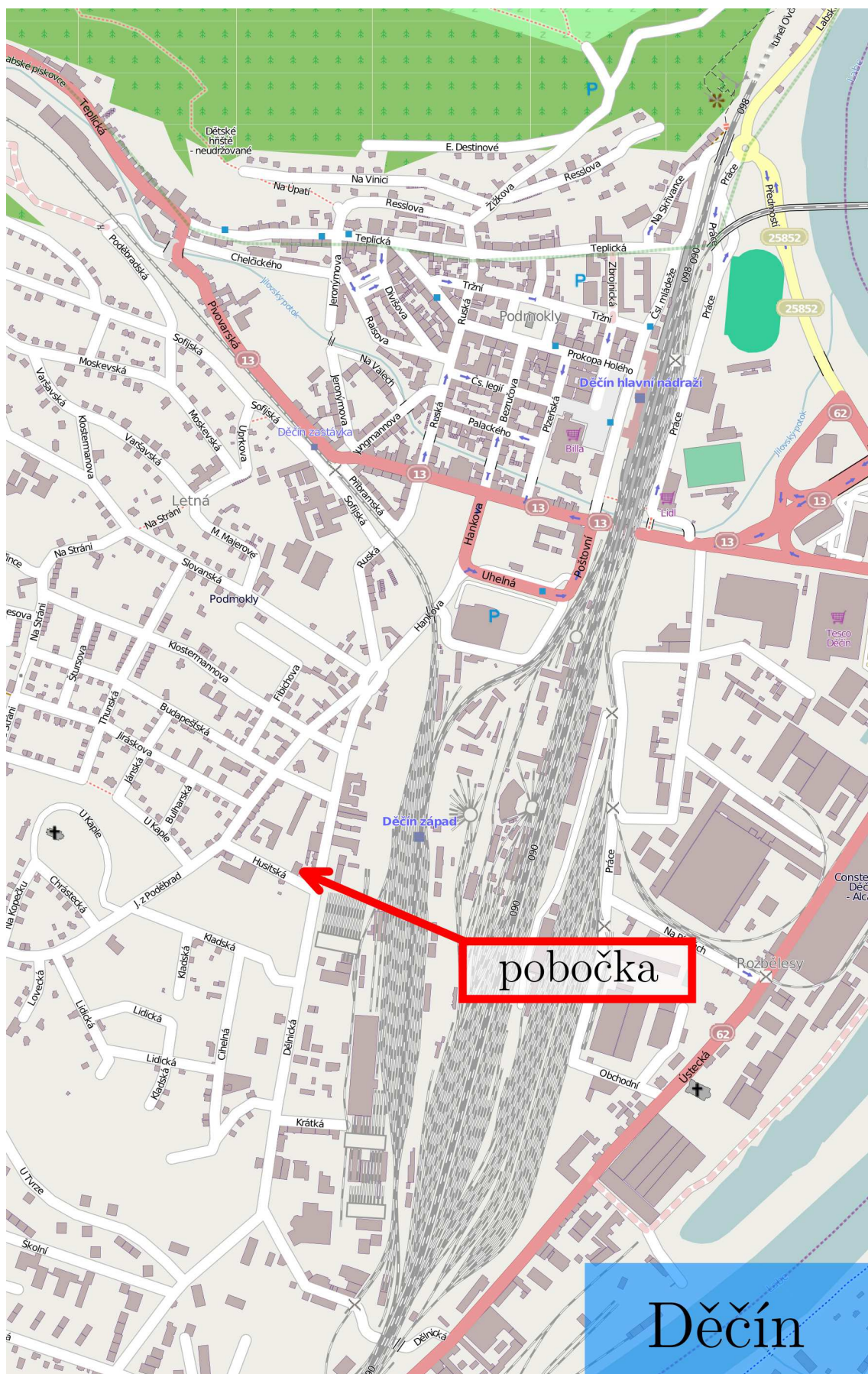
Úřední hodiny

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

Státní plavební správa - ředitelství a pobočka Praha



Státní plavební správa - pobočka Děčín



Státní plavební správa - pobočka Přerov



Přerov

Seznam tabulek

Vodní stavy	16
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe	17
Přerušování plavebního provozu	19
Kontroly plavebního provozu	26
Přestupky v plavebním provozu	27
Povolené veřejné akce	27
Plavební nehody	28
Vydaná osvědčení o vlastnictví plavidla	32
Technický dozor na jiná než malá plavidla	32
Technický dozor na malá plavidla	34
Schvalování dokumentací plavidel	35
Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2014	37
Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2014	37
Malá plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2014	38
Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel	40
Vydané plavecké služební knížky	40
Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení	41
Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2014	41
Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel	42
Půjčovny plavidel	44
Vydané plavební vyhlášky	50
Schválený rozpočet	59
Vývojové tendence hospodaření	59
Plán práce	61

Seznam obrázků

Překladiště TONASO a. s., Neštětice v havarijním stavu	13
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2014	18
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2014 (%)	18
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe 2005 - 2014	18
Vývoj plavební nehodovosti 2005 - 2014	29
Vydané lodní doklady na jiná než malá plavidla 2005 - 2014	33
Vydaná lodní osvědčení na malá plavidla 2005 - 2014	35
Vydané průkazy způsobilosti na jiná než malá plavidla 2005 - 2014	42
Vydané průkazy způsobilosti na malá a rekreační plavidla 2005 - 2014	43
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