

ZPRÁVA

o činnosti úřadu v roce 2010



č. j. 95/Ř/11

Státní plavební správa
březen 2011

Obsah

1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2010	5
2. Kolektiv vedení	5
3. Úvod	6
4. Plnění ročních úkolů	7
Úkol č. 1	7
Úkol č. 2	8
Úkol č. 3	8
Úkol č. 4	9
Úkol č. 5	10
Úkol č. 6	10
Úkol č. 7	12
Úkol č. 8	12
Úkol č. 9	12
5. Dozor na vodní cesty a přístavy	13
5.1. Plavební poměry	13
5.2. Stavby a úpravy na vodních cestách	15
6. Dozor na plavební provoz a plavební nehody	24
6.1. Dozor na plavební provoz	24
6.2. Plavební nehody	30
7. Dozor na plavidla	32
7.1. Plavidla jiná než malá plavidla	32
7.2. Malá plavidla	35
7.3. Plavební rejstřík	38
8. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel	41
8.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých	41
8.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel	45
9. Správní akty a správní jednání	47
9.1. Správní akty	47
9.2. Správní jednání	49
10. Průřezová a metodická činnost	50
11. Hospodaření	61
11.1. Schválený rozpočet	61
11.2. Vývojové tendence hospodaření	62
11.3. Příjmy rozpočtových organizací	62
11.4. Správní poplatky a pokuty	62
11.5. Rozpočtové výdaje	63
12. Plán práce a prostředků na platy	64
12.1. Zaměstnanci	64
12.2. Absence a úrazovost	64
12.3. Prostředky na platy	65
13. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti	66
14. Organizační schéma Státní plavební správy	68

15. Územní působnost Státní plavební správy	69
16. Kde nás najdete.....	70

1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2010

Název správního úřadu:

Státní plavební správa

Adresa sídla:

Jankovcova 4, 170 04 Praha 7

IČO:

00003352

Právní forma:

Organizační složka státu

Datum a způsob zřízení:

1. 10. 1995, zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě

Působnost SPS:

Vykonává státní správu a státní dozor při provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách ve věcech stanovených zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.

Počet zaměstnanců:

89

2. Kolektiv vedení

Ing. Luděk Cidlina

ředitel

Ing. Václav Novák

ředitel odboru kontroly a metodiky a zástupce ředitele

Ing. Jaroslav Bimka

ředitel kanceláře úřadu

Ing. Hynek Beneš

ředitel pobočky Praha

Ing. Martin Klein

ředitel pobočky Děčín

Ing. Luděk Galas

ředitel pobočky Přerov

3. Úvod

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

V oblasti dozoru na vodní cesty a přístavy hájí zájmy plavby při budování, úpravách a udržování vodních cest a přístavů. Vydává souhlasy ke zřizování staveb na vodních cestách. Sleduje vodní poměry a prosazuje zlepšování plavebních podmínek. Vydává souhlasy ke zřízení a provozování přístavů. Rozhoduje o vhodnosti míst pro zřizování přívozů, půjčoven plavidel, umísťování plovoucích zařízení apod. na vodních cestách. U správců vodních cest a správců přístavů uplatňuje správními prostředky odstranění nedostatků zjištěných v plavební dráze, na hydrotechnických stavbách a zařízeních vodních cest a na vodních částech přístavů.

V oblasti dozoru na plavební provoz prosazuje opatření k zajištění bezpečnosti plavby. Dozírá na dodržování předpisů týkajících se plavby. Provádí odborné šetření plavebních nehod. Rozhoduje o dočasném přerušení nebo omezení plavebního provozu. Rozhoduje o pořádání veřejných akcí na sledovaných vodních cestách. Spolupracuje na tvorbě a vyjadřuje se k návrhům předpisů, které mají souvislost s bezpečností plavebního provozu.

V oblasti dozoru na plavidla, plovoucí zařízení a plovoucí tělesa rozhoduje o způsobilosti plavidel, plovoucích zařízení a plovoucích těles k plavbě. Vydává, případně zadržuje nebo odnímá příslušné lodní listiny. Rozhoduje o dokumentacích malých plavidel, plovoucích zařízení a plovoucích těles za účelem stavby, přestavby nebo rekonstrukce. Stanovuje nejnižší počet členů posádky a její kvalifikaci, nejvyšší počet cestujících a nejvyšší ponor plavidel. Provádí cejchování plavidel, na jehož základě vydává cejchovní průkazy. Vede rejstřík plavidel podléhajících evidenci.

V oblasti plavecké způsobilosti provádí zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů lodních posádek. Vydává, zadržuje, případně odnímá příslušné průkazy a vede jejich evidenci. Provádí zkoušky a vystavuje průkazy inspektorů určených technických zařízení na plavidlech. Provádí zkoušky a vystavuje osvědčení pro provozování vodní dopravy pro cizí potřeby, osvědčení bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí a osvědčení pro přepravu nebezpečných věcí (ADNR) člena posádky plavidla. Spolupracuje při soustavném zvyšování odborné úrovně lodních posádek.

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

4. Plnění ročních úkolů

Úkol č. 1

Pokračovat v úpravě Informačního systému Státní plavební správy, rozšiřovat jeho funkčnost a doplnit ho o nové moduly „Optimalizace databází a aplikace“, „Automatizace datových schránek“ a „Systémový update aplikací“.

Plnění

Informační systém Státní plavební správy byl průběžně doplňován o nové vlastnosti a novou funkčnost dle aktuálních požadavků Státní plavební správy (jednalo se např. o ruční změnu útvaru a zpracovatele podání, hromadné vkládání příloh výprav na základě typizovaných případů, vkládání příloh výpravy z příjmu podání, přidání nevracení se do úkolů do nastavení uživatele, přidání možnosti kopírovat záznam firmy, přidání adresátů výprav do souvisejících u osob a firem, přidání možnosti nezávazného svázání podání s dokladem, přidání ukazatele neexistence osoby/firmy, doplnění snímání předloh o nastavení, přidání možnosti editace poznámky do všech modulů, umožnění vrácení podání z vyřízení do předchozího kroku, umožnění vícenásobného výběru zaměstnanců, kterým se podání předává na vědomí, umožnění vícenásobného výběru adresátů výpravy, umožnění uživateli zařadit osobu/firmu mezi své oblíbené, změna cachovaných hodnot při zápisu uchazeče na zkoušku, ruční vložení vazby záznamu na podání, předání podání ke zpracování mezi pobočkami, speciální podbarvení záznamu dokladu v případě ukončené platnosti zdravotní způsobilosti, zobrazení času historických změn v záznamech s přesností na sekundy, export identifikátoru datové schránky, nastavení výchozí hodnoty počtu listů při příjmu podání, rozšíření dialogu pro vyhledání osoby/firmy o identifikátor datové schránky a fulltextové vyhledávání, nastavení vzhledu výsledků jednotlivých statistik apod.).

Nejdůležitějším rozšířením Informačního systému Státní plavební správy bylo jeho doplnění a úpravy v souvislosti s exportem vybraných plavidel z plavebního rejstříku České republiky (tedy Informačního systému Státní plavební správy) do evropské databáze plavidel tzv. European Hull Database. Jednalo se o doplnění některých nových údajů o plavidlech do stávajícího modulu „Plavidla“ Informačního systému Státní plavební správy, o doplnění potřebných nových formulářů a číselníků, o odpovídající databázové úpravy a úpravy v replikacích dat a o vytvoření příslušné exportní aplikace. Tyto práce byly úzce spjaty, resp. navazovaly na související práce realizované Ředitelstvím vodních cest České republiky v rámci Evropskou unií financovaného projektu IRIS Europe II.

Pro Informační systém Státní plavební správy byly vytvořeny nové pracovní postupy detailně popisující činnosti uživatelů při práci v jednotlivých modulech. Stávající pracovní postupy byly doplněny a aktualizovány, aby zahrnovaly novou funkčnost a změny provedené v Informačním systému Státní plavební správy.

Do modulu „Statistiky“ byly přidány nové statistiky sloužící jako podklad pro zpracování různých přehledů týkajících se využití zkušebních komisařů na zkouškách způsobilosti, odeslaných výprav, blokových pokut, výsledků jednotlivých uchazečů na zkouškách způsobilosti apod.

Moduly „Optimalizace databází a aplikace“, „Automatizace datových schránek“ a „Systémový update aplikací“ nebyly realizovány z důvodu úsporných opatření, kdy byly realizovány jen nezbytně nutné investiční akce.

Úkol byl splněn pouze částečně. V roce 2011 budou pokračovat úpravy používaných modulů dle požadavků praxe a systém bude doplněn o nové moduly.

Úkol č. 2

Převzít říční informační systém LAVDIS a zabezpečit jeho zkušební provoz s cílem od roku 2010 zajistit jeho řádné fungování.

Plnění

V závěru roku 2010 převzala spravování a provoz systému říčních informačních služeb LAVDIS (Labsko-Vltavský Dopravní Informační Systém) Státní plavební správa jako zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, stanovený správce. Investorem akce a předávajícím bylo Ředitelství vodních cest České republiky.

V rámci zkušebního provozu systému LAVDIS v roce 2010 zajišťovali zaměstnanci plavebního dozoru pobočky Děčín chod provozního střediska pro říční informační služby (dále jen středisko), a to každodenně včetně sobot, nedělí a svátků v době od 6:00 hodin do 21:00 hodin. Mimo tuto dobu se veškeré hlášené informace zaznamenávaly na média a zpětně byly vkládány do systému. Středisko dle možností a aktuální funkčnosti systému a radiotelefonní sítě zabezpečovalo plnění požadavků vyhlášky č. 356/2009 Sb., o informacích zaznamenávaných v Říčních informačních službách. V hodnoceném období se bohužel stále opakovaly jak závady v přenosu dat ze systému PLAVBA, jehož provozovatelem je státní podnik Povodí Labe, tak i v přenosu dat o vodních stavech a jejich předpovědích z Českého hydrometeorologického ústavu. Přenos dat ze státního podniku Povodí Vltavy nebyl funkční zcela. Také radiotelefonní síť vykazovala časté poruchy a navíc se stále nedaří pokrýt patřičným signálem celou labsko-vltavskou vodní cestu. Středisko nadto každý den zajišťovalo pravidelné radiotelefonní vysílání plavebních informací pro plaveckou veřejnost. Záložní středisko plánované v budově pobočky Praha nebylo dosud zřízeno a jeho realizaci je možno odsunout na pozdější období.

Úkol č. 3

Organizačně zajišťovat kontrolní akce na vodních cestách ČR vyhlášené Aquapolem, pro jejich realizaci pobočkami SPS a poříčními odděleními PČR připravit příslušné pokyny a následně provést vyhodnocení.

Plnění

Organizačně byla zajištěna a provedena 1 týdenní kontrolní akce, vyhlášená Aquapolem ve dnech 4. 10. až 10. 10. Program kontroly byl upraven podle legislativních možností Státní plavební správy tak, aby se reálné kontroly co nejvíce přibližovaly zadání. Při každé kontrole vyhlášené Aquapolem se detekuje u lodních posádek požití alkoholu, kontroluje se lodní výstroj podle lodního osvědčení a nad rámec vyhlášeného téma se sleduje dodržování pravidel plavebního provozu vůdci všech plavidel. Vedoucím každé kontrolní skupiny, která se skládala ze zaměstnanců Státní plavební správy a Policie České republiky byl vždy zaměstnanec Státní plavební správy, pověřený státním dozorem na vnitrozemskou plavbu.

Bylo zkontrolováno celkem 28 plavidel a to především na Vltavě, Labi a Moravě. Počet zkontrolovaných plavidel odpovídal hustotě plavebního provozu v měsíci říjnu, tedy po letní sezóně. Jednalo se o 4 remorkéry, 4 motorové nákladní lodě, 5 motorových osobních lodí, 5 tlačných člunů, 7 malých plavidel s vlastním pohonem a 3 plachetnice. Porušení pravidel plavebního provozu za plavby nebylo

v kontrolním týdnu zjištěno. Zjištěné závady byly zanedbatelné. Jednalo se o nezřetelně provedené ponorové stupnice na dvou kontrolovaných plavidlech a chybně vyznačený domovský přístav na jednom plavidle. S výsledkem kontrolní akce provedené na vodních cestách České republiky byla centrála Aquapolu seznámena.

Úkol č. 4

Zajistit účast v expertních skupinách pro evidenční značení plavidel, plavební mapy a sledování plavidel na vodní cestě.

Plnění

Komise UEVIN:

Jmenovaná komise nebyla v roce 2010 svolána a ani nebyl zaslán žádný dokument k vyjádření či na vědomí.

Expertní skupina Inland Ecdis:

Činnost pracovní skupiny po většinu roku probíhá v elektronické formě prostřednictvím e-mailu. Jednou ročně se členové této harmonizační skupiny schází na jednání. V tomto roce schůzka harmonizační skupiny Inland Ecdis proběhla v Saint Petersburgu v Ruské Federaci v termínu od 26. 9. do 1. 10. Státní plavební správa jako oficiální producent plavebních map pro Českou republiku distribuuje mapy Inland Ecdis pro labsko-vltavskou vodní cestu. Plavební mapa v tzv. formátu Inland Ecdis slouží pro palubní navigační systém, se kterým pracuje posádka přímo na počítači v kormidelně plavidla. Na jednání se především řešilo doplnění datového modelu 2.2 a problematika přechodu z verze 1.02 na verzi 2.XX. Bylo oznámeno místo a termín další schůzky této skupiny. V říjnu 2011 uspořádá jednání čínský Chongqing.

Expertní skupina 125 RIS Pianc:

Státní plavební správa je členem pracovní skupiny 125 RIS Pianc. Tato pracovní skupina se věnuje říčním informačním službám zabezpečujícím bezpečnou a plynulou plavbu na vnitrozemských vodních cestách prostřednictvím zavedení a rozvoje způsobů sdílení informací a umožní vůdcům plavidel učinit rychlejší, lepší a informovanější rozhodnutí.

V termínu 24. až 29. 5. se zástupce Státní plavební správy zúčastnil u příležitosti slavnostního otevření střediska říčních informačních služeb v Evergemu jednání této pracovní skupiny. Zasedání probíhalo v belgickém Gentu a bylo doplněno praktickými ukázkami práce na vodních cestách Belgie a Nizozemí. Kromě zmíněného otevření střediska říčních informačních služeb v Evergemu jsme navštívili rozšiřování vodní cesty z parametrů třídy IV. na třídu II. na řece Leie v belgickém Kortrijku (nedaleko hranice s Francií), belgický přístav Breskens a středisko v nizozemském přístavu Vlissingen.

Další zasedání této pracovní skupiny proběhlo v Praze ve dnech 19. až 21. 10. Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky, Ředitelstvím vodních cest České republiky a za přispění firem VARS Brno, a. s., a Geodis Brno, s. r. o., se podařilo zorganizovat toto pracovní setkání. První den setkání byl zaměřen na seznámení členů pracovní skupiny se situací na vodních cestách České republiky a se stavem implementace říčních informačních služeb v České republice. Účastníci si prohlédli velín plavební komory v Kolíně a potom se nalodili na služební plavidla Státní plavební správy. Na plavidlech SPS 1 a SPS 2 byl umístěn palubní modul

s navigačním software a mapami Inland Ecdis a mobilní modul k systému LAVDIS a během plavby do Čelákovic měli možnost se s nimi seznámit.

Druhý den proběhlo jednání v prostorech Ministerstva dopravy České republiky.

Expertní skupina Tracing and Tracking Evropské komise RIS:

V průběhu roku nebyl zaslán k připomínkám či na vědomí žádný písemný dokument, dotýkající se činnosti výše uvedené odborné komise. Taktéž v průběhu roku 2010 nebylo zasláno žádné pozvání na jednání expertní skupiny.

Úkol č. 5

Spolupracovat s Ministerstvem dopravy ČR na přípravě právních předpisů v oblasti vnitrozemské plavby.

Plnění

V průběhu roku byl připomínkován věcný návrh novely zákona o vnitrozemské plavbě. V závěru roku byl podán návrh na změny ve vyhlášce Ministerstva dopravy České republiky č. 224/1995 Sb. k rozlišení vyučených a nevyučенých členů lodních posádek v souvislosti s podanou žádostí sekretariátu Ústřední komise pro plavbu na Rýně o uznání českých způsobilostí jako rovnocenných pro rýnskou plavbu.

Ve spolupráci s odborem plavby Ministerstva dopravy České republiky byla zodpovězena řada dotazů ze všech oblastí plavby a vodních cest týkající se uplatňování legislativy v praxi.

Úkol č. 6

V letním období věnovat zvýšenou pozornost rekreační plavbě, především v oblastech s vyšší koncentrací rekreačních aktivit.

Plnění

Kontrolní činnost se zvýšenou intenzitou v měsících květnu až září zaměřená na rekreační plavbu byla prováděna na nádržích vltavské kaskády Lipno, Orlik a Slapy, na vodní cestě Vltava v oblasti Prahy a na vodní cestě střední Labe.

Vyšší intenzita rekreační plavby v územní působnosti pobočky Děčín se týká především kanalizovaného úseku dolního Labe a související vodní plochy Velké Žernoseky. Kontroly byly zásadně směřovány na sledované vodní cesty, a to hlavně na vyhrazené plochy pro provoz vodního lyžování a vodních skútrů.

V oblasti Moravy byla podstatná část dozorové činnosti směřována na řeku Moravu včetně Baťova kanálu, na této vodní cestě byla vykonána více než polovina provedených kontrol. Na základě vyhodnocování aktuálních informací o intenzitě rekreační plavby byla dále zvýšená pozornost věnována přehradním nádržím Dalešice, Slezská Harta, přehradní soustavě Nové Mlýny a také Brněnské přehradě. Okrajově byla dozorová činnost prováděna na přehradách Těrlicko, Žermanice, na štěrkopískovně Náklo a také na řece Dyji ve Valticko-Lednickém zámeckém areálu.

Kontroly byly zaměřeny na vybavení plavidel platnými lodními doklady, vedení plavidel způsobilými osobami a dodržování podmínek stanovených 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. Celkem bylo v uvedeném období provedeno 564 kontrol, z toho 266 kontrol o sobotách, nedělích a svátcích.

Při porovnání s minulými roky lze konstatovat, že v letní sezóně 2010 nedocházelo k hojnému porušování předpisů a ze strany veřejnosti nebyla podána žádná stížnost na provoz rekreačních plavidel. Byly zjištěny ojedinělé výskyty přestupků běžného charakteru s nižší závažností. K vážnějším proviněním lze zařadit plavbu na vodním skútru na vodní ploše Pozorka u Teplic, kdy přestupek byl šetřen na základě oznámení Policie České republiky. Taktéž na základě oznámení Policie České republiky byla šetřena plavba čtyřmístného raftu s posádkou, která byla zčásti pod vlivem alkoholu, přes řádně označený nebezpečný jez na Ohři v Radošově.

Nejčastějším zjištěným přestupkem bylo vedení plavidla mimo výtlačný režim plavby, vedení vodního skútru mimo prostor zvlášť vyznačený pro tento účel a vedení plavidla bez toho, aby vůdce plavidla byl držitelem průkazu způsobilosti k vedení plavidel. Méně častým přestupkem bylo vedení plavidla, které nemělo vyznačeno poznávací znaky, přetěžování plavidla, způsobení nehody v plavebním provozu a vedení plavidla pod vlivem alkoholických nápojů. V jednotlivých případech bylo také zjištěno vodní lyžování mimo určený prostor, vlečení lyžaře k této činnosti nezpůsobilým plavidlem a nerespektování významu zákazového plavebního znaku.

Celkově se intenzita provozu plavidel v oblastech s vyšší koncentrací rekreačních aktivit výrazně nezměnila a je závislá na počasí. V období července a srpna je patrný pokles provozu plavidel, která nejsou na nádržích umístěna trvale. V měsíci září se provoz plavidel zvyšuje. Dochází k tzv. „odsolování“ plavidel, která byla po dobu letních prázdnin provozována ve slané vodě. Mírný nárůst provozu lze sledovat v oblasti Prahy. Znatelné je to u provozu malých plavidel s vlastním strojním pohonem, jejichž vlastníci je využívají z větší části k jednodenním projížďkám. Již několik let platí, že v době přítomnosti kontrolního orgánu v daném úseku vodní cesty nedochází k porušování předpisů ze strany vůdců plavidel. Na řece Moravě včetně Baťova kanálu byla plavební sezóna zkrácena kvůli povodňovým stavům v měsících květnu a červnu.

Nadále trvala spolupráce při hlídkové činnosti s Poříčním oddělením Policie České republiky Slapy, Poříčním oddělením Policie České republiky Praha, Obvodním oddělením Zvíkovské Podhradí a Poříčním oddělením Nymburk. Novinkou pro rok 2010 byl výkon dozoru kombinovaných hlídek zaměstnanců Státní plavební správy a příslušníků poříčního oddělení Policie České republiky Slapy na vodním díle Orlík. Na řece Moravě byla vykonána společná kontrolní akce s Policií České republiky pod názvem „Morava 2010“. Obě společné akce se osvědčily a byly zúčastněnými stranami hodnoceny kladně s tím, že má smysl v nich pokračovat i v budoucím období. K zabezpečení bezproblémového provozu rekreační plavby byla kromě samotných kontrol zaměstnanci Státní plavební správy nově také zavedena součinnost se Státnou plavebnou správou z Bratislavy, s jejímiž zaměstnanci proběhla společná kontrola v hraničním úseku Baťova kanálu.

Úkol č. 7

Zajišťovat pravidelný kontakt s ostatními členy Aquapolu především v souvislosti s falšováním zápisů v plaveckých služebních knížkách.

Plnění

V roce 2010 nadále pokračovala spolupráce v rámci činnosti mezinárodní asociace Aquapol, která přes omezené finanční prostředky rozšířila svou působnost o nové členské státy. Zástupci Státní plavební správy se zúčastnili pravidelných zasedání Rady i Pracovní skupiny pro vnitrozemskou plavbu, rovněž tak pořádaných seminářů.

Dřívější problém neoprávněných zápisů kvalifikace do plaveckých služebních knížek pominul. Byl však nahrazen související komplikací způsobenou lidským faktorem, neboť ze strany pracovníků některých zahraničních organizací činných v plavebním dozoru docházelo k chybnému vyhodnocování údajů o dokladech uvedených na internetových stránkách Státní plavební správy, případně se potýkali s jejich nepřesností.

Úkol č. 8

V rámci vyřizování podání DOK-PL provádět v souladu s legislativou průběžnou výměnu osvědčení malých plavidel.

Plnění

V souvislosti s novelou vyhlášky Ministerstva dopravy České republiky č. 223/1995 Sb., dochází od účinnosti předmětné legislativní úpravy ke kontinuální výměně lodního osvědčení vnitrozemské plavby pro malá plavidla. Obměna tohoto lodního dokladu probíhá vždy v souvislosti s jakýmkoliv podáním, týkajícím se konkrétního plavidla. Nejčastěji se jedná o prodloužení platnosti lodního dokladu. Tato situace potrvá následující 3 roky, do doby než budou obměněna všechna vydaná osvědčení.

Úkol č. 9

Zahájit vydávání nového typu dokladu vůdce malého plavidla.

Plnění

Vydávání nového plastového dokladu vůdce malého plavidla započalo na jednotlivých pracovištích v období březen až květen prostřednictvím nově dodaného hardwarového zařízení tiskárny Fargo. Po počátečních technických potížích, které byly odstraněny ve spolupráci s dodavatelskou firmou a metodickým útvarem ředitelství Státní plavební správy, se činnost stabilizovala a postupný přechod na tento typ průkazu proběhl bez větších problémů.

5. Dozor na vodní cesty a přístavy

5.1. Plavební poměry

Vltava

Vltavská vodní cesta byla v uspokojivém stavu a pro provoz plavidel bezpečná. K zámrazům vltavské vodní cesty v průběhu roku nedošlo.

Z důvodu vysokých vodních stavů byla plavba omezena v měsíci srpnu.

Střední Labe

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

Z důvodu zámrazy byla plavba zastavena v měsíci lednu a únoru, z důvodu vysokých vodních stavů nebyla plavba omezena.

Plavební odstávka proběhla v naplánovaném termínu v měsících září a říjnu. Během odstávky na plavebních zařízeních byly provedeny všechny plánované práce. Odsouhlasené termíny přerušení provozu byly dodrženy.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Kanalizovaný úsek dolního Labe byl v uspokojivém stavu a pro provoz plavidel bezpečný. Vodní cesta svými parametry umožňovala provoz plavidel stanovených rozměrů. Plavební podmínky v tomto úseku v roce 2010 byly velmi příznivé.

Z důvodu zámrazy a vysokých vodních stavů nebyla plavba omezena.

K zámraze nedošlo.

Zvýšené vodní stavy byly v úseku Mělník až Lovosice příčinou zastavení plavebního provozu následovně: v délce celkem 24 dny pro poproudí vlečné sestavy se dvěma a více jednotkami v závěsu, kdy v profilu vodočtu Mělník byl dosažen vodní stav vyšší než 370 cm, v celkové délce 9 dnů pro sestavy a plavidla delší než 85 m, kdy v profilu vodočtu Mělník byl dosažen vodní stav vyšší než 410 cm, a v délce pouze 2 dny pro všechna plavidla, kdy v profilu vodočtu Mělník byl dosažen vodní stav vyšší než 450 cm.

V úseku Lovosice až Ústí nad Labem-Střekov byla plavba z důvodu vysokých vodních stavů zakázána v délce 2 dny v srpnu, kdy byl dosažen vodní stav nad 520 cm na vodočtu v Ústí nad Labem.

V úseku Mělník až Lovosice bylo možno využívat zvýhodněných ponorů 210 cm díky zvýšeným průtokům v profilu vodočtu Mělník téměř po celý rok v celkové délce 344 dnů. V souvislosti se zvýšenými průtoky v profilu vodočtu Ústí nad Labem bylo možno využívat v úseku Lovosice až Ústí nad Labem-Střekov 116 dnů zvýhodněný ponor 210 cm a 95 dnů 220 cm.

Ve zdrži vodního díla Roudnice nad Labem v oblasti města Roudnice nad Labem byla v srpnu povolena v jednom dni opakovaná místní krátkodobá zastavení průběžného plavebního provozu z důvodu pořádání rychlostních závodů sportovních motorových plavidel. Ve zdrži vodního díla Lovosice bylo v červnu povoleno půldenní omezení poloh stání u Lodního náměstí z důvodu pořádání oslav hasičských sborů. Ve zdrži vodního díla Ústí nad Labem-Střekov byla povolena dvě opakovaná krátkodobá místní přerušení průběžného plavebního provozu z důvodu pořádání veslařských závodů a v srpnu jedno krátkodobé zastavení pro umožnění spouštění lodního kaska větších rozměrů v loděnici Barkmet ve Lhotce nad Labem.

Na kanalizovaném úseku dolního Labe nebyla pro rok 2010 naplánována plavební odstávka plavebních objektů. Malá plavební komora Štětí byla z důvodu opravy mimo provoz na přelomu duben/květen a od 6. října do konce roku. Na přelomu měsíců září a říjen došlo z důvodu opravy k odstávce malé plavební komory Roudnice nad Labem. Dočasná vyřazení některých malých plavebních komor neznamenal závažná omezení plavebního provozu. Velká plavební komora Lovosice byla v průběhu roku několikrát mimo provoz, a to v květnu, od konce července do 23. října a od 10. prosince do konce roku. Toto přinášelo omezení plavebního provozu, kdy sestavy delší než 110 m se musely pro proplavení rozpojovat. Velká plavební komora Střekov byla mimo provoz od konce dubna do poloviny listopadu.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Plavební podmínky v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2010 lze ve srovnání s minulými lety prohlásit za skutečně příznivé. Vodní stav 275 cm a vyšší se na vodočtu v Ústí nad Labem vyskytoval celkem 132 dny a zároveň na hodnotu 200 cm a méně poklesl pouze počtu 41 den za celý rok. Obdobím s nejnižšími vodními stavy byly první dvě dekády července. Průměr vodních stavů za srpen byl ovlivněn průtokem z bleskových povodní na začátku měsíce.

V průběhu zimních měsíců k zámraze na vodní cestě nedošlo. Zámraza se vyskytla ojediněle v přístavních bazénech, k zastavení plavebního provozu nedošlo, pracovníci správce toku v případě nutnosti led bourali pomocí vlastních plavidel a mechanizace (veřejný přístav Děčín-Rozbělesy).

Pro vysoký vodní stav byl plavební provoz zastaven v délce 2 dny.

Morava včetně Baťova kanálu

Vodní poměry na sledované vodní cestě Morava včetně Baťova kanálu byly v jarních měsících poznamenány táním velkých sněhových zásob, které spolu s dešťovými srážkami způsobilo povodňové stavy a dlouhodobé zvýšení plavební hladiny na řece Moravě. Proto byla na poměrně dlouhou dobu omezena plavba na volné řece a bezpečně se dalo plout pouze v kanálových úsecích této vodní cesty.

Vzhledem k rekreačnímu a sezónnímu charakteru plavby neměla vzniklá zámraza na plavbu žádný vliv.

Vysoké vodní stavy dosáhly vrcholu ve dvou vlnách, a to v období od 17. do 22. května a od 2. do 5. června. Na některých přítocích řeky Moravy bylo dosaženo i 50letých vod a prakticky v celém povodí Moravy byl překročen 2. stupeň povodňové aktivity a několikrát bylo dosaženo i 3. stupně povodňové aktivity. V letních měsících i přes občasné velmi vydatné lokální srážky již nedošlo k žádným nebezpečným povodňovým jevům a omezování plavby.

Odstávky na vodní cestě za účelem stavebních a udržovacích prací proběhly na Baťově kanálu v úseku plavební komora Spytihněv až plavební komora Staré Město. V úseku plavební komora Spytihněv až plavební komora Babice pokračovaly udržovací práce z loňského roku. Odstávka v tomto úseku trvala od října 2009 a skončila 15. dubna 2010. Vzhledem k rozsahu a typu prováděných prací zde byla snížena plavební hladina a zastaven plavební provoz. Další odstávka v celém úseku plavební komora Spytihněv až plavební komora Staré Město z důvodu oprav opevnění břehu začala na podzim 2010 a potrvá až do poloviny dubna 2011.

Vodní cesty účelové

Plavební poměry na účelových vodních cestách byly v roce 2010 vcelku stabilizované. I přes povodňové stavy v jarních měsících je možné to samé konstatovat o účelových vodních cestách v oblasti Moravy. Na některých vodních nádržích se z důvodu již zmíněných povodní objevilo ve větší míře než obvykle hodně splavenin dřeva a jiného plovoucího odpadu.

Vzhledem k rekreačnímu a sezónnímu charakteru plavby neměla vzniklá zámraza na plavbu žádný vliv.

Vysoké vodní stavy na účelových vodních cestách, které jsou tvořeny převážně vodními díly, neměly vliv na provoz na vodních cestách vzhledem k regulaci odtoků a přítoků vodních děl.

Vodní dílo Plumlov bylo zjara zcela vypuštěno z důvodu čištění přehradní zdrže od sedimentů. Vlastní odstraňování bylo zahájeno v listopadu 2010. Předpoklad odtěženého množství sedimentu je cca 204 000 m³. Dle harmonogramu je ukončení prací na vodním díle plánováno na březen roku 2011.

5.2. Stavby a úpravy na vodních cestách

Vltava

V roce 2010 nadále probíhala intenzivní výstavba v rámci projektu „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Týn nad Vltavou – České Budějovice“. Byly dokončeny dvě etapy tohoto projektu, a to přístaviště Lannova loděnice a horní rejda plavební komory vodního díla Hněvkovice. Dále probíhaly intenzivní práce na výstavbě ochranného přístavu České Vrbné, včetně zvedacího mostu u vjezdu do přístavu, práce na výstavbě plavební komory České Vrbné a vystrojení plavební komory vodního díla Hněvkovice. Zahájeny byly práce na výstavbě plavební komory Hluboká nad Vltavou a prohrábky nádrže vodního díla Hněvkovice. V tomto roce dále probíhala stavební příprava k realizaci dolní rejdy plavební komory vodního díla Hněvkovice, plavební komory u jezu Hněvkovice včetně dolní a horní rejdy a prohrábek ve zdrži vodního díla Kořensko a jezu Hněvkovice.

Pracovníci Státní plavební správy velice intenzivně spolupracovali s řešiteli modelových výzkumů, předcházejících realizaci staveb na vltavské vodní cestě. Jednalo se o „Modelový výzkum Plavebního stupně Hněvkovice“ a „Modelový hydraulický výzkum vjezdového objektu přístavu Hluboká nad Vltavou“. Poznatky získané při těchto výzkumech byly ihned aplikovány do příslušných projektových dokumentací za účelem optimalizace plavební bezpečnosti budoucího plavebního provozu.

Pod vjezdem do veřejného přístavu Praha-Smíchov (levý břeh Vltavy) proběhla oprava opevnění břehu, na malé plavební komoře Praha-Štvanice byla provedena sanace levé zdi.

Byly dokončeny práce na úpravě plavební úžiny Chvatěruby, včetně přeložky shybky.

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

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

Střední Labe

Díky dále uvedeným opravám byl stav objektů (plavebních komor) v průběhu roku po technické stránce uspokojivý.

Na plavební komoře Týnec nad Labem proběhla oprava sklopných vrat. Na plavební komoře Poděbrady bylo opraveno betonové plato, u plavební komory Kostomlátky byla provedena oprava těsnění vzpěrných vrat. Dále na plavební komoře Lobkovice byla provedena výměna horních vzpěrných vrat.

Uskutečnila se rekonstrukce železničního mostu přes Labe v Kolíně. Na silničním mostě „Na Štěpáně“ v Obříství, na železničním mostě v Čelákovících a v Neratovicích bylo osazeno proměnné značení podjezdové výšky.

Na Labi bylo dokončeno osazení nové kilometráže v úseku Mělník – Kunětice, včetně osazení informačních tabulí na velínech v úseku Mělník – Chvaletice.

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

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

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Stav vodní cesty a staveb v kanalizovaném úseku dolního Labe byl uspokojivý. Vlastní vodní cesta umožňovala provoz plavidel stanovených rozměrů. Přístavy byly v provozuschopném a bezpečném stavu.

Ve veřejném přístavu Ústí nad Labem-Vaňov byla dokončena stavba modernizace překladní hrany, kdy došlo k náhradě stávajícího šikmého břehu svislou železobetonovou přístavní zdí v délce 310 m. Na vodním díle Lovosice byla do zkušebního provozu uvedena stavba Malé vodní elektrárny Píšťany I. Na vodním díle České Kopisty pokračovala stavba Malé vodní elektrárny Litoměřice. Rovněž realizace výstavby protipovodňových opatření v obci Křešice pokračovala dle schváleného harmonogramu.

Pokračovala řízení ve věci realizace nových kotvišť – zastávek plavidel české linkové osobní lodní dopravy (např. Ústí nad Labem-Brná či Dolní Zálezly). Postupně byly dokončovány další úseky evropské cyklostezky vedoucí podél vodního toku Labe (propojení Vídně a Hamburku).

V oblasti kontrolní činnosti oddělení plavebního dozoru ve vztahu k vyznačení vodní cesty plavební signalizací bylo konstatováno, že jak břehová, tak i plovoucí signalizace byla ve velmi dobrém stavu.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Stav plavební dráhy v regulovaném úseku dolního Labe zůstává ovlivněn opakovanou tvorbou nánosů v tradičních oblastech. Ve spolupráci se správcem vodní cesty byly projednávány nejnútnejší prohrábky plavební dráhy a průběžné odstraňování nánosů. V rámci objektivního hodnocení je však nutno dodat, že v roce 2010 se žádné potíže vyvolané výskytem nánosů v plavební dráze nevyskytly, vzhledem k relativně vodnatému roku (viz zhodnocení plavebních poměrů v předchozí části) a tudíž nedošlo k omezení plavebního provozu tímto jevem, jak bývalo v minulých letech časté.

Ve veřejném přístavu Děčín-Loubí proběhlo stavební řízení pro modernizaci přístavní hrany v ř. km 739,039 až 739,192 (prodloužení Terminálu po proudu k železničnímu mostu). V Ústí nad Labem pokračovala výstavba protipovodňové hráze na levém břehu.

Postupně se dokončovaly další úseky evropské cyklostezky.

Na základě kontrolní činnosti Státní plavební správy lze konstatovat, že stav vyznačení plavební dráhy regulovaného úseku plovoucí i břehovou plavební signalizací byl vcelku uspokojivý, případné zjištěné závady byly se správcem toku obratem vyřešeny. Na trati je nutno dokončit pro zajištění bezpečné plavby za snížené viditelnosti kompletní náhradu dřevěných plovatek plovoucími bójemi s radarovými odražeči a dostrojení některých mostních pilířů taktéž radarovými odražeči.

Morava včetně Baťova kanálu

Na řece Moravě a na Baťově kanálu se rok 2010 projevil úspornými opatřeními vedoucími k utlumení stavebních prací na postupném dobudování zázemí pro plavbu. V tomto roce nebyla zahájena stavba žádného dalšího přístaviště, pouze projektované stavby přístavišť Spytihněv, Sudoměřice a Strážnice byly dovedeny do stádia stavebních povolení s tím, že pokud budou uvolněny prostředky ze státního fondu dopravní infrastruktury, stavební práce se zahájí neodkladně.

V úseku plavební komora Spytihněv – plavební komora Babice byla provedena další oprava opevnění břehu navazující na již zrekonstruovanou část opevnění a dále byla v tomto úseku provedena celková rekonstrukce dvou shybek. Oprava shybek byla spojena s celkovým vypuštěním vody ve výše uvedeném úseku a termín této rekonstrukce byl zvolen před zahájením plavební sezóny. Prodloužení splavnosti v horní části Baťova kanálu do Kroměříže, tj. vybudování plavební komory Bělov, má v současné době vydáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí České republiky ke stavbě a není tedy překážky, při splnění podmínek ochránců přírody, k realizaci samotné stavby plavební komory. Časové posunutí stavby mělo za následek zpracování posouzení vlivu stavby na životní prostředí požadované ochránci přírody v úseku řeky Moravy.

Kontrolní činnost útvaru plavebního dozoru se týkala plavebních podmínek, v místech, kde před zahájením plavební sezóny probíhalo čištění usazenin v rejdách plavebních komor. V průběhu plavební sezóny Státní plavební správa rozhodla o doplnění signálních znaků na vodní cestě, které správce vodní cesty urychleně umístil dle požadavků.

Vodní cesty účelové

Na nádrži vodního díla Lipno nadále trvá zájem soukromých investorů zřizovat stanoviště malých plavidel, která každoročně přispívají k rozvoji sportovní a rekreační plavby v dané oblasti. Rozvoj rekreační plavby je na Lipně podporován místními obcemi a Jihočeským krajem.

Státní plavební správa vydala podmíněčné souhlasné stanovisko k řízení ve věci aktualizace Manipulačního řádu vodního díla Máchovo jezero. Ve spolupráci se správcem přehradní nádrže Nechranice, státním podnikem Povodí Ohře, bylo projednáno rozmístění míst pro stání malých plavidel.

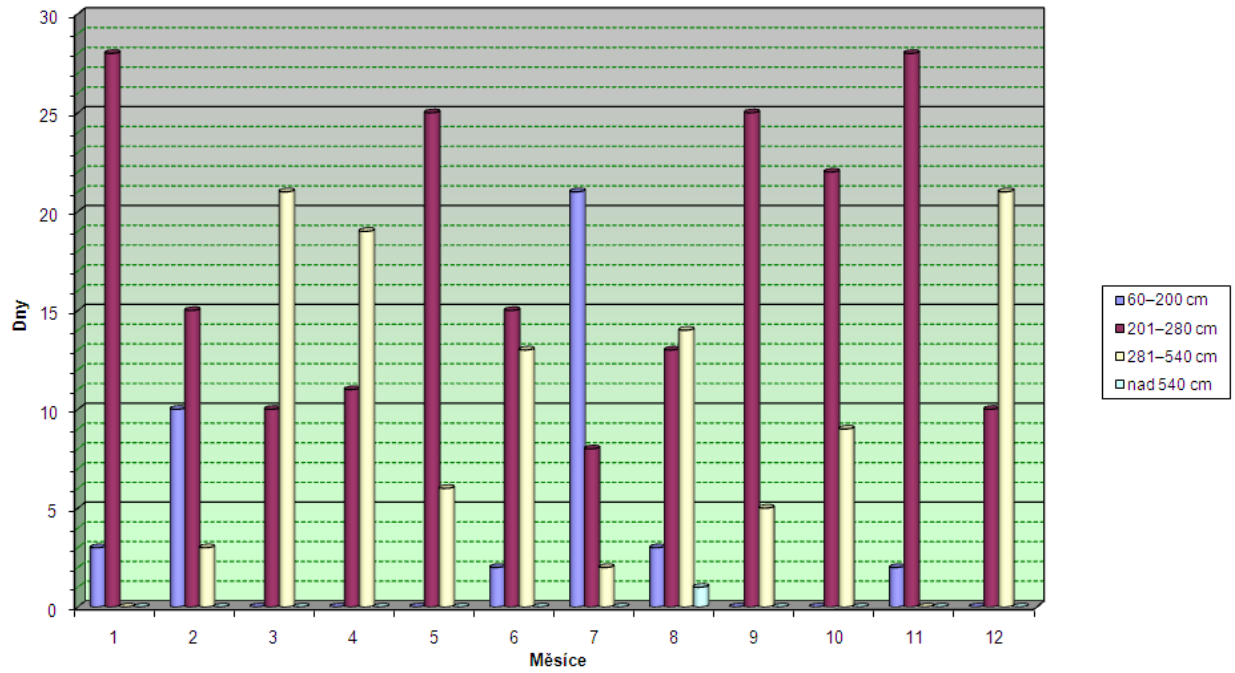
Na vodním díle Brno dosáhla hladina již obvyklé provozní hladiny a v jarním období 2010 bylo nainstalováno 20 aeračních věží. Pro odstraňování biomasy vodního květu sinic z hladiny a zabránění jeho sedimentaci bylo používáno mechanické sběrné zařízení. Předpokládaná doba provozu aeračních zařízení je minimálně do roku 2017.

Kontrolní činnost plavebního dozoru se zaměřila na stav a vybavení vodní cesty. Na štěrkopískovně Vrbice byla prováděna kontrola značení důlního prostoru, kde dle podnětů policie dochází k provozování vodních skútrů. Zjištěné nedostatky byly předány provozovateli důlní těžby. Rovněž na ostatních vodních cestách byly zjištěné nedostatky řešeny se správcem vodní cesty a bylo vyžadováno jejich odstranění.

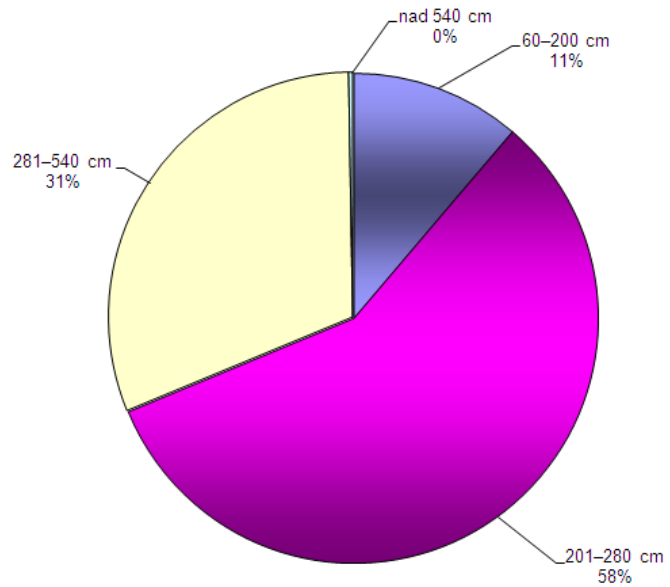
Vodní stavy					
Vodočet			Vltava- -Praha	Labe- -Brandýs n. L.	Labe- -Ústí n. L.
Vodní stavy dosud pozorované	nejvyšší	H [cm]	768	531	1185
		dne	14. a 8. 2002	5. 9. 1984	16. 8. 2002
	nejnižší	H [cm]	33	25	66
		dne	3. a 8. 2. 1991	7. 10. 2002	26. 6. 1934
Vodní stavy v roce 2010	nejvyšší	H [cm]	187	428	560
		dne	9. 8. 2010	29. 9. 2010	9. 8. 2010
	nejnižší	H [cm]	44	120	130
		dne	11. a 12. 7. 2010	25. 1. a 14. 7. 2010	15. a 16. 7. 2010
Měsíční průměry vodních stavů v roce 2010 [cm]	leden	1	73,9	138,5	234,4
	únor	2	73,6	143,2	226,1
	březen	3	97,0	194,6	353,9
	duben	4	83,6	180,0	303,7
	květen	5	74,7	167,7	257,3
	červen	6	99,2	169,3	303,5
	červenec	7	61,8	138,2	188,9
	srpen	8	105,2	172,4	322,9
	září	9	69,7	180,5	256,3
	říjen	10	74,0	169,4	270,2
	listopad	11	63,9	154,8	238,3
	prosinec	12	81,4	175,7	300,2
Roční průměry vodních stavů [cm]	2010		79,8	165,0	271,4
	2009		69,6	146,0	234,5
	2008		57,0	147,0	210,5
	2007		57,0	156,7	230,1
	2006		77,5	162,0	263,1

Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe															
Vodní stav [cm]	V měsíci roku 2010 [dny]												Celkem v roce [dny]		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2010	2009	2008
60–100													0	0	0
101–110													0	0	0
111–120													0	0	0
121–130							2						2	10	5
131–140							2						2	4	23
141–150							4						4	3	42
151–160													0	21	38
161–170							7						7	19	27
171–180							3						3	45	28
181–190	1					1	3						5	22	26
191–200	2	10				1		3			2		18	32	23
201–210	4	3		1	3		3		6	3	3		26	38	16
211–220		8		2	2	2	1		5	3	3		26	45	24
221–230	4	2		2	5	1	1	1	8	7	3	4	38	23	11
231–240	7	1		1	1	2		4	1		6	5	28	10	4
241–250	8		4	1	1	2	1	1	1	5	3	1	28	3	5
251–260	4		2	1	4	5	1	2			7		26	2	11
261–270		1	2	2	4	2	1	2		3	3		20	3	8
271–280	1		2	1	5	1		3	4	1			18	2	7
281–290			1		2		1			1			5	3	9
291–300		1	1	3	2	1		1	2	2		1	14	3	13
301–310			2	1	1	1		1		1		4	11	0	8
311–540		2	17	15	1	11	1	12	3	5		16	83	66	38
nad 540								1					1	1	0
Dny v měsíci-roce	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	365	365	366

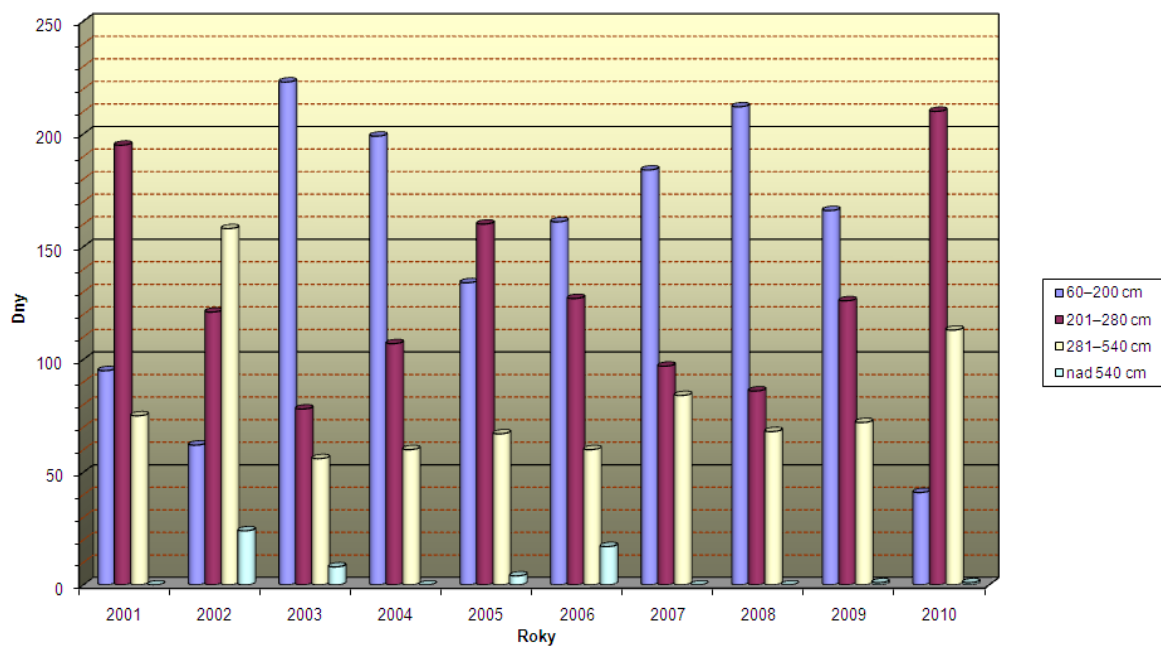
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2010



Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2010



Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe 2001–2010



Přerušeni plavebního provozu																	
Plavební komora (úsek vodní cesty)		Počet dnů přerušeni plavby v měsíci roku 2010												Celkem v roce			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2010	2009	2008	
Vltava	Kořensko								9	30					39	0	7
	Orlík														0	3	0
	Kamýk n. V.														0	3	0
	Slapy														0	0	0
	Štěchovice														0	0	22
	Vrané n. V.														0	0	22
	Praha-Modřany														0	16	21
	Praha-Smíchov		1												1	5	21
	Praha-Štvanice														0	33	21
	Praha-Podbaba								8						8	44	21
	Roztoky								8				3		11	44	0
	Dolánky								8						8	44	0
	Miřejovice								8						8	16	21
	Hořín				1				8						9	44	21
Labe	Týnec n. L.	5	20						1	4	16				46	22	22
	Veletov	5	20							4	16				45	22	22
	Kolín	5	20							4	16				45	29	22
	Klavary	5	20							4	16				45	22	22
	Velký Osek	5	20							4	16				45	22	22
	Poděbrady	5	20							4	16				45	22	22
	Nymburk	5	20							4	16				45	36	22
	Kostomlátky	5	20							4	16				45	36	22
	Hradištko	5	20							4	16				45	22	22
	Lysá n. L.	5	20							4	16				45	22	22
	Čelákovice	5	20							4	16				45	29	22
	Brandýs n. L.	5	20							4	16				45	22	22
	Kostelec n. L.	5	20							4	16				45	22	22
	Lobkovice	5	20							4	16				45	49	22
	Obříství	5	20							4	7				36	29	22
	Dolní Beřkovice														0	0	0
	Štětí								1	1					2	0	0
	Roudnice n. L.								1	1					2	0	0
	České Kopisty								1	1					2	0	0
	Lovosice								2	1	1				4	2	0
	Ústí n. L.- -Střekov								2	1	1				4	9	0
	Ústí n. L.- -Hřensko								1	1					2	0	0
	Oblast Hřensko								1	1					2	0	0

6. Dozor na plavební provoz a plavební nehody

6.1. Dozor na plavební provoz

Vltava

Stabilně je na vltavské vodní cestě realizována nákladní doprava v nižších objemech, než které umožňuje vybavenost vodní cesty. Plavidla nákladní dopravy jsou využívána převážně pro přepravu stavebních materiálů směrem do Prahy. V roce 2010 nebyla vodní doprava v oblasti Prahy využívána pro přepravu hromadných substrátů. Plavební provoz plavidel, která nejsou malými, na vltavské vodní cestě je převážně na území hlavního města Prahy v segmentu osobní lodní dopravy. V roce 2010 se počet osobních plavidel v oblasti hlavního města Prahy nezvýšil. Osobními plavidly jsou realizovány především vyhlídkové plavby, pravidelné linkové plavby na třech linkách provozoval pouze jeden provozovatel v oblasti Prahy a středních Čech.

Nadále jsou v Praze provozovány přívozy, a to přívoz Sedlec – Zámky (linka je provozována ze Sedlce na Zámky na severním okraji Prahy), přívoz Podbaba – Podhoří (přívoz spojuje vltavské břehy mezi vyústěním Šáreckého údolí a Podhořím). Tato linka je atraktivní zejména pro spojení oblastí Prahy 6 a Troje pro rekreační i běžné denní cesty. Přívoz Lihovar – Dvorce – Žluté lázně (přívoz se nachází na jihu města v oblasti Smíchovského lihovaru, jeho druhou stanicí jsou Žluté lázně; přívoz nabízí atraktivní spojení oblasti Podolí a Zlíchova, a to včetně výhodných návazností linek pozemní dopravy v zastávkách Lihovar a Dvorce), přívoz Dětský ostrov – Národní divadlo – Hollar (přívoz spojuje Střelecký, Slovanský a Dětský ostrov, takže jde výrazně o rekreační linku), přívoz Císařská Louka – Jiráskovo náměstí (přívoz je provozován od Tančícího domu na Císařskou louku) a pro tento rok nově přívoz Modřany – Lahovičky (jižní část Prahy nabízí velmi málo možností spojení obou vltavských břehů, přívoz nabízí atraktivní rychlé spojení na mnohem méně zatížený levý břeh s obdobnými prostorovými možnostmi podél páteřní cyklotrasy A 1). Přívozy jsou provozovány v rámci Pražské integrované dopravy.

Intenzita rekreačního plavebního provozu v oblasti celého toku Vltavy oproti minulým rokům mírně vzrůstá. Plavební provoz rekreačních plavidel se neomezuje pouze na přehradní nádrže vltavské kaskády, ale přenesl se ve volných dnech i na území hlavního města Prahy. Rekreační plavební provoz na přehradních nádržích vltavské kaskády je u motorových plavidel závislý na příznivém počasí.

Počet povolených veřejných akcí se výrazně nemění, přičemž jejich struktura zůstává v jednotlivých ročních obdobích totožná s předcházejícími léty. V letních měsících převažují sportovní akce, v ostatních obdobích pak společenské akce. V roce 2010 se uskutečnil již 2. ročník výstavy prodejců plavidel a lodního příslušenství s názvem „Lodě na vodě“. Koncem tohoto roku pořadatel požádal již v předstihu o povolení konání třetího ročníku v dubnu 2011. Tento rok se též konal 2. ročník rozsáhlé kulturní akce mezi Karlovým a Mánesovým mostem s názvem „Svatojánské Navalis“. Tato akce vyžaduje velké nároky na regulaci plavebního provozu v lokalitě se silným provozem plavidel.

V roce 2010 bylo vydáno jedno povolení k rozrušování ledové celiny ve veřejném přístavu Praha-Smíchov a Praha-Radotín pro zimní období tohoto roku. Dále bylo změněno povolení k přepravě nebezpečných věcí v úseku Praha-Radotín až Praha-Sedlec pro servisní plavidlo zajišťující zásobování plavidel v oblasti Prahy provozními látkami. Novinkou v této změně byl též souhlas se zřízením stáječického

místa fekálních vod na nábřeží Na Františku. Pro stejné plavidlo za stejným účelem bylo vydáno povolení ke vplutí do veřejných přístavů Praha-Radotín, Praha-Smíchov, Praha-Holešovice a Praha-Libeň. Vydána byla 3 povolení pro vplutí plavidel do prostoru nadjezí nebo podjezí v rámci stavební činnosti a v 1 případě v rámci veřejné sportovní akce. Bylo vydáno zvláštní povolení pro plavby plavidel s vyšším ponorem (136 cm, 140 cm a 150 cm) v úseku Praha-Modřany až Štěchovice a v úseku Praha-Modřany až Třebeňovice pro plavidla osobní lodní dopravy. Provozovatelem jednoho z těchto plavidel byla fyzická osoba ze Spolkové republiky Německo.

U profesní plavby dochází nejčastěji k porušování předpisů v oblasti respektování plavebního značení, převážně v souvislosti se stáním plavidel. Dále je zjišťováno porušování předpisů v úplnosti lodních listin a při prokazování odborné nebo zdravotní způsobilosti členů lodních posádek. V jednom případě bylo zjištěno požití alkoholických nápojů při výkonu činnosti spojené s vedením plavidla osobní lodní dopravy. V oblasti rekreační plavby jsou nejčastěji řešeným porušením předpisů vedení plavidla mimo režim plavby ve výtlaku, vedení plavidla bez oprávnění k jeho vedení a vedení plavidla bez provedení jeho evidence a technické prohlídky. Na vltavské vodní cestě je dlouhodobě velmi dobrá spolupráce s poříčními odděleními Policie České republiky a s Poříčním útvarem Městské policie hl. m. Prahy.

Střední Labe

Objemy přeprav nákladů na středolabské vodní cestě jsou již mnoho let na velmi nízké úrovni, která neodpovídá vybavenosti vodní cesty. V roce 2010, po odstranění nánosů, mohli dopravci již plně využít předepsaných ponorů. Struktura přeprav se již mnoho let nemění, převažují v nízkých objemech stavební materiály. Již velmi zřídka probíhaly přepravy novostaveb říčně-námořních plavidel z loděnice ve Chvaleticích. Funkční osobní doprava zůstala zachována jen v Poděbradech a velmi sporadicky v Kolíně. Provoz rekreačních plavidel se oproti minulým rokům nezvyšuje. Pro další rozvoj rekreační plavby chybí infrastruktura. Počet povolení pořádání veřejných akcí na Středním Labi se oproti roku 2009 mírně zvýšil.

Struktura zjištěných porušení předpisů je obdobná jako na Vltavě. Oproti roku 2010 se zlepšilo vybavení nákladních plavidel používaných k přepravě materiálu z prohrábek vodní cesty a výrazně pokleslo porušování předpisů upravujících provoz vodních skútrů. Nadále trvá velmi dobrá spolupráce s Poříčním oddělením Policie České republiky v Nymburce.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Ve srovnání s minulými lety nedošlo k výraznějším změnám v intenzitě plavebního provozu nákladních plavidel na tomto úseku vodní cesty. Přepravovanými komoditami jsou na tuzemské relaci šterkopísky (Ústí nad Labem-Vaňov a Kozlovice) a v zahraničních relacích zemědělské produkty (Ústí nad Labem-Vaňov a Lovosice) nebo zemědělská hnojiva (Lovosice). V letní sezóně přibývá provoz plavidel osobní vodní dopravy, ať už se jedná o zahraniční hotelová plavidla nebo plavidla vnitrostátních linek osobní dopravy. Pravidelné plavby uskutečňovala plavidla Porta Bohemica 1 (gastronomická loď) a Porta Bohemica 2 (vinařská loď) na linkách s mezizastávkami Litoměřice – Ústí nad Labem-Vaňov a Litoměřice – Horní Počaply.

Pokud se týká malých plavidel rekreační plavby (s vlastním strojním pohonem a plachetnic), dochází k nárůstu jejich provozu tradičně v období od dubna do zhruba poloviny srpna a lokálně se toto zvýšení provozu projevuje především ve zdržích

vodních děl Ústí nad Labem-Střekov a Lovosice včetně vodní cesty účelové na vodní ploše Velké Žernoseky. Sportovní činnosti jako vodní lyžování, případně plavby vodních skútrů, byly provozovány na schválených a vyhrazených vodních plochách.

V rámci výstavby malých vodních elektráren na vodních dílech Lovosice a České Kopisty bylo vydáno 7 povolení pro vplutí plavidel do uzavřených vodních ploch v nadjezí a podjezí těchto vodních děl.

Přepravy lodních těles z českých loděnic k zahraničním odběratelům proběhly v pořádku, podmínky stanovené Státní plavební správou z hlediska bezpečnosti plavebního provozu byly dodržovány.

Zástupci všech pracovišť Státní plavební správy se v závěru roku zúčastnili v pořadí druhého společného jednání Státní plavební správy se zástupci Ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky, vedoucími odborů služby pořádkové policie a vedoucími poříčních oddělení. Nadále úzce Státní plavební správa spolupracuje s příslušníky Poříčního oddělení Policie České republiky v Ústí nad Labem-Brná.

V srpnu bylo zahájeno správní řízení ve věci porušení povinnosti provozovatele plavidel, kdy v rámci kontroly plavebního provozu bylo zjištěno provozování plavidel bez schválené technické způsobilosti (porušení ustanovení § 9 odst. 2 písm. a) zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě). Za tento správní delikt byla provozovateli uložena pokuta.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Intenzita plavebního provozu v regulovaném úseku byla na nízké úrovni, když provozovatelé plavby nevyužili výhodných plavebních podmínek v takové míře, jak bylo možné. I na tomto úseku byl plavební provoz intenzivnější od dubna do října díky plavební sezóně zahraničních hotelových plavidel a české osobní vodní dopravě mezi Děčínem a Hřenskem prostřednictvím plavidla Poseidon.

V letním období naroste plavební provoz taktéž zásluhou malých plavidel s vlastním strojním pohonem (převážně ze Spolkové republiky Německo) a stoupá i počet poproudnic plaveb malých plavidel bez vlastního strojního pohonu.

Kontrolní činnost Státní plavební správy byla zaměřena na stav ponorových stupnic nákladních plavidel a na stav evidenčního označení plavidel. V této souvislosti je možno vysledovat stále se zlepšující úroveň nejen na úrovni evidenčního označení plavidel, ale i ponorové stupnice mají provozovatelé plavidel víceméně již v pořádku. Tyto výsledky lze přičíst intenzivní kontrolní činnosti Státní plavební správy na tomto úseku v předchozích obdobích. Nedaří se snížit případy porušování pravidel provozu v přístavu, a to v oblasti používání odrazníků, byť jsou zjištění převážně řešena v blokových řízeních.

Morava včetně Baťova kanálu

Z hlediska intenzity plavebního provozu lze konstatovat oproti minulé sezóně propad v počtu návštěvníků Baťova kanálu asi o 25 % na 53 000. Pokles byl zapříčiněn povodňovými stavy na řece Moravě v měsících květnu a červnu, kdy zde platil zákaz plavby více než 60 dní. Jako jisté pozitivum lze hodnotit, že Povodí Moravy, státní podnik, rozšířilo doby, kdy jsou prováděny manipulace s plavebními komorami. Z hlediska struktury provozovaných plavidel na této vodní cestě došlo k nárůstu provozu obytných lodí a dle údajů z půjčoven plavidel byla kapacita hausbótů plně vytížena.

Frekvenci využívání této vodní cesty odpovídala také četná kontrolní činnost Státní plavební správy. Oproti předešlé sezóně lze konstatovat nárůst počtu zjištěných přestupků. Potěšující však je, že ani v jednom případě nebyl při kontrole zjištěn vůdce plavidla, který by byl pod vlivem alkoholu či jiné omamné látky. Nejčastější prohřešky byly: vedení plavidla neopatřené evidencím označením, vedení plavidla nevybaveného lodními listinami, provozování nezpůsobilého plavidla a nerespektování zákazu daného plavebním znakem.

Plavební provoz na vodní cestě Moravě včetně Bařova kanálu byl řešen v průběhu celého roku na pravidelných koordinačních schůzkách za účasti provozovatelů plavby, zástupců správce vodní cesty, zástupců dotčených krajských samospráv a taktéž dobrovolných svazků obcí. Uvedených jednání se za Státní plavební správu aktivně účastnili vedoucí oddělení dozoru spolu s ředitelem přerovské pobočky.

Účelové vodní cesty

Osobní lodní doprava na přehradní nádrži vodního díla Lipno I je provozována jako okružní plavby. Oproti ostatním přehradním nádržím je struktura rekreačního provozu na přehradní nádrži odlišná. Zákaz plavby plavidel se spalovacím motorem pro rekreační účely ponechává na této přehradní nádrži pouze provoz malých plavidel s plachtou, která využívají spalovacích motorů jako pomocných, a to pouze v případech vyhláškou č. 241/2002 Sb. taxativně vymezených. Vzhledem k blízkosti státní hranice a atraktivnosti oblasti je přehradní nádrž intenzivně využívána k provozu malých plavidel s plachtou občanů Spolkové republiky Německo, Rakouska a Nizozemí. Počet i struktura povolení veřejných akcí zůstává na stejné úrovni. Nadále trvá silný provoz velmi vytížených přívozních plavidel ve Frymburku, Dolní Vltavici a Horní Plané.

Nejčastějším zjištěným přestupkem bylo používání kopií povinných lodních listin na plavidle.

Hodnocení intenzity plavebního provozu na účelových vodních cestách v oblasti svěřené pobočce Děčín se nijak neliší od konstatování z let minulých. S výjimkou provozu na těžebních jezerech štěrkořísku se na těchto vodních cestách konal plavební provoz výhradně v letní sezóně. Kontroly plavebního provozu byly zaměřeny na vodní cesty bez zákazu provozu plavidel se spalovacími motory, především se jednalo o provoz schválené vyhrazené vodní plochy na vodní ploše Matylda u Mostu (vodní lyžování, vodní skútry).

Oproti minulé sezóně došlo k nárůstu plavebního provozu na Brněnské přehradě, která byla opět napuštěna po jejím vyčištění. Na přelomu měsíců května a června zde proběhly tradiční mezinárodní ohňostrojné soutěže, 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 dozoru.

Při kontrolách byly na účelových vodních cestách v územní působnosti pobočky Přerov zjištěny následující přestupky: provozování plavidla neoznačeného přiděleným evidencím označením, provozování technicky nezpůsobilého plavidla, provozování plavidla nevybaveného lodními listinami, vedení plavidla mimo výtlačný režim plavby, přetěžování plavidla, provozování vodních skútrů na nepovolených úsecích vodních cest, ale také provozování vodního lyžování mimo určený prostor a vlečení lyžaře k této činnosti nezpůsobilým plavidlem.

Velmi vysoká intenzita plavebního provozu byla opět zaznamenána na přehradní nádrži Dalešice. Bez podstatných změn zůstal provoz na přehradních nádržích Slezská Harta, Nové Mlýny I, Nové Mlýny III a Vranov. Pro plavbu vodních skútrů byla intenzivně využívána štěrkopískovna Náklo. Z oznámení o přestupcích, která docházela od Policie České republiky, vyplývá, že k provozování vodních skútrů byla také hojně využívána Žermanická přehrada a štěrkopískovna Vrbice u Bohumína, ani na jedné z těchto vodních cest však není Státní plavební správou schválená dráha pro vodní skútry a tyto přestupky byly řešeny v rámci přestupkových řízení.

Kontroly plavebního provozu			
Vodní cesta	V pracovních dnech	Mimo pracovní dny	Celkem
Vltava	51	36	87
Střední Labe	16	3	19
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	54	9	63
Dolní Labe – regulovaný úsek	69	10	79
Morava včetně Baťova kanálu	24	12	36
Účelové vodní cesty	36	16	52
Ostatní vodní cesty	2	3	5
Celkem	252	89	341

Přestupky v plavebním provozu						
Přestupce	Sankce					
	Počet přestupků	Projednání	Napomenutí	Blokové pokuty	Ostatní pokuty	Kč
Kapitán	6	3	10	3	5	11 200
Kormidelník	0	0	0	0	0	0
Převozník	0	1	1	0	0	0
Strojmistr	0	0	1	0	0	0
Vůdce malého plavidla	132	13	12	82	41	139 700
Ostatní	3	16	2	24	2	56 100
Celkem	141	33	26	109	48	207 000

Zadržená lodní osvědčení	
Jiná než malá plavidla	0
Malá plavidla	0
Celkem	0

Zadržené průkazy způsobilosti				
Průkaz	Důvod zadržení			Celkem
	Plavební nehoda	Závažné porušení plavebních předpisů	Opakované porušení plavebních předpisů	
Kapitán	0	0	0	0
Kormidelník	0	0	0	0
Převozník	0	0	0	0
Strojmistr	0	0	0	0
Vůdce malého plavidla	0	0	0	0
Celkem	0	0	0	0

Povolené veřejné akce	
Vodní cesta	Počet
Vltava	92
Střední Labe	19
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	31
Dolní Labe – regulovaný úsek	10
Morava včetně Baťova kanálu	8
Účelové vodní cesty	171
Celkem	331

6.2. Plavební nehody

V roce 2010 prováděla Státní plavební správa odborné šetření příčin 6 malých plavebních nehod a 1 velké plavební nehody. Z toho 4 v územní působnosti pobočky Praha a 3 v územní působnosti pobočky Děčín. V územní působnosti pobočky Přerov k plavební nehodě nedošlo.

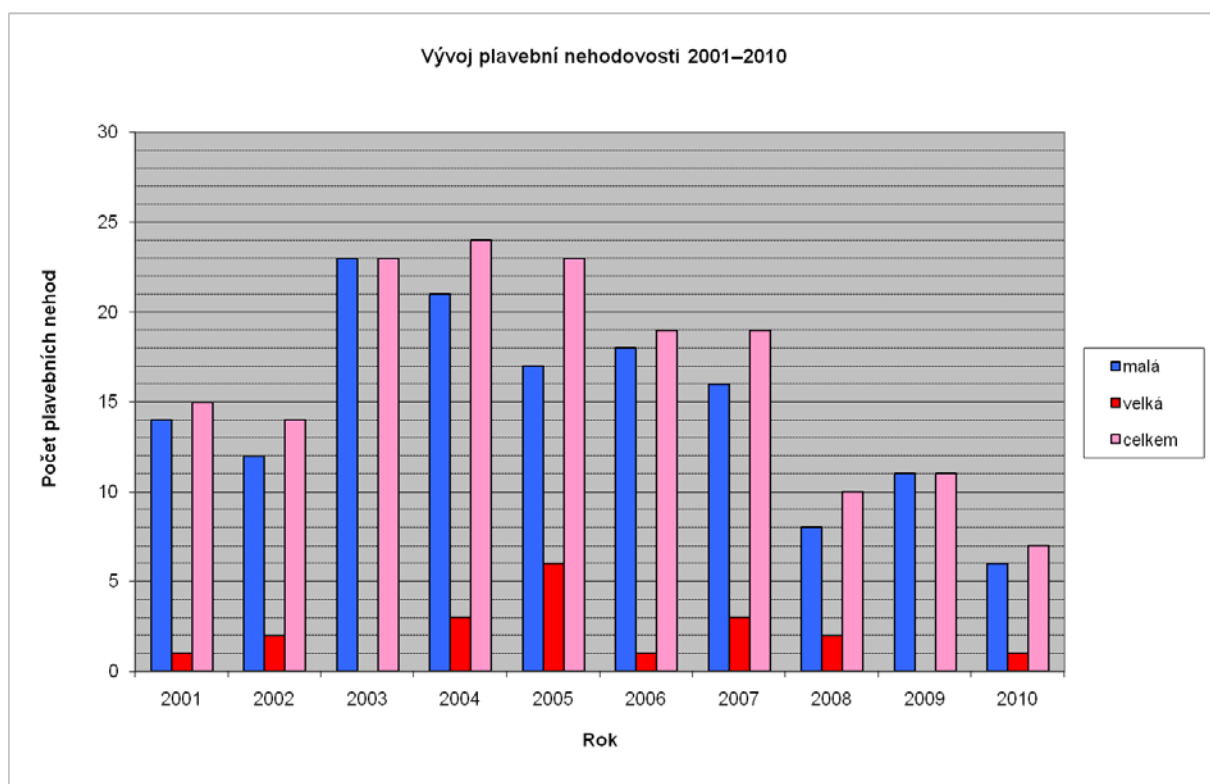
Na Vltavě došlo k 3 plavebním nehodám, z nich k 1 v obvodu plavební komory Vrané nad Vltavou, k 1 v přístavu Praha-Podolí a k 1 na vodní cestě na území hl. m. Prahy. Na přehradních zdržích k plavební nehodě nedošlo. Na Labi došlo k 3 plavebním nehodám, z toho k 1 na jezu v Lovosicích, k 1 v přístavu Mělník a k 1 na vodní cestě regulovaného Labe. K 1 plavební nehodě došlo na nesledované vodní cestě Ohře na jezu Radošov.

Na 3 plavebních nehodách měla účast výlučně malá plavidla. V 1 případě, pro nedostatek zkušeností posádky osmiveslice, došlo k jejímu rozlomení na vlnách od malého plavidla s vlastním pohonem, v 1 případě, pro nedostatečný dohled na plavidlo, došlo k potopení malého plavidla v přístavu a úniku ropných produktů do vody a v 1 případě, při přeplouvání jezu, utonul člen posádky raftu. Jiná než malá plavidla měla účast na 4 plavebních nehodách. V 1 případě, nepozorností vůdce tlačného remorkéru, který rozrušoval ledovou celinu v přístavu, došlo ke kolizi s plovoucím zařízením, v 1 případě, porušením plavebního předpisu, došlo ke kolizi osobní lodě s vraty plavební komory, v 1 případě, pro nesprávně provedený úvaz plavidla, které nebylo zabezpečeno hlídkou, došlo k samovolnému splutí plavidla na korunu jezu, kde nasedlo, a v 1 případě, nesprávnou volbou místa pro obrát plavidla, došlo k poškození plavebního značení a nasednutí plavidla na mělčinu.

Fyzickou osobou bylo zaviněno všech 7 plavebních nehod. Příčinou 3 plavebních nehod bylo porušení pravidel plavebního provozu, ve 3 případech se jednalo o nautickou chybu vůdce plavidla, která spočívala v nesprávném odhadu vzdáleností, v chybném rozhodnutí při posuzování místních plavebně provozních podmínek pro provedení lodního manévru nebo v chybném rozhodnutí pokračovat v plavbě, která měla tragický následek.

V roce 2010 došlo k jedné velké plavební nehodě, kdy skupina vodáků na raftu se při plavbě na vodní cestě Ohře rozhodla přeplout jez, přestože byl vyšší vodní stav a jez je označen varovnou tabulí s upozorněním na nebezpečí utonutí. Někteří členové posádky raftu byli pod vlivem alkoholu. Následkem nehody bylo utonutí jedné osoby. Případ byl pro podezření z nedbalostního trestného činu postoupen orgánům činným v trestním řízení.

Plavební nehody						
Provozovatel	Malé		Velké		Celkem	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Jiná než malá plavidla	3	4	0	0	3	4
Malá plavidla	6	2	0	1	6	3
Kolize malého plavidla s jiným než malým plavidlem	2	0	0	0	2	0
Celkem	11	6	0	1	11	7



7. Dozor na plavidla

7.1. Plavidla jiná než malá plavidla

V této oblasti nadále pokračovala výměna lodních osvědčení za osvědčení společenství plavidel vnitrozemské plavby u všech plavidel tak, jak průběžně končila jejich platnost. Provozovatelé se oproti předcházejícím letům neměnili, a proto je situace celkem stabilizována.

Významnou změnou je založení dceřiné společnosti Českého lodního a průmyslového registru, s. r. o., Československý Lloyd, s. r. o., na kterou přešlo provádění technických prohlídek plavidel podle přílohy č. 1 vyhlášky č. 223/1995 Sb., která proběhla začátkem roku. Vlastníci a provozovatelé plavidel byli v průběhu roku na tuto skutečnost upozorňováni a směřováni na tento nový subjekt. V průběhu II. pololetí již byla valná většina zainteresovaných osob informována.

Při výkonu činnosti dozoru jiných plavidel než malých nebyly při jednáních se zástupci jednotlivých provozovatelů zaznamenány žádné zásadní problémy. Celkově lze spolupráci označit jako uspokojivou. Bez komplikací také probíhala spolupráce s pracovníky Československého Lloyd, spol. s r. o., a současně také s jednotlivými inspektory určených technických zařízení.

Do provozu nebyla spuštěna žádná novostavba „velkého plavidla“. Na plavidlech je prováděna především běžná údržba a opravy v souvislosti s technickými prohlídkami. Poslední nákladní motorová loď zapsaná do plavebního rejstříku v prosinci 2009, byla postavena v roce 1899 a poslední osobní motorová loď zapsaná v dubnu 2010, byla postavena v roce 1957.

Pokles zaznamenala výroba novostaveb lodí pro zahraniční zákazníky. Celkem bylo vyrobeno 12 plovoucích těles (CASCA), což je o 8 kusů méně než v roce 2009. V Českých loděnicích, a. s., Praha byly vyrobeny 4 novostavby. V loděnici T.I.S.C., akciová společnost, Chvaletice byla vyrobena CASCA 4 lodí. Po 2 kusech bylo vyrobeno v LODĚNICI NOVA MĚLNÍK, s. r. o., a v loděnici Barkmet, a. s., Lhotka nad Labem.

Za významnější akce v roce 2010 lze považovat přestavbu tlačného člunu TČ 1000 na plovoucí zařízení s restauračním provozem. Plavidlo je v současné době provozováno ve zkušebním provozu v pravobřežní lokalitě centrální Prahy.

České přístavy, a. s., provedly remotorizaci dvou tlačných remorkérů. V souladu s novelou vyhlášky č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, byly u obou plavidel provedeny plavební zkoušky za účasti odborné komise.

Přestavba tlačného remorkéru TR 500 na rekreační plavidlo nebyla dokončena. Plavidlo nevyhovělo při plavební zkoušce. Podle připomínek odborné komise jsou ve spolupráci s realizačním týmem provozovatele postupně diskutovány a odstraňovány zjištěné nedostatky.

Záměr společnosti MISGURNUS, a. s., Praha provozovat osobní lodní dopravu na vodním díle Slezská Harta prozatím ztroskotal na nedostacích ze strany žadatele při schvalovacím procesu plavidla, kterým měla být doprava osob prováděna. Tradičně velmi dobrá spolupráce s firmou ALHOZD, spol. s r. o., Grygov se potvrdila při uvádění do provozu plovoucího dopravníku na štěrkovně Zaječí pro firmu CEMEX Sand, s. r. o., Napajedla.

Vývoj stavu lodního parku „velkých plavidel“ ukazuje stagnaci obnovy, pramenící z doznívající globální ekonomické krize. Nutno proto vyzvednout aktivitu Dopravního podniku města Brna, a. s., Brno, který v uplynulém roce částečně obnovil svou flotilu osobních lodí. Zlepšení ovladatelnosti nového typu plavidla, které je vybaveno příďovým dokormidlovávacím zařízením, bude mít pozitivní dopad na bezpečnost plavby na Brněnské přehradě.

V tomto roce České přístavy, a. s., odstranily z lokality Holešovický přístav většinu remorkérů TR 500 určených k přestavbě. Plavidla jsou umístěna na břehu v přístavu Mělník.

V souvislosti s rozšířením vodní cesty mezi Českými Budějovicemi a vodním dílem Kořensko jsou průběžně uváděna do provozu plovoucí zařízení sloužící k vyvazování plavidel. Provozovatelem těchto plovoucích zařízení je Povodí Vltavy, státní podnik. Všechna doposud schvalovaná zařízení jsou posuzována pověřenou organizací Československý Lloyd, s. r. o.

Bylo provedeno cejchování plavidla 108 669 firmy KONAKL, se jménem SVĚT a nosností 300 t, upraveného v roce 2009 firmou Jan Vinkler na přepravu nákladů.

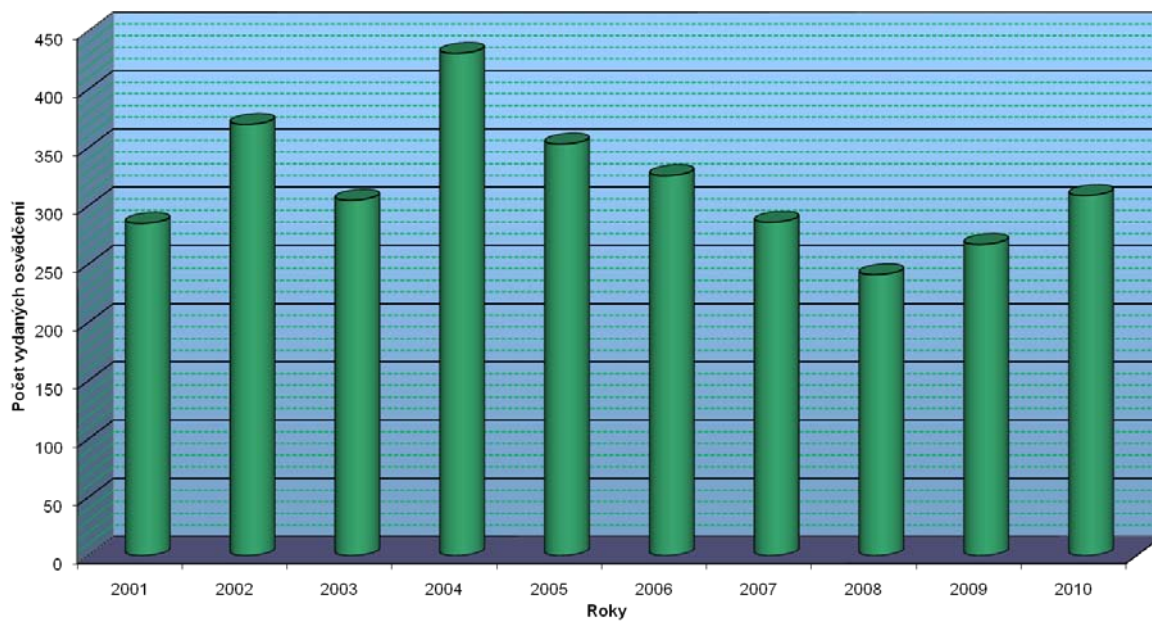
V roce 2010 nebyla podána ani žádná žádost o udělení výjimky z předpisů související s technickou způsobilostí nebo doklady plavidel.

Významnou oblastí činnosti Státní plavební správy v evropském měřítku je implementace jiných než malých plavidel do jednotné evropské databáze. Přípravné práce vyžadující sjednocení a generování požadovaných dat v informačním systému se týkaly i útvarů dokladů plavidel. Zástupci Státní plavební správy se zúčastnili pracovního semináře zástupců evropských zemí konaného k této problematice ve Vídni.

V průběhu roku bylo vydáno 56 osvědčení o příslušnosti k plavbě na Rýně a 3 osvědčení o vlastnictví plavidla.

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	197	25	147	151
Osvědčení plovoucího zařízení		31	25	
Povolení, zvláštní povolení		79	x	x
Cejchovní průkaz	16	2	0	14
Celkem	x	137	172	165

Vydaná loďní osvědčení na jiná než malá plavidla 2001–2010



7.2. Malá plavidla

Technický dozor na malá plavidla nedoznal v roce 2010 proti minulosti z pohledu obsahu a metodiky zásadních změn. Došlo pouze k nárůstu celkového množství provedených technických prohlídek při zmenšení počtu nově zapsaných plavidel. Vysvětlením je, že narostl počet plavidel, kterým vypršela platnost lodního osvědčení v důsledku zkrácení zákonné lhůty opakovaných prohlídek před čtyřmi lety. Tím došlo ke kumulaci technických prohlídek plavidel s pěti a čtyřletou platností lodního osvědčení. Technické prohlídky a související administrativní činnosti se týkaly několikanásobně více plavidel se strojním pohonem než plachetnic.

Statistické údaje o počtu vydaných lodních osvědčení odrážejí skutečnost, že v případě vydávání průkazu mezinárodního osvědčení rekreačního plavidla se vnitrostátní lodní osvědčení malého plavidla již nevystavuje. Proto počet vnitrostátních osvědčení tvoří jen pětinu mezinárodních. Spolu se zvýšenou kvalitou papíru, na kterých jsou osvědčení tištěna, to představuje další zlepšení služeb pro majitele malých plavidel.

Režim technických prohlídek probíhal jednak dle schváleného plánu, s přihlédnutím k době platnosti dokladů malých plavidel a k oblasti, kde se dané plavidlo nachází. Technické prohlídky se realizovaly v sezónním období v konkrétních lokalitách na vybraných vodních dílech Orlík, Lipno, Slapy, Hracholusky a dalších nádržích, prostřednictvím výzev. Většina z prohlídek byla prováděna služebními plavidly z důvodu dostupnosti do míst, kde se plavidla skutečně v průběhu letních měsíců vyskytují. Efektivita těchto výjezdů je vysoká a za celý rok se ustálila na průměrném čísle 9 technických prohlídek na jeden výjezd. Další prohlídky byly realizovány mimo schválený plán na základě dohody s majitelem plavidla. Komunikace s majiteli a provozovateli plavidel probíhala bez vážnějších komplikací.

Pro oblast Moravy byl zpracován a zveřejněn kalendář termínů technických prohlídek v místech hlavního soustředění plavidel. Na tato místa vyjížděli technici dokladů plavidel v mimořádných dnech. V případě oprávněných požadavků ze strany plavecké veřejnosti byly zorganizovány technické prohlídky s výjezdem i nad rámec stanoveného plánu.

Činnost v terénu je samozřejmě doplněna celoročním výkonem technických prohlídek plavidel v sídle Státní plavební správy v průběhu celého pracovního týdne i mimo úřední dny. Takové prohlídky probíhají zejména na menších, lehce transportovatelných plavidlech typu vodních skútrů, gumových člunů a otevřených motorových člunů na podvozcích.

Individuálně pak ještě probíhaly technické prohlídky ve všech pražských přístavech a u prodejců lodí na jejich provozovnách. Během jarní výstavy „Lodě na vodě 2010“, probíhající v pravobřežní lokalitě Vltavy na pražské Výtoni, bylo též provedeno mnoho technických prohlídek malých plavidel.

Až na zanedbatelné výjimky lze konstatovat, že malá plavidla kontrolovaná v rámci technických prohlídek byla v dobrém stavu a platnost lodních osvědčení jim byla, až na malé výjimky, prodloužena bez větších problémů.

V rámci vyřizování žádostí o technickou prohlídku byla prováděna v souladu s legislativou průběžná výměna osvědčení malých plavidel, a to především při úkonech spojených s prodloužováním platnosti a změn údajů v rejstříku.

Útvar dokladů plavidel dále spolupracoval v průběhu roku s dozorem na vodní cesty, kdy se v několika případech spolupodílel na schvalování umístění plovoucích zařízení do konkrétních lokalit, dále se účastnil na schvalovacím procesu půjčoven a při vydávání závazných stanovisek Státní plavební správy k některým stavbám.

I přes nepříliš příznivý klimatický rok pokračovaly půjčovny lodí v oblasti Bařova kanálu v postupném rozvoji. Vedle každoročního dovozu starších obytných lodí ze zahraničí, zejména z Holandska, se zvýšil počet nově postavených lodí v půjčovnách o 4 plavidla. I do budoucna lze předpokládat příznivý vývoj s rostoucí přitažlivostí a zlepšujícími se podmínkami v oblasti služeb na této vodní cestě.

Schvalování stavebně-technických dokumentací ke stavbě jednoho plavidla zabezpečuje pouze pobočka Praha. V roce 2010 byl zaznamenán nárůst žádostí na tuto činnost cca o 45 %. Stavebníci žádali zejména o schválení technické dokumentace pro plavidla s vlastním strojním pohonem, konkrétně otevřené motorové čluny a obytná kajutová plavidla, tzv. hausbóty. Ojedinele se vyskytovaly plachetnice.

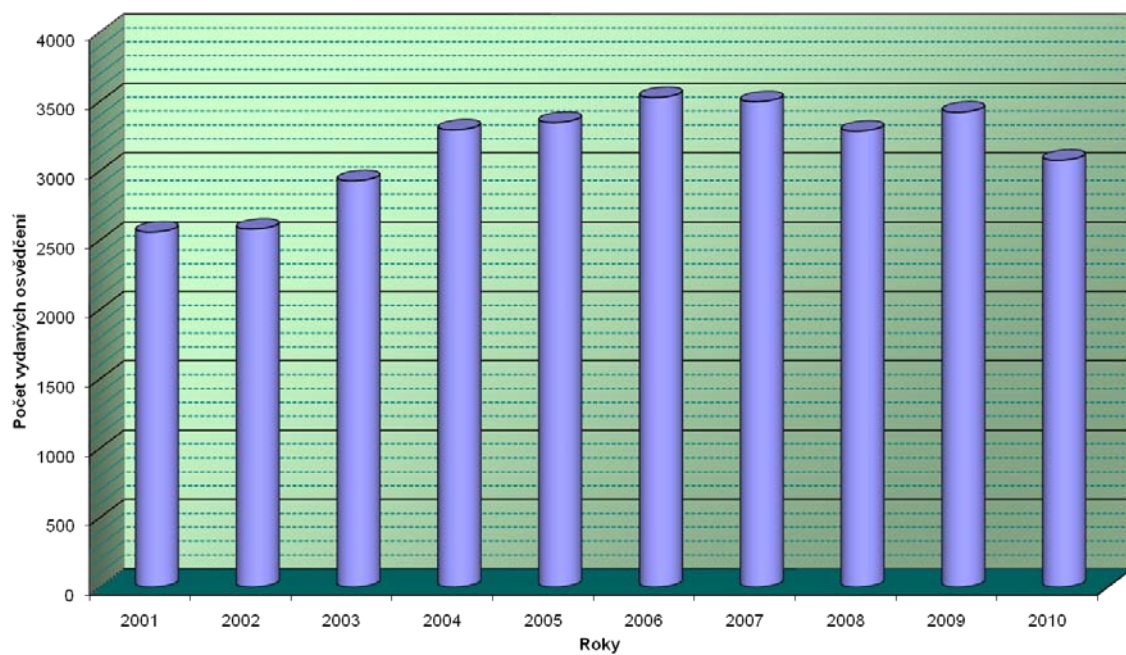
Můžeme konstatovat, že valná většina plavidel byla dokončena ještě v témže roce a došlo ke schválení jejich technické způsobilosti technickou prohlídkou. V několika případech byla provedena plavební zkouška za účelem ověření stability postaveného plavidla.

V rámci dozoru na plavidla nebyl v uplynulém roce zaznamenán žádný pokus provozovatelů malých plavidel o podvodné jednání vůči Státní plavební správě. Nenaplnila se ani obava z pokusů o obcházení povinnosti doložení evropské certifikace shodnosti výrobku u nově přihlašovaných motorů. A to především díky značnému počtu zodpovězených dotazů po telefonu či elektronickou poštou.

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	2 452	327	678	204
Mezinárodní osvědčení rekreačního plavidla		754	1 318	290
Celkem	2 452	1 081	1 996	494

Schvalování dokumentací plavidel	
Počet vydaných Průkazů způsobilosti typu	7
Počet vydaných Osvědčení o schválení technické dokumentace	67

Vydaná loďní osvědčení na malá plavidla 2001–2010



7.3. Plavební rejstřík

V důsledku legislativního omezení uznávání technické způsobilosti rekreačních plavidel bez posouzení shody s technickými požadavky stanovenými v nařízení vlády č. 174/2005 Sb., jakožto prováděcího předpisu pro zákon č. 22/1997 Sb., došlo v průběhu roku ke snížení počtu dovozů plavidel ze států mimo Evropskou unii, zejména pak z USA a Chorvatska. Tento výpadek byl nahrazen masivnějšími dovozy ze zemí Evropského společenství. Jedná se zejména o Spolkovou republiku Německo, Holandsko, Polsko, Rakousko a také Švýcarsko, které, byť není členským státem Evropského společenství, je na základě mezinárodních dohod z pohledu pohybu zboží v podobném postavení.

Ekonomická situace v Evropské unii umožňuje prodejům již použitých plavidel stanovovat vyšší ceny na rozdíl od USA. Z tohoto důvodu byla dovážena především starší a tím i levnější plavidla. Tato situace měla za následek větší potřebu drobných, ale i náročnějších oprav před tím, než byla schválena jejich technická způsobilost a než následně došlo k zápisu do Plavebního rejstříku České republiky.

Díky webové aplikaci prezentované na stránkách Státní plavební správy, určené k vyhledávání v plavebním rejstříku, došlo k výraznému snížení počtu dotazů směřujících do oblasti informací o plavidlech.

V oblasti jiných než malých plavidel byla nadále zapisována průběžně do rejstříku i do lodních dokladů evropská identifikační čísla (ENI) a následně byly provozovatelé plavidel povinni doplnit označení plavidla tímto číslem. Lodní park se příliš nemění, k výmazům plavidel docházelo zpravidla z důvodů jejich likvidace.

Počet nově zapsaných malých plavidel oproti roku 2009 mírně poklesl, což bylo vyvoláno pravděpodobně důvody, které jsou uvedeny v úvodu tohoto článku. Nadále převažovaly individuální dovozy a plavidla byla většinou zapisována na osoby uvedené v zahraničních kupních smlouvách. K likvidaci plavidel docházelo pouze výjimečně, a to převážně u gumových člunů z důvodů nadměrného opotřebení, naopak nejčastějším důvodem výmazu malého plavidla byl prodej do zahraničí.

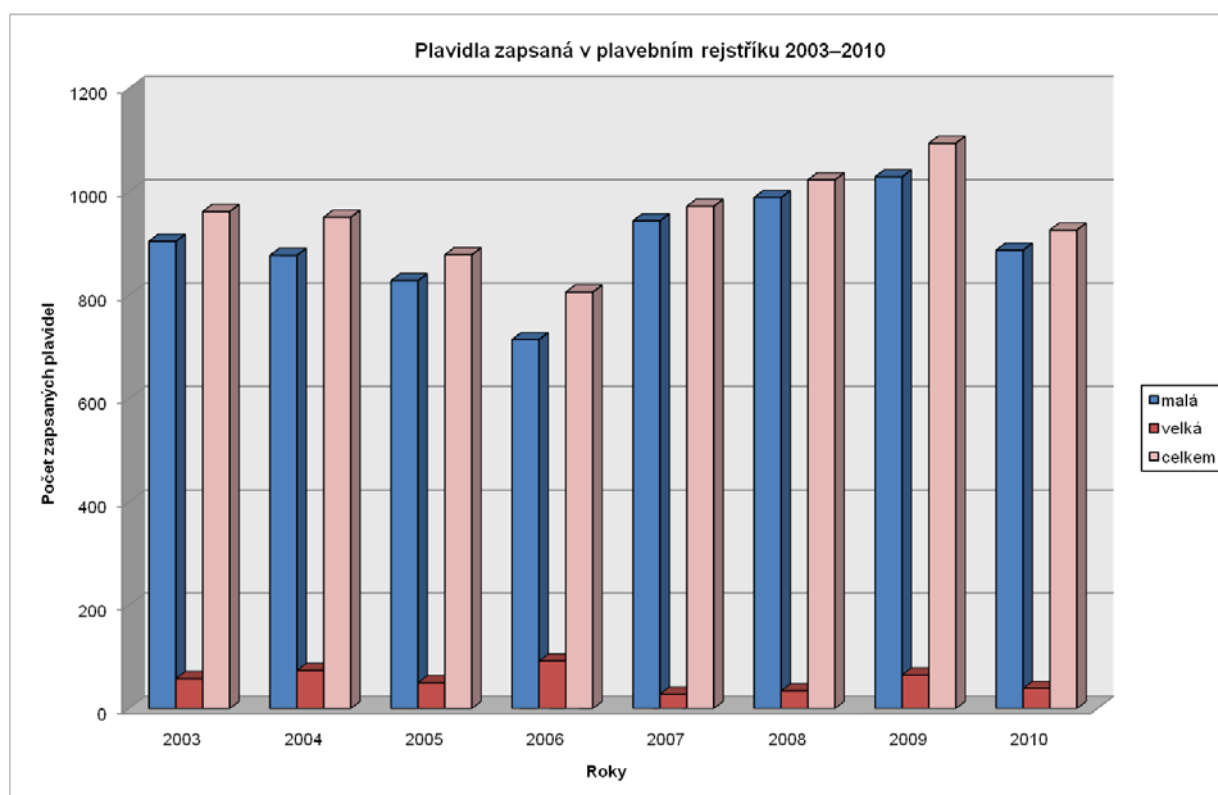
V několika případech došlo k zápisu plavidel, která se nacházela ještě v původní evidenci. Tato plavidla nebyla z důvodů dlouhodobé rekonstrukce provozována a teprve v tomto roce splnila všechny náležitosti k tomu, aby mohlo dojít k jejich zápisu do současného plavebního rejstříku.

Pokračoval trend růstu podílu nafukovacích člunů k celkovému počtu nově zapsaných malých plavidel. Nepřehlédnutelnou část představuje zápis 32 nafukovacích člunů Hasičského záchranného sboru Moravskoslezského kraje. Dále je možné vyzdvihnout počín vlastníka ze Znojma, který začátkem roku 2007 koupil rozestavěné kasko kajutové plachetnice typu HARTLEY 32 a během tří let ji dokončil, 22 roků po schválení technické dokumentace původnímu staviteli. Jde o pátou plachetnici s ferocementovým trupem evidovanou v plavebním rejstříku. Pozoruhodná je také novostavba celokovového malého plavidla typu HAMBOAT BD vlastníka ze Spytihněvi, které je určeno k provozu v jeho půjčovně na Baťově kanále. Svým tvarem tato loď evokuje dobu přelomu 19. a 20. století a je unikátní nejen mezi plavidly půjčoven. Netypickým, nově zaregistrovaným malým plavidlem je loď pro sběr hladinového sedimentu společnosti ASIO, spol. s. r. o., Jiříkovice. Je téměř celá vyrobena ze svařovaného polyetylénu, poháněná přívěsným spalovacím motorem a dvěma pomocnými dokormidlovacími elektromotory. Jedná se o účinný nástroj ke sběru sinic z hladin vodních ploch.

Událostí v oblasti „velkých plavidel“ byl v uplynulém roce zápis osobní lodi LIPSKO, která na Brněnské přehradě nahradila vyřazené lodě PRAHA a BRATISLAVA, vyrobené v 50. letech minulého století. Obě budou přestavěny na restaurační zařízení a umístěny na souši, jedna v Brně a druhá na Vranově. Obnova lodního parku Dopravního podniku města Brna, a. s., by měla pokračovat i v následujících letech. V roce 2011 by měla přibýt dvě plavidla a v roce 2012 další dvě, všechny stejného typu PIONÝR II. Druhým novým „velkým plavidlem“ v oblasti Moravy je drapákový bagr BEYER S 150 uvedený do provozu na štěrkovně Starý Bohumín, ve vlastnictví společnosti KAMENOLOMY ČR, s. r. o., Ostrava.

Nemálo individuálních dovozců malých plavidel využilo končící možnosti zápisu plavidla do rejstříku přes změnu účelu. Od roku 2011 už nebude existovat žádný způsob, jak přihlásit malé plavidlo s vlastním strojním pohonem bez evropské certifikace výrobku.

V závěru roku 2009 došlo ke sloučení dvou podnikatelských subjektů Hanson, a. s., a Československý štěrk, a. s., zabývajících se těžbou písků a štěrkopísku. Společnost jmenovaná jako druhá v pořadí se stala právním nástupcem této fúze, což iniciovalo převod vlastnictví cca 30 plavidel a vzhledem k územní působnosti pracovišť Státní plavební správy jejich převedení v rámci plavebního rejstříku. Koncem roku se připravoval převod plavidel a plovoucích strojů společnosti HANSON ČR, a. s., Mokrá, umístěných ve štěrkovnách Suchdol nad Lužnicí a Chlum u Třeboně, na společnost Českomoravský štěrk, a. s., Mokrá z důvodu změny vlastnických práv. Bude se jednat o převod celkem 23 plavidel v rámci plavebního rejstříku, který bude realizován začátkem roku 2011.



Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2010						
	Zapsaná			Vymazaná		
	Malá	Velká	Celkem	Malá	Velká	Celkem
Praha	574	30	604	52	7	59
Děčín	86	3	89	11	2	13
Přerov	227	6	233	42	2	44
Celkem	887	39	926	105	11	116

Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2010				
Typ plavidla	Počet *)	Výkon [kW]	Nosnost [t]	Obsaditelnost [os]
Osobní lodě	86	11 599,00	x	11 152
Motorové nákladní lodě	56	23 458,60	53 182,00	x
Remorkéry	134	41 343,50	2 162,16	x
Vlečné čluny **)	14	x	3 801,00	x
Tlačné čluny	179	x	88 734,00	x
Převozní lodě	49	699,65	255,70	1 256
Speciální lodě	21	2 408,00	1 344,00	x
Plovoucí stroje	90	1 162,00	1 705,00	x
Plovoucí zařízení	466	x	7 054,56	24
Celkem	1 095	80 670,75	158 237,86	12 432

*) Plavidla s platným lodním osvědčením.

**) Včetně vlečno-tlačných člunů.

Malá plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2010	
Typ plavidla	Počet
S vlastním strojním pohonem	9 655
Plachetnice	2 498
Bez vlastního strojního pohonu	408
Celkem	12 561

8. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel

8.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých

Zkoušky způsobilosti vůdců a členů posádek plavidel zajišťovala Státní plavební správa pomocí počítačů v předem zveřejněných termínech. Některé vyhlášené termíny pro zkoušky inspektorů určeného technického zařízení byly v průběhu roku pro nezáměr uchazečů zrušeny. Oproti minulému období byl zaznamenán dvojnásobný počet uchazečů o zkoušky kapitánů I. třídy, z důvodu velké možnosti jejich uplatnění u provozovatelů lodí na zahraničních vodních cestách. Počet žadatelů o kapitány nižších tříd platných pouze na území České republiky značně poklesl. V souvislosti s rozšiřováním přívozů na Vltavě byl zaznamenán také zvýšený nárůst uchazečů o zkoušky převozníka I. třídy. Nárůst uchazečů byl zaznamenán také o zkoušky strojníka II. třídy pro práci na plovoucích bagrech na těžebních jezerech štěrkopísku

Nadále trvá zájem o výměny starších, dosud platných typů průkazů, za nové typy vydávané v evropském formátu na plastových ID kartách. Zájem projevují především naši vůdci plavidel plavící se na zahraničních evropských vodních cestách, kde starší typy průkazů nejsou akceptovány. Současně výrazně stoupá počet žadatelů o náhradní doklady těchto nových průkazů z důvodu jejich časově omezené platnosti. Zájem stoupá také o vydávání rozhodnutí o zdravotní způsobilosti k průkazu kapitána I. třídy, vystavovaných po dosažení 50 let věku žadatele na základě lékařského posudku.

Zájem o zkoušky k vedení plavidla pomocí radaru mírně poklesl, o provozování vodní dopravy pro cizí potřeby se snížil zájem o polovinu oproti předchozímu období.

V roce 2010 se zdvojnásobil zájem o zkoušky na přepravu nebezpečných věcí ADNR, a to jak ze strany české, tak i ve veliké míře slovenské odborné plavecké veřejnosti. Vzhledem k časovému omezení platnosti všech vydávaných typů osvědčení ADNR na 5 let vzrostl zájem o jejich obnovu téměř na šestinásobek.

Oproti minulému období se jen mírně navýšil počet žadatelů o plavecké služební knížky. Nadále trvá zájem o vydávání plaveckých služebních knížek ze strany občanů Slovenské republiky. Na pobočce Přerov to představovalo 78 % všech zde vydaných knížek. Přestože došlo k zásadní změně v zapisování způsobilostí dle rýnských předpisů, počet žadatelů o plaveckou služební knížku výrazněji nepoklesl. V rámci evidence plaveckých služebních knížek byla prováděna neustálá aktualizace zápisů lékařských posudků zdravotní způsobilosti. Také byly prováděny kontrolní záznamy při pravidelném potvrzování plavební praxe, potvrzovány nově dosažené způsobilosti na základě prokázané praxe a zakládány kopie všech provedených změn do spisu žadatele.

Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel							
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Uspělo žadatelů v %	Noví držitelé způsobilosti	Celkem vydáno průkazů v roce 2010	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů způsobilosti k 31. 12. 2010
Lodník	20	208	85	67	932	791	4 524
Kapitán I. třídy	7	82	71	47	169	62	763
Kapitán II. třídy		3	100	2		7	469
Kapitán III. třídy		4	75	3		2	486
Kapitán IV. třídy		19	52	9		2	588
Převozník I. třídy		10	77	7		3	380
Převozník II. třídy		0	0	0		0	358
Převozník III. třídy		10	100	1		0	499
Stroj mistr I. třídy		1	100	1		2	46
Stroj mistr II. třídy		12	100	12		0	371
Způsobilost k vedení plavidla pomocí radaru		5	38	76		29	30
Ostatní způsobilosti *)	x	x	x	x	0	0	3 178

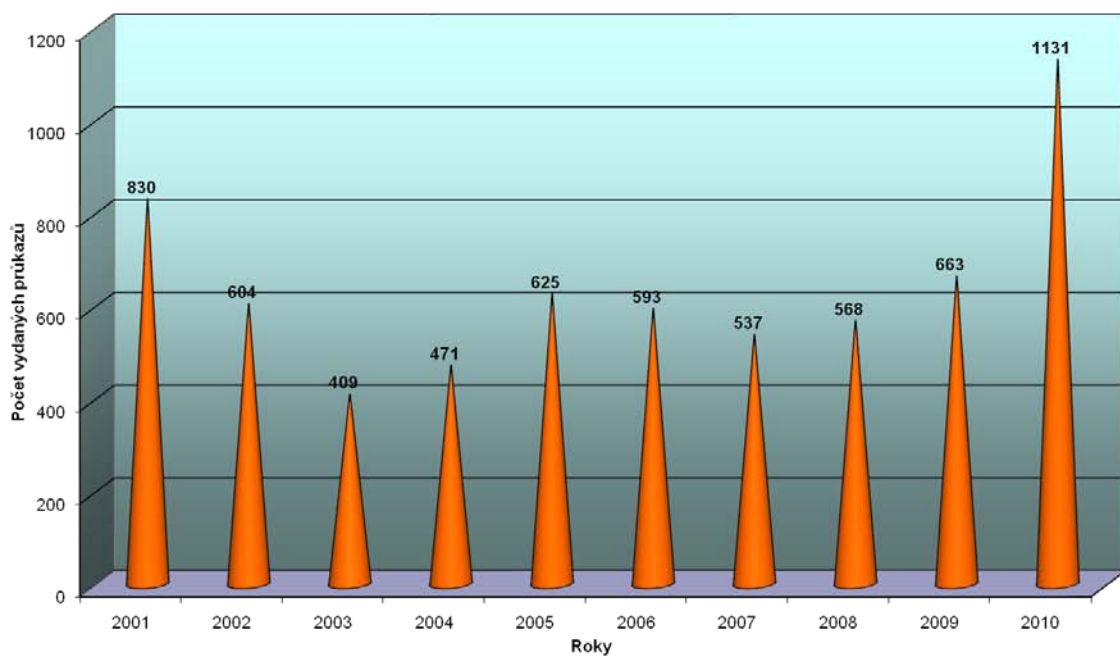
*) Způsobilosti podle dříve platných předpisů vůdce služebního plavidla, vůdce motorového člunu, vůdce nákladního člunu.

Vydané plavecké služební knížky		
Pracoviště	Počet	
	2010	K 31. 12. 2010
Pobočka Praha	109	1 298
Pobočka Děčín	769	4 890
Pobočka Přerov	410	2 302
Celkem	1 288	8 490

Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení							
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Uspělo žadatelů v %	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2010	Z toho bez zkoušky ne jako nový doklad	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2010
Inspektor určeného technického zařízení	4	2	100	2	2	0	36
Provozování vodní dopravy pro cizí potřeby	7	8	100	5	6	1	214
Přeprava nebezpečných věcí (ADNR)	8	168	90	106	256	150	730
Bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí	3	6	83	5	12	7	23
Celkem	x	184	93	118	276	158	1 003

Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2010	
Zařízení	Počet
Tlaková (z toho parních kotlů)	16 (3)
Plynová	13
Elektrická silnoproudá	16
Zdvihací	6
Celkem	51

Vydané průkazy způsobilosti na jiná než malá plavidla 2001–2010



8.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel

V roce 2010 byly uskutečněny zkoušky pomocí počítače ve 154 zkušebních dnech, z toho ve 37 zkušebních dnech mimo sídla poboček. Z těchto výjezdů se v 19 případech jednalo o praktické zkoušky organizované pobočkou Přerov, která nemá v sídle pobočky vhodnou vodní plochu, a to na Veselí nad Moravou, Bělov, Pavlov, Těrlicko a Holešovický přístav Praha. Výjezdy poboček Praha a Děčín pro společné teoretické nebo teoretické a praktické zkoušky se ve 23 zkušebních dnech uskutečnily do Borovan, Českých Budějovic, Frymburka, Hradce Králové, Chomutova, Roudnice nad Labem a Třeboně.

V tomto roce se zvýšil počet uchazečů o průkaz vůdce malého a rekreačního plavidla proti minulému roku o 470 žádostí.

Trvá zvýšený zájem o organizačně náročné zkoušky pro získání způsobilosti k vedení plachetnice bez omezení celkové plochy plachet (celkem bylo vydáno 114 oprávnění).

Bylo vydáno 25 znovu platných mezinárodních průkazů způsobilosti k vedení rekreačního plavidla pro oblast plavby 2.0, 2.1, 2.2 a 3.0 formou náhradního dokladu.

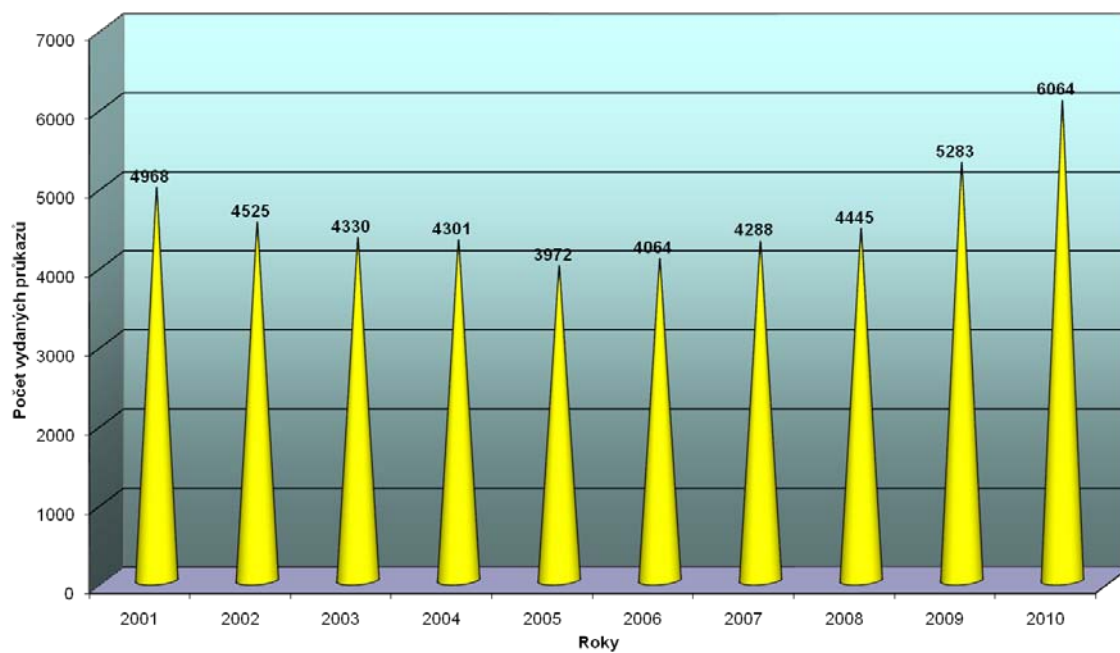
Od 1. 1. 2010 bylo zavedeno vydávání průkazů způsobilosti na plastových kartách a pobočky Děčín a Přerov otestovaly v průběhu roku proces vydávání průkazů uchazečům v den zkoušky.

Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel							
Způsobilost	Počet zkušebních dnů *)	Počet žadatelů	Uspělo žadatelů v %	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2010	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2010
Vůdce malého plavidla	154	3 959	78	3 085	3 679	343	61 967
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost I **)	x	3 653	x	3 010	3 460	228	19 754
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost C	142	2 716	75	2 042	2 385	163	20 944

*) Počet dnů, kdy byly jednotlivé způsobilosti zkoušeny.

**) Způsobilost je přiznána na základě získání způsobilosti vůdce malého plavidla.

Vydané průkazy způsobilosti na malá a rekreační plavidla 2001–2010



9. Správní akty a správní jednání

9.1. Správní akty

Oblast vodních cest

V oblasti vodních cest bylo v roce 2010 vydáno celkem 38 správních rozhodnutí ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Nebylo podáno žádné odvolání.

Ve smyslu § 6 odstavce 2 bylo vydáno 7 souhlasů k provozování přístavu. Z toho jeden souhlas k umístění plovoucích zařízení pro osobní lodní dopravu v Břeclavi na řece Dyji a 6 souhlasů s plavebním provozem půjčovny malých plavidel. Odvolání nebylo podáno žádné.

V 16 případech bylo vydáno rozhodnutí o povolení osazení břehového nebo plovoucího značení vodní cesty. K daným rozhodnutím bylo podáno 1 odvolání.

V 7 správních řízeních bylo rozhodnuto o provozování dráhy pro vodní lyžování. Ve 2 případech se jednalo o prodloužení platnosti rozhodnutí a v dalším případě o posunutí dráhy na Sandberku z důvodu zajištění bezpečnosti koupajících se osob v blízkosti dráhy u břehu, v 1 případě došlo k projednání nové dráhy ve Vraném nad Vltavou. Ve 4 rozhodnutích se vždy jednalo o společné vodní plochy pro vodní lyžování a provoz vodních skútrů. Lokality Nučnice, Třeboutice, Matylda a Předměřice nad Labem. Odvolání podáno nebylo.

Dalších 8 rozhodnutí se týkala vodních skútrů. Ve správním řízení byla prodloužena platnost rozhodnutí umožňujícího provozování vodních skútrů na Labi v kostelecké zdrži. Schválený úsek vodní cesty pro vodní skútry byl však po projednání zkrácen o více než polovinu své původní délky z důvodu nesouhlasu obce Záryby s původní délkou dráhy. V dalším správním řízení ve věci nového projednání úseku vodní cesty pro provozování vodních skútrů, jehož platnost byla ukončena na základě novely zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, bylo schváleno provozování vodních skútrů v úseku Přelouč – Srnojedy v původním rozsahu. Ze stejných důvodů bylo zahájeno správní řízení ve věci projednání provozu vodních skútrů na Labi v úseku Srnojedy – Pardubice. Toto řízení bylo však přerušeno spolu s výzvou o předložení stanovisek příslušných obcí k předmětu řízení. Souhlasy byly vydány na Labi (Nučnice a Třeboutice), na účelové vodní cestě Matylda (Most), na ostatní vodní cestě (bývalý pískník Předměřice nad Labem) a nesouhlasné na ostatní vodní cestě Ohře (Tisová-Černý Mlýn) V jednom případě se jednalo o lokalitu štěrkopískovny Náklo, kde o tuto činnost požádala firma MANEL - - AQUA, s. r. o. K těmto rozhodnutím nebyla podána odvolání.

Oblast plavebního provozu

Celkem bylo vydáno 326 rozhodnutí ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), a č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Proti těmto rozhodnutím byla podána 2 odvolání.

Z toho, ve správním řízení vedeném podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, pro spáchání správního deliktu ve vztahu k zákonu č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, bylo vydáno 11 rozhodnutí, kterými byli postiženi provozovatelé plavidel. Jednalo se o provozování plavidel na vodní cestě bez schválení technické a provozní způsobilosti plavidla. Dále byl spáchán 1 správní delikt podle ustanovení § 44 odst. 5 písm. c) zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a 7 správních deliktů podle

ustanovení § 43 odst. 3 písm. b) téhož zákona. Žádné z vydaných rozhodnutí nebylo napadeno odvoláním.

Ve správním řízení vedeném podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, pro porušení zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), nebyla vydána žádná rozhodnutí.

Pro souběh porušení zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), nebylo v roce 2010 vedeno správní řízení.

Podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, bylo vydáno celkem 310 rozhodnutí. Ve 267 případech se jednalo o rozhodnutí, kterými byla povolena veřejná akce na vodě, jež mohla ohrozit bezpečnost a náležitý pořádek v plavbě. Ve 3 případech se jednalo o rozhodnutí o výsledku šetření plavebních nehod. Proti 1 rozhodnutí o výsledku odborného šetření plavební nehody bylo podáno odvolání. Ve 3 případech bylo rozhodnuto o zastavení řízení. Ve 3 případech bylo vydáno usnesení o přerušení řízení a v 1 případě usnesení o společném řízení – rozšíření předmětu řízení. Nebylo podáno odvolání.

Podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve vazbě na zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, bylo vydáno 38 rozhodnutí, kterými byli postiženi vůdci plavidel. V 5 případech byla vydána rozhodnutí v příkazním řízení. Jednalo se o postihy vůdců plavidel za vedení vodního skútru mimo prostor zvlášť vyznačený pro tento účel, za vedení plavidla mimo výtlačný režim plavby, vedení plavidla bez toho, aby vůdce plavidla byl držitelem průkazu způsobilosti k vedení plavidel, za vedení plavidla, které nemělo vyznačeno poznávací znaky, postih za způsobení nehody v plavebním provozu, nerespektování významu plavebního znaku zakazujícího vytvářet vlnobití nebo sání a za vedení plavidla pod vlivem alkoholických nápojů apod. Souběh 2 přestupků byl projednáván ve 14 řízeních. Rozhodnutí byla napadena odvoláním ve 2 případech.

Oblast dokladů plavidel

Celkem bylo vydáno 13 správních rozhodnutí a 7 správních usnesení.

V 7 případech se jednalo o schválení typu plavidla a ve všech těchto případech bylo žadatelům vyhověno. V 1 případě bylo vydáno rozhodnutí o neschválení technické dokumentace na stavbu 1 kusu rekreačního plavidla, kromě jiného zejména pro nezpůsobilost navrhovaného lodního trupu. Ve 3 případech bylo vydáno rozhodnutí o nevydání lodního osvědčení pro technickou nezpůsobilost plavidla, dvakrát z důvodů stáří přívěsného motoru a jednou pro narušenou konstrukci trupu. V 1 případě se jednalo o žádost o změnu vlastnictví plavidla, která neobsahovala potřebné náležitosti podání, k doplnění nedostatku podání byl žadatel vyzván. Vzhledem k tomu, že chybějící náležitosti nebyly doloženy, žádost byla zamítnuta.

Ze 7 usnesení se u 2 jednalo o přerušení a u 5 usnesení o zastavení řízení o vydání dokladu plavidla z důvodů nedoložení patřičných náležitostí potřebných k vydání tohoto dokladu.

Proti správním rozhodnutím se nikdo neodvolal a všechna již nabyla právní moci.

Oblast dokladů osob

V roce 2010 bylo neúspěšným žadatelům o některý z dokladů osob vydáno 458 rozhodnutí o zamítnutí jejich žádosti. Z tohoto počtu bylo 407 rozhodnutí pro žadatele o způsobilost vůdce malého rekreačního plavidla a 51 pro žadatele o způsobilosti jiných než malých plavidel. U nich se potom 18 rozhodnutí týkalo kapitánů I. až IV. třídy, 1 rozhodnutí převozníka I. třídy, 16 rozhodnutí lodníků, 4 rozhodnutí vedení plavidla pomocí radaru, 2 rozhodnutí osvědčení odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy a 10 rozhodnutí se týkalo osvědčení o zvláštních znalostech ADNR.

Rozhodnutí byla vydána na základě nesplněných podmínek požadovaných pro vydání těchto dokladů. Proti rozhodnutí se odvolal 1 uchazeč.

Odvolací řízení

Legislativně právní útvar předal v uplynulém roce odvolacímu orgánu Ministerstvu dopravy České republiky celkem 4 odvolání proti rozhodnutí Státní plavební správy. 1 odvolání směřovalo proti rozhodnutí o šetření plavební nehody. Odvolací orgán věc vrátil Státní plavební správě k novému projednání a rozhodnutí. 2 odvolání byla odvolacím orgánem zamítnuta a rozhodnutí Státní plavební správy potvrzena. Ve věci posledního odvolání bylo řízení o odvolání odvolacím orgánem zastaveno.

9.2. Správní jednání

V hodnoceném období bylo vydáno celkem 223 souhlasů a vyjádření ke stavbám na vodních cestách ve smyslu zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, rovněž bylo vydáno 112 souhlasů k umístění plovoucích zařízení nepodléhajících evidenci, která slouží k umístění malých plavidel a k rekreačním účelům (koupání, slunění).

Zaměstnanci Státní plavební správy se účastnili celkem 112 vodoprávních a stavebních řízení.

Bylo vydáno 157 vyjádření k územním plánům sídelních útvarů a velkých územních celků. Vyjádření a stanoviska Státní plavební správy jsou respektována a zapracována do projednávaných dokumentací a vydávaných rozhodnutí.

Dále proběhlo celkem 40 státních kontrol veřejných přístavů.

10. Průřezová a metodická činnost

Oblast legislativních a právních věcí

Legislativně-právní útvar poskytoval v minulém roce právní pomoc všem pobočkám a útvarům Státní plavební správy při řešení složitějších případů aplikace práva. Legislativně-právní útvar po celý rok zajišťoval informace o nových právních předpisech, které se týkají činnosti Státní plavební správy. Došlo k novelizacím několika vnitřních předpisů, zejména metodických pokynů, vysvětlivek a jiných.

Útvar realizoval metodické semináře zaměřené na aplikaci správního řádu ve vztahu k zákonu o vnitrozemské plavbě. Pro zaměstnance byla připravena samostatná práce, ve které si mohli ověřit své znalosti a dovednosti v této oblasti.

Zaměstnanci útvaru se aktivně zúčastňovali legislativních prací probíhajících na Ministerstvu dopravy České republiky, týkajících se plánované novelizace zákona o vnitrozemské plavbě.

V průběhu roku probíhaly činnosti směřující k prodeji nepotřebného nemovitého majetku, s nímž je příslušná Státní plavební správa hospodařit.

V uplynulém roce bylo realizováno 18 veřejných zakázek, přičemž vždy se jednalo o zakázky malého rozsahu. 2 veřejné zakázky byly následně zrušeny.

Legislativně-právní útvar aktivně po celý rok spolupracoval s Ministerstvem školství České republiky, jakožto národním koordinátorem pro uznávání odborných kvalifikací. Zaměstnanci legislativně právního útvaru zastupovali Státní plavební správu jako uznávací orgán dle zákona č. 18/2004 Sb., o uznávání odborných kvalifikací, v pracovní skupině připravující novelizaci tohoto zákona.

Stejně jako v minulých letech se útvar podílel na tvorbě všech smluv, zajišťoval jejich archivaci a vedl Sbíрку zákonů.

Škodní komise v minulém roce řešila celkem 5 případů škod způsobených zaměstnanci na majetku zaměstnavatele. Jednalo se o běžné provozní případy a nedošlo k podstatné škodě na majetku Státní plavební správy.

Oblast vodních cest

V metodické oblasti probíhala průběžná spolupráce s pobočkami při řešení jednotlivých problémů jejich činnosti, včetně činnosti kontrolní.

V obecné problematice vodních cest byla prezentována stanoviska Státní plavební správy pro Ministerstvo dopravy České republiky i ostatní spolupracující resorty včetně orgánů regionální samosprávy. Krom jiného Státní plavební správa vydávala opakovaná stanoviska ve smyslu trvajících požadavků na udržování, popř. úpravy vodních cest tak, aby jejich parametry odpovídaly hodnotám stanovených v příslušných předpisech.

Byla definitivně dořešena otázka přesného rozdělení územní působnosti jednotlivých poboček (konkrétně na labské vodní cestě) a pro zkvalitnění spolupráce správce vodní cesty se Státní plavební správou byly na jednotlivé závody zaslány údaje o hodnotách nové říční kilometráže, na nichž se působnost poboček mění z jedné na druhou.

Na žádost provozovatelů vodní dopravy byly vydány informace korigující jejich požadavky na sdělení maximálních hodnot ponorů na jednotlivých úsecích vodní cesty a zdůrazněny principy, kterými je třeba se v určování těchto maximálních ponorů řídit.

Státní plavební správa se účastnila formou vysvětlujících informací řešení stížnosti obyvatel pražské Kampy na provoz přístaviště osobní lodní dopravy v uvedené lokalitě. Zde podala výklad technických podmínek a osvětlila roli Státní plavební správy při zřizování přístaviště a jeho následném provozování.

Ministerstvu dopravy České republiky byla na základě požadavků plavecké veřejnosti doporučena změna statutu vodní nádrže Slezská Harta ve smyslu vyhlášky č. 241/2002 Sb. o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě, z vodní plochy, kde je plavba se spalovacím motorem zakázána, na oblast s možností provozu veřejné vodní dopravy a plavby plavidel plujících pomocí plachet a využívajících pomocný lodní spalovací motor.

Do odborné diskuse o nejednoznačném výkladu zákonných ustanovení o přístavních poplatcích přispěla Státní plavební správa svým stanoviskem k vybírání poplatků v přístavu Děčín-Rozbělesy. Dělo se tak na podnět provozovatele vodní dopravy. Státní plavební správa podpořila již dříve vydané stanovisko Ministerstva dopravy České republiky a vyšla ve stanovisku z názoru, že poplatky lze při stání ve veřejném přístavu uplatňovat pouze za přidané služby se stáním související.

Značná část roku se nesla ve znamení přejímky a uvedení do pravidelného provozu telematického systému vodní dopravy na labsko-vltavské vodní cestě LAVDIS. Aby Státní plavební správa dostála svým povinnostem, vyplývajícím z příslušných ustanovení zákona o vnitrozemské plavbě a příslušné prováděcí vyhlášky o informacích zaznamenávaných v Říčních informačních službách, ujala se správy a provozování tohoto systému. Bylo definitivně zprovozněno středisko říčních informačních služeb v děčínské pobočce Státní plavební správy a plavecká veřejnost byla informována o jeho službách. Vzhledem k složitosti systému a k jeho propojení na více vnějších subjektů lze předpokládat, že definitivní nastolení plynulého a bezporuchového provozu při dodržení zákonnými ustanoveními daného obsahu a parametrů říčních informačních služeb bude tato problematika významnou náplní dotčených zaměstnanců Státní plavební správy i po značnou část roku 2011.

Oblast geografických informací

V oblasti geografických informací došlo v průběhu roku ke změně platformy poskytování online plavebních map z prostředí ArcIMS do nového ArcGIS Serveru. Tento nový webový portál je jednodušší a uživatelsky přívětivější. Byly do něj implementovány rastrové mapy celé České republiky ve třech měřítcích 1:500 000, 1:150 000 a 1:50 000. Dále byly zavedeny polohopisné mapy StreetNet a aktualizované ortofotomapy.

Byla provedena aktualizace elektronických plavebních map ve formátu PDF (Portable Document Format) a rozšíření o nové mapy přehradní nádrže Lipno v měřítku 1:10 000 a tiskovém rozměru A3.

Koncem roku byly vygenerovány nové navigační mapy Inland Ecdis v platném formátu 2.1, čímž byl splněn úkol daný harmonizační pracovní skupinou Inland Ecdis.

V pilotním projektu byla provedena pasportizace Labské vodní cesty. Tato metoda je založena na současném snímání kamerami a laserscany synchronizovanými v čase a lokalizovanými přesnými přístroji GPS. Po projetí vodní cesty s těmito přístroji vzniknou data, ke kterým je možné se zpětně vracet a prostřednictvím postprocesingu a za využití speciálního software odměřovat souřadnice, vzdálenosti či plochy objektů na vodní cestě bez nutnosti se na dané

místo zpět vracet. Podmínkou je, aby příslušný objekt byl viditelný alespoň na dvou snímcích. Což je splněno u 99,8 % objektů.

Ve spolupráci s firmou DHI, a. s., byl vytvořen matematický model regulovaného úseku Labe pro účely výpočtů a tvorby hloubkových dat na základě aktuálního vodního stavu na vodočtech v Ústí nad Labem a v Děčíně.

Státní plavební správa je povinnou osobou a v souladu s implementačními pravidly směrnice INSPIRE jsme povinni zajistit zveřejnění metadat prostřednictvím nově vzniklého Národního geoportálu INSPIRE. Tento úkol byl splněn v daném termínu. V souvislosti s plněním směrnice INSPIRE Státní plavební správa bude muset upravit datové modely jimi spravovaných dat.

Oblast plavebního provozu

Poskytování informací, stanovisek nebo vyjádření k dotazům, podávaných telefonicky nebo elektronickou formou provozovateli plavby jinými osobami působícími v oboru vnitrozemské plavby, sportovními organizacemi i jednotlivci, patřilo k běžné operativní činnosti na tomto úseku. Byla podávána vysvětlení k některým ustanovením předpisů platných ve vnitrozemské plavbě, k platnosti nebo k nabytí účinnosti některých novel předpisů nebo k zásadním provozním podmínkám při plavbě na vodních cestách dopravně významných i na vodních cestách pro plavbu nesledovaných. Metodická spolupráce na jednotlivých úsecích výkonu státního dozoru vedla nezdědky k novelizaci nebo tvorbě nových vnitřních aktů řízení.

V zájmu jednotných postupů při výkonu státního dozoru byla dána do souladu s novelizací předpisů platných ve vnitrozemské plavbě směrnice pro odborné šetření nehod v provozu na vnitrozemských vodních cestách České republiky, směrnice pro postup při povolování přeprav nebezpečných věcí vodní dopravou na území České republiky a vysvětlivka k provádění dechových zkoušek na alkohol u lodních posádek. Pokračovalo se na upřesnění dat prováděných kontrol v rámci státního dozoru na plavbu a ukládaných do informačního systému Státní plavební správy v modulu kontroly. Výkon státního dozoru byl následně vykazován jednotlivými pobočkami za každé čtvrtletí po jednotlivých měsících odboru auditu, kontroly a dozoru Ministerstva dopravy České republiky prostřednictvím odboru plavby.

Státní plavební správa v oblasti plavebního provozu spolupracovala s Českým vysokým učením technickým v Praze na rozpracování osnovy přednášek o odborném šetření plavebních nehod v rámci přípravy nového výukového předmětu o odborném šetření a vyšetřování dopravních nehod. Pro pracovní skupinu, zabývající se pravidly plavebního provozu na evropských vodních cestách při EHK/OSN, byly vypracovány odpovědi na otázky, obsažené v předloženém dotazníku o národních úpravách v CEVNI, k čtvrté revizi základního dokumentu.

Centrálně je vedena evidence plavebních nehod a každoročně se vyhodnocuje. Výsledky těchto hodnocení se promítají do plánů kontrolní činnosti, vykazují se pro účely Ředitelství vodních cest České republiky, Centra dopravního výzkumu, jsou obsaženy ve Zprávě o činnosti úřadu, v Plavební ročence, početně a graficky se zveřejňují na internetu. V závěru roku byla tak jako každým rokem vyhodnocena plavební nehodovost v roce 2010 jako podklad pro zprávu o situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území České republiky.

V rámci připomínek k připravovaným novelizacím předpisů platných ve vnitrozemské plavbě byla zpracována stanoviska k zákonu č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, zejména k nově koncipované části týkající se provozování vodních skútrů, ukládání pokut v blokovém řízení a praktických zkoušek vůdců

malých plavidel. K důvodové zprávě připravované vyhlášky o stanovení veřejných přístavů, ve kterých se mají rozrušovat ledové celiny, bylo vypracováno vysvětlení, jaký jev lze považovat za ledovou celinu a jak postupovat při údržbě přístavních bazénů za účelem udržení jejich splavnosti v zimních podmínkách s vyloučením škod, které by mohly vzniknout opožděným rozrušováním ledové celiny. Byla provedena revize některých položek zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, a navržena jejich úprava. Byla vypracována řada poznámek a připomínek k některým bodům předloženého podkladového materiálu návrhu na zřízení Komise pro šetření dopravních nehod.

Vysílání plavebních informací bylo začleněno do rádiového provozu v rámci říčních informačních služeb. Plavidla využívají pro hlášení údajů o poloze plavidla a o nákladu rádiového spojení na kanálu 80, jehož kmitočty se pomocí převaděčů šíří po labsko-vltavské vodní cestě. Jedná se o způsob spojení, který je velmi zranitelný a je nepříznivě ovlivňován vnějšími vlivy, ať už se jedná o rušení vzdálenými stanicemi, parazitními kmitočty nebo meteorologickými změnami, ke kterým dochází v závislosti na ročním období. Byla uskutečněna 1 pracovní schůzka s vedením firmy RANET, spol. s r. o., kde byly diskutovány požadavky na kvalitu těchto služeb a minimalizaci poruch. Za účelem lepšího vykrytí labsko-vltavské vodní cesty rádiovým signálem byl posílen jeden z převaděčů a doplněn anténní systém pro vykrytí úseku vodní cesty Labe od Děčína po státní hranici ve Hřensku.

Bylo uskutečněno 1 pracovní setkání s poříčními odděleními Policie České republiky, které za účelem zkvalitnění dohledu na veřejný pořádek na vodních tocích a účasti na společných kontrolních akcích vyhledávaných centrálou Aquapol, svolalo Policejní prezidium České republiky. V závěru jednání byly stanoveny 3 základní úkoly. Určit specifika, která mají poříční oddělení policie a která je nutné začlenit do evidence trestního řízení, prověřit, které informace týkající se evidence vůdců všech plavidel je možné Policii České republiky poskytnout a vyřešit problematiku zasahování policistů v rámci společných kontrol se Státní plavební správou, do 2 krajů, konkrétně Jihomoravského a Zlínského, v oblasti Bařova kanálu. V průběhu roku byla zorganizována a provedena jedna kontrolní akce vyhlášena centrálou Aquapol.

V průběhu roku byla vydána 1 plavební vyhláška, o stanovení nejvyššího ponoru plavidel a zákazu plavby na vodní cestě Vltava v úseku ř. km 233,250 (jez České Vrbné) až ř. km 239,560 (Jiráskův jez).

Oblast dokladů plavidel

V roce 2010 byla metodická činnost v oblasti dokladů plavidel zaměřena zejména na vnitřní soulad postupů a jejich návaznost na platné znění právních předpisů.

V souladu s podmínkami způsobilosti plavidel stanovenými vyhláškou Ministerstva dopravy České republiky byl zaveden zvláštní režim pro prohlídky kormidelního zařízení se strojním pohonem.

Byly podniknuty kroky k tomu, aby plavba českého plavidla s Osvědčením společenství vydaným v jiné zemi Evropského společenství na území České republiky nebyla důvodem k provádění častějších kontrol.

Na základě připomínek provozovatelů bylo zjištěno, že evropská harmonizace vydávání osvědčení jiných než malých plavidel neplní dostatečně svoji úlohu z důvodu odlišných pravidel pro stanovení předepsané posádky plavidla.

Schvalování technické způsobilosti malých plavidel je stále provázeno obtížemi s prosazováním podmínek způsobilosti lodních motorů. Velké úsilí bylo proto nutné věnovat vysvětlování platných pravidel a řešení žádostí o výjimky.

V rámci úsporných opatření byla řešena možnost provádění technických prohlídek malých plavidel soukromou osobou. Státní správa se rovněž potýká s dlouhodobě neřešenou problematikou přiměřené výše správních poplatků za technické prohlídky. Státní plavební správa přikročila k hledání optimální varianty, která by skutečně zlevnila státní správu v oblasti dokladů plavidel a neznamena pro občany zbytečné zatížení. Hlavní problém spočívá v silné provázanosti technických a evidenčních činností.

Oblast technické normalizace plavidel

V oblasti technické normalizace v oboru plavby spočívá zásadní rozsah činnosti v mezinárodní normalizační spolupráci v lodním oboru při tvorbě nových a revidování stávajících norem ISO, CEN a CENELEC a ve spolupráci s Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví při přejímání a zavádění těchto norem do normalizační soustavy České republiky.

Tuto činnost v roce 2010 provádělo Centrum technické normalizace zřízené na Státní plavební správě v roce 2009, které zajišťovalo jak vlastní zpracování normalizační problematiky, tak i práci administrativního charakteru s tím související, jako je např. uzavírání pracovních smluv s externími pracovníky, řízení a kontrola jejich práce, fakturace a platby za jejich práci atd.

V Centru technické normalizace Státní plavební správy bylo v minulém roce zpracováno, připomínkováno a odhlasováno celkem 51 mezinárodních norem v celém spektru lodního oboru, jako je konstrukce plavidel, systémy palivové, sanitární, pohonné, kormidelní aj., vybavení, signální a záchranné prostředky, materiály pro stavbu plavidel včetně nafukovacích člunů a skútrů atd. Ve spolupráci s Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví se uskutečnila 4 zasedání technické normalizační komise v procesu přejímání a zavádění nových norem do soustavy ČSN. Dále také pokračovala správa lodních oborových norem LON. V rámci dohody s Českou obchodní inspekcí pokračovala vzájemná výměna informací týkající se výrobců, dovozců a prodejců rekreačních plavidel a jejich částí.

Vzhledem k nařízené desetiprocentní úspoře mzdových prostředků rozhodlo vedení Státní plavební správy o zrušení Centra technické normalizace a vypovězení rámcové a prováděcí smlouvy o činnosti Centra technické normalizace k 31. 12. 2010. K tomuto datu byla tak ukončena veškerá činnost Centra technické normalizace na Státní plavební správě a po dohodě s Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví předána jinému subjektu.

Oblast dokladů osob

V průběhu roku byl dále upravován modul evidence průkazů způsobilosti Informačního systému Státní plavební správy podle zkušeností a požadavků zaměstnanců poboček.

V uznávání českých průkazů způsobilosti kapitánů I. třídy ve smyslu dohody o spolupráci mezi Ústřední komisí pro plavbu na Rýně a Ministerstvem dopravy České republiky v oblasti průkazů způsobilosti vůdce plavidla a k vedení plavidla pomocí radaru došlo k problémům ze strany Spolkové republiky Německo. Značné problémy se projeví zejména v získávání úsekových osvědčení na německém úseku Rýna.

Plavecké služební knížky, vydávané v České republice, jsou nadále rovnocennými doklady, respektovanými okolními státy. V průběhu roku proběhlo několik jednání s Ústřední komisí pro plavbu na Rýně a delegací Ministerstva dopravy Spolkové republiky Německo o vzájemném uznávání plaveckých způsobilostí členů posádek plavidel. V prosinci 2010 byla uzavřena správní dohoda mezi Ústřední komisí pro plavbu na Rýně a dalšími státy včetně České republiky v této oblasti.

Po ukončení zápisů rýnských způsobilostí do českých plaveckých služebních knížek Státní plavební správou se snížily případy falšování zápisů způsobilostí v těchto dokumentech, zejména občany Slovenské republiky.

Při řešení problémů byla zaměstnankyním poboček a zkušebními komisařům průběžně poskytována metodická pomoc. Byla provedena analýza efektivity práce zaměstnanců dokladů osob s cílem zkrácení výrobních a dodacích lhůt plavebních dokladů. Koncem roku byly připraveny potřebné šablony a dokumenty pro tisk všech průkazů na tiskárnách Státní plavební správy ve formátu plastových ID karet s možností jejich vydávání v den zkoušky.

V březnu proběhlo metodické setkání zaměstnanců dokladů osob za účasti vedoucích zaměstnanců poboček s cílem zformulovat a operativně vyřešit aktuální problémy v této oblasti. Toto setkání splnilo svůj účel a předpokládá se jeho každoroční opakování.

Činnost Státní plavební správy byla prezentována na dvou výstavách určených pro plaveckou veřejnost, v dubnu v Praze na výstavě Lodě na vodě, v říjnu v Brně na Boat Brno a v listopadu na mezinárodním kongresu SKIPPER 2010 ve Slovenské republice.

Bylo zajištěno rozšířené vydání Plavební ročenky 2009 jako jubilejní k 90. výročí vzniku Státní plavební správy.

Oblast vnitřní a vnější kontroly

Vnitřní kontroly byly zaměřeny převážně na prověření dodržování obecných právních předpisů a interních předpisů při vedení odborné a správní agendy jednotlivých oddělení, vedení autoprovozu a prověření užívání legálních počítačových programů v rámci celé Státní plavební správy. Kontroly se prováděly na základě plánu vnitřních kontrol vydaného na daný rok. Dále dle zákona o finanční kontrole ve veřejné správě prováděli příslušní vedoucí zaměstnanci finanční kontrolu v jednotlivých etapách hospodářských operací.

V roce 2010 bylo na Státní plavební správě provedeno 5 vnějších kontrol, a to převážně odborem plavby a vodních cest Ministerstva dopravy České republiky.

V květnu byla provedena kontrola realizace vlastních investic Státní plavební správy – pobočky Děčín (pořízení budovy pro pobočku Děčín, výměna oken a dveří Jiřetín, zpevnění a odvodnění plochy, vytvoření manipulačního prostoru - Děčín). Při kontrole zaměstnanci odboru nezjistili žádné závady.

V červnu provedla Pražská správa sociálního zabezpečení, Praha 8 kontrolu pojistného a plnění úkolů v nemocenském pojištění a důchodovém pojištění. V 5 případech byly zjištěny rozdíly v údajích pro stanovení dávek nemocenského pojištění. Tato chyba však vznikla špatným nastavením v programu Helios přímo od výrobce. Chyba programu byla v následujícím roce výrobcem již odstraněna. Rozdíly v dávkách nemocenského pojištění byly jednotlivým zaměstnancům doplaceny správou sociálního zabezpečení. Jiné závady při kontrole zjištěny nebyly.

V červenci a srpnu provedl opět odbor plavby a vodních cest Ministerstva dopravy České republiky 2 kontroly na pobočkách Přerov a Děčín ve věci prvoinstančních správních spisů a v rámci metodického řízení Státní plavební správy ve věci kontroly dozoru Státní plavební správy nad správci sledovaných vodních cest, provozovateli přístavů, provozovateli plavidel a provozovateli vodní dopravy. Závady byly zjištěny v nedostatečných odůvodněních u správních rozhodnutí ve smyslu § 68 odst. 3 správního řádu – přesné rozvedení úvah, kterými se Státní plavební správa řídila při hodnocení důkazů. Následně byli příslušní zaměstnanci na tuto problematiku proškoleni legislativním právníkem.

V říjnu provedl odbor plavby a vodních cest kontrolu provozu střediska říčních informačních služeb na pobočce Státní plavební správy v Děčíně. Zde byl zjištěn nevyhovující stav ve věci zadávání dodatečného textu v rámci některých zpráv vůdcům plavidel v případech, kdy příslušné výrazy nejsou obsaženy v platném standardu pro tento hlavní směr říčních informačních služeb, nefunkční import dat ze systému ze systému PLAVBA, jehož provozovatelem je státní podnik Povodí Labe, do systému LAVDIS ohledně plánování plaveb, informací o vodních stavech a dalších zpráv vůdcům plavidel a nefunkční import dat od ČHMÚ ohledně předpovědí vodních stavů na 2 dny předem. V rámci přebírání systému do správy bylo s investorem a zpracovatelem systému projednáno odstranění závad.

Oblast mezinárodních vztahů

V roce 2010 se 28 pracovníků Státní plavební správy zúčastnilo 17 zahraničních pracovních cest. Nejčastěji se jednalo v Spolkové republice Německo v rámci bilaterálních vztahů v souvislosti se sdílenou vodní cestou Labe a na Slovensku se Štátnou plavebnou správou. Další častější jednání probíhala s organizacemi OSN, CCIR, PIANC, AQUAPOL.

Velká Británie

Vládní delegát České republiky pro PIANC se jako aktivní člen zúčastnil výročního plenárního zasedání asociace AGA 2010, pracovního zasedání Rady, pracovního jednání sekretářů národních sekcí a následujícího 32. světového kongresu MMX PIANC, který proběhl v Liverpoolu ve dnech 11. až 14. 5. Podrobná zpráva je k dispozici na Ministerstvu dopravy České republiky, odboru plavby a Státní plavební správě.

Slovensko

Ve dnech 13. a 14. 7. proběhlo za účasti 2 zástupců Státní plavební správy 7. zasedání česko-slovenského smíšeného výboru pro vnitrozemskou plavbu. V průběhu jednání byly vzájemně předány informace a stanoviska k jednotlivým oblastem plavby.

Jednání se Státní plavební správou Slovenské republiky se tentokrát uskutečnilo od 13. do 15. 9. na území slovenského partnera. Přítomni byli 4 reprezentanti Státní plavební správy. Obsahem jednání byly změny v právních předpisech České republiky a Slovenské republiky, dohoda plavebních úřadů, vyhodnocení společného dozoru na Baťově kanále, možnosti další spolupráce a v neposlední řadě reakce na nejnovější legislativu Evropské unie.

Od 19. do 21. 11. čtyři zástupci Státní plavební správy aktivně participovali na každoročním Mezinárodním kongresu Skipper 2010 v Poľaně. V průběhu kongresu byli účastníci obeznámeni s aktuálním vývojem plavby v jednotlivých zúčastněných státech. Obsahem kongresu byly přednášky a besedy o cestách námořními jachtami po Středozemním moři i přes Atlantik a výměna zkušeností z rekreační plavby.

Jednání bylo poučné zejména v oblasti výměny zkušeností a při osobním kontaktu mezi účastníky delegací.

Švýcarsko

Ve dnech 8. až 12. 2. a následně 17. až 19. 6. se v souladu s plánem práce Výboru pro vnitrozemskou dopravu, zástupce Státní plavební správy na pokyn Ministerstva dopravy České republiky, odboru plavby, zúčastnil v Ženevě zasedání pracovní skupiny Standardizace technických a bezpečnostních požadavků ve vnitrozemské vodní plavbě EHK/OSN/SC.3/WP.3. Účast Státní plavební správy na těchto zasedáních umožňuje bezprostředně se podílet na tvorbě, harmonizaci a úpravě předpisů ve vnitrozemské plavbě přímo se dotýkající České republiky.

Ve dnech 12. až 5. 11. proběhlo pravidelné zasedání pracovní skupiny vnitrozemské plavby EHK/OSN/SC3. Na základě pozvání OSN v Ženevě a pokynu Ministerstva dopravy České republiky se zasedání zúčastnil 1 zástupce Státní plavební správy.

Následuje popis práce pracovních skupin a publikované výsledky:

Veškeré aktivity EHK/OSN související s vnitrozemskou plavbou jsou vykonávány 2 mezivládními pracovními skupinami. Pod správou Výboru pro vnitrozemskou dopravu EHK/OSN se schází 1 x ročně (většinou v říjnu) Pracovní skupina pro vnitrozemskou vodní dopravu (SC.3), aby zajistila trvalou aktualizaci výše uvedených právních dohod, doporučených postupů a dalších publikací týkajících se vnitrozemské vodní dopravy. Děje se tak za součinnosti Pracovní skupiny pro normalizaci technických a bezpečnostních požadavků (CEVNI atd.) na vnitrozemskou plavbu (SC:3/WP.3), která zasedá 2 x ročně (v únoru a v červnu) za účelem technických a dalších přípravných prací pro SC.3. Dále množství expertních skupin působí pod správou SC.3, aby zajistily flexibilním a efektivním způsobem požadovanou technickou a administrativní podporu.

Další otázky týkající se vnitrozemské plavby, jako např. přeprava nebezpečného nákladu, a rovněž tak ekologické, intermodální, logistické a statistické otázky, jsou pravidelně projednávány ostatními pracovními skupinami EHK/OSN, především Pracovní skupinou pro přepravu nebezpečného nákladu (WP.15), Pracovní skupinou pro intermodální dopravu a logistiku (WP.24) a Pracovní skupinou pro dopravní statistiku (WP.6).

Publikace EHK/OSN o vnitrozemské vodní dopravě, které jsou výsledkem dosavadních jednání a které jsou k dispozici:

Budapešťská úmluva o smlouvě pro přepravu zboží po vnitrozemských vodních cestách (CMNI). Publikace obsahuje text úmluvy v 5 jazycích: nizozemštině, angličtině, francouzštině, němčině a ruštině.

Evropský předpis pro vnitrozemské vodní cesty (CEVNI). Publikace obsahuje harmonizované předpisy pro značky a signály vnitrozemské plavby. K dispozici v angličtině, francouzštině, němčině a ruštině.

Soupis hlavních norem a parametrů sítě Evropských vodních cest („Modrá kniha“). Publikace obsahuje podrobné údaje o existujících a plánovaných parametrech Evropských vodních cest a přístavů, jak jsou uvedeny v dohodě AGN a slouží jako nástroj pro monitorování zavádění AGN.

Doporučené postupy pro harmonizaci celoevropských technických požadavků na vnitrozemská plavidla (Rezoluce EHK/OSN č. 61). Postupy tvoří jednotné předpisy pro konstrukci a výstroj plavidel, jejich prohlídky a vydávání lodních osvědčení.

Zařízení pro přepravu odpadu vzniklého na plavidlech na evropských vnitrozemských vodních cestách. Vyzvedávání odpadu z plavidel a jeho přeprava ke zpracování na pobřeží je nezbytnou prevencí znečištění vnitrozemských vodních cest plavidly. Tato publikace obsahuje informace o zařízeních situovaných na břehu i o plovoucích zařízeních dostupných na evropských vnitrozemských vodních cestách.

Mapa evropských vnitrozemských vodních cest. Tato mapa je aktualizována každých 5 až 6 let a zobrazuje veškeré evropské vnitrozemské vodní cesty, které mohou být použity pro obchodní dopravu. Vodní cesty jsou prezentovány v souladu s Rezolucí EHK/OSN č. 32 a obsahují užitečné informace o parametrech každého úseku vnitrozemských vodních cest. Aktuální publikace pochází z roku 2006.

Jednotná terminologie EHK/OSN pro radiové spojení ve vnitrozemské plavbě. Tato ucelená publikace obsahuje pětijazyčné fráze doporučené pro užití v radiové komunikaci za účelem předejití nedorozuměním. Aktuální publikace je z roku 2010.

Bílá kniha trendů v rozvoji vnitrozemské plavby a její infrastruktury. Byla vydána v roce 1996, popisuje související ekonomické, právní a infrastrukturní aspekty vnitrozemské plavby, její výhody i nedostatky a obsahuje doporučené postupy pro další činnost s ohledem na podporu dopravy na vnitrozemských vodních cestách. Očekává se vydání 2. edice v roce 2011.

Rakousko

Dne 7. 4. proběhlo ve Vídni za účasti 2 pracovníků Státní plavební správy školení na téma implementace Evropské databáze plavidel. Účastníci zde byli nejen obeznámeni se stavem v jednotlivých zúčastněných státech, nýbrž i s budoucím postupem implementace Evropské databáze plavidel.

Francie

Ve dnech 27. až 29. 1. se uskutečnilo ve Štrasburku zasedání, na kterém byly projednány zápisy kvalifikací v plaveckých knížkách mezinárodního formátu. Za Státní plavební správu byl přítomen zástupce z odboru kontroly a metodiky.

4. verze multilaterální dohody mezi Ústřední komisí pro plavbu na Rýně a dalšími státy o vzájemném uznávání plaveckých služebních knížek byla projednána ve Štrasburku od 24. do 26. 3. Přítomen byl odborný metodik Státní plavební správy společně s delegací Ministerstva dopravy České republiky. Projednaná dohoda by měla nahradit dosavadní praxi, kdy jsou české plavecké knížky uznávány v rámci CCNR na základě usnesení plenárního zasedání Ústřední komise pro plavbu na Rýně č. 26 z 10. 5. 2000.

Spolková republika Německo

Ve školicím středisku pro německé státní zaměstnance v Hannoveru se ve dnech 12. až 16. 4. uskutečnil pravidelný seminář týkající se mezinárodní databáze dokladů platných na evropských vodních cestách nazvané TDW. Školení bylo pořádáno pod záštitou mezinárodní organizace Aquapol. Byly zde prezentovány dosavadní zkušenosti s využíváním databáze a diskutovány další možné postupy. Účastníci byli obeznámeni s detailnějším popisem vkládaných dokladů. Za Státní plavební správu byl přítomen 1 zástupce.

Ve dnech 24. až 29. 5. se zúčastnil 1 zaměstnanec Státní plavební správy jednání Pracovní skupiny 125 pro říční informační služby ustavené vykonávající svou činnost v rámci PIANC. Byla zde prezentována fakta týkající se stavu implementace říčních informačních služeb i budoucí vize.

Ve dnech 21. až 24. 6. proběhlo v Schwerinu jednání s Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost. Byla projednána agenda plavebních předpisů, průkazů způsobilosti, lodních osvědčení a plavebního provozu. Přítomni byli 4 zástupci Státní plavební správy.

V měsíci srpnu proběhlo jednání zástupce Ministerstva dopravy České republiky a 3 zástupců Státní plavební správy s delegací Ministerstva dopravy Spolkové republiky Německo a Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost k problematice vzájemného uznávání způsobilostí členů lodních posádek. Stanovisko německé strany k řešení problematiky nebylo do konce roku známé.

Dne 19. 11. se v Bad Schandau za účasti zástupce Státní plavební správy uskutečnil nácvik koordinovaného postupu při krizových situacích na vodě. Přínos jednání spočíval v seznámení se s německým způsobem práce, technickým vybavením a technikou.

Belgie

Ve dnech 9. až 12. 3. se v Monsu konala kombinovaná schůze Aquapolu sestávající ze zasedání Rady pro vnitrozemskou plavbu, její pracovní skupiny a souvisejících seminářů. Za Státní plavební správu byl přítomen 1 zástupce. Účast plavební správy umožňuje vzájemnou výměnu aktuálních informací v oblasti plavby a zároveň seznámení se s nejnovějšími evropskými trendy.

V Antverpách proběhla ve dnech 7. až 10. 9. kombinovaná schůze Aquapolu tvořená zasedáním Rady pro vnitrozemskou plavbu, její pracovní skupiny a souvisejícími semináři. Přítomnost zástupce Státní plavební správy umožnila se aktivně podílet na plánu činnosti organizace Aquapol pro rok 2011.

Ruská Federace

Od 26. 9. do 1. 10. v St. Petersburgu v rámci PIANC zasedala Expertní skupina pro harmonizaci ECDIS. Přítomen byl i zástupce Státní plavební správy, která je oficiálním producentem plavebních map pro Českou republiku. Zajišťuje též jejich distribuci. Tématem jednání bylo doplnění datového modulu.

Oblast poskytování informací

V průběhu roku 2010 obdržela Státní plavební správa 4 žádosti o poskytnutí informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, které byly vyřízeny v příslušných lhůtách. Nebyla podána žádná stížnost na způsob vyřízení těchto žádostí Státní plavební správou.

Vydané plavební vyhlášky			
Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
1/2010	o stanovení nejvyššího ponoru plavidel a zákazu plavby na vodní cestě Vltava v úseku ř. km 233,250 (jez České Vrbné) až 239,560 (Jiráskův jez)	15. 8. 2010	20. 9. 2010

11. Hospodaření

11.1. Schválený rozpočet

Na základě usnesení č. 1518 Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky schváleného zákona o státním rozpočtu České republiky na rok 2010, stanovilo Ministerstvo dopravy České republiky svým dopisem č. j. 552/2009-410-ROPO/1 Státní plavební správě objemy schváleného rozpočtu takto:

Souhrnné ukazatele

Příjmy celkem	240 tis. Kč
Výdaje celkem	74 657 tis. Kč

Specifické ukazatele - příjmy

Daňové	0 tis. Kč
Nedaňové příjmy, kapitálové příjmy a přijaté transfery	240 tis. Kč
v tom: Ostatní nedaňové příjmy, kapitálové příjmy a přijaté transfery	240 tis. Kč

Specifické ukazatele – výdaje

Ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu	76 657 tis. Kč
---	----------------

Průřezové ukazatele

Platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci	24 367 tis. Kč
v tom: Platy zaměstnanců	24 291 tis. Kč
Ostatní platby za provedenou práci	76 tis. Kč
Povinné pojistné placené zaměstnavatelem	8 285 tis. Kč
Převod fondu kulturních a sociálních potřeb	486 tis. Kč
Platy zaměstnanců ve státní správě	24 291 tis. Kč
Náhrady mezd v době nemoci	45 tis. Kč

Výdaje na financování programů reprodukce majetku

	26 783 tis. Kč
v tom: Kapitálové výdaje	26 009 tis. Kč
v tom: Běžné výdaje	3 774 tis. Kč

Počet zaměstnanců

85 osob

Neinvest. transfery mezin. org. a nadnár. orgánům

6 tis. Kč

11.2. Vývojové tendence hospodaření

Vývojové tendence hospodaření Státní plavební správy jsou patrné z následující tabulky:

Rok		2005	2006	2007	2008	2009	2010
Příjmy	v tis. Kč	980	493	445	569	671	1 008
Výdaje	v tis. Kč	70 870	76 306	66 311	75 766	77 474	60 696
	Běžné výdaje	43 522	44 204	46 000	52 192	54 767	49 090
	Výdaje na programové financování	27 348	32 102	20 311	23 574	22 707	11 606

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

11.3. Příjmy rozpočtových organizací

Závazný ukazatel příjmů byl pro rok 2010 splněn. Příjmy Státní plavební správy za rok 2010 činily 1 008 156,75 Kč a byly odvedeny do státního rozpočtu.

Státní plavební správa nemá hospodářskou činnost.

11.4. Správní poplatky a pokuty

Do 31. 12. 2010 bylo vybráno správních poplatků formou kolků za 9 800 případů v hodnotě 3 753 350 Kč.

V roce 2010 byl předepsán 1 případ správního poplatku ve výši 1 500 Kč, který byl zaplacen na účet Státní plavební správy ve výši 1 500 Kč.

Z roku 2009 zůstalo neuhrazeno 75 případů správních poplatků v hodnotě 60 600 Kč, které byly uhrazeny na účet Státní plavební správy v počtu 40 případů ve výši 32 600 Kč. Dále bylo zaplaceno 33 případů v kolcích ve výši 26 400 Kč. V evidenci Státní plavební správy zůstávají neuhrazeny 2 případy ve výši 1 600 Kč správních poplatků.

Dále bylo do 31. 12. 2010 uloženo 107 blokových pokut v celkové výši 60 800 Kč.

Právní moc do 4. čtvrtletí roku 2010 nabylo celkem 35 případů pokut uložených ve správním řízení v celkové výši 88 500 Kč.

Celkem 39 pokut ve správním řízení ve výši 90 500 Kč bylo uhrazeno na účet pokut k 31. 12. 2010, 1 náklady řízení ve výši 500 Kč Česká národní banka omylem převedla na pokutový účet. Tento mylný převod byl opraven bankou ve 2. čtvrtletí 2010. Dále byl omylem na pokutový účet zaplacen správní poplatek ve výši 800 Kč a byl poté správně převeden na účet správních poplatků. Dále byla jedna pokuta z roku 2009 (pan Kůstka) snížena Ministerstvem dopravy České republiky o 1 000 Kč. V případě 1 pokuty z roku 2010 (slečna Procházková) bylo Ministerstvem dopravy České republiky zastaveno řízení ve výši 4 000 Kč. Dále byla omylem zaplacena

jedna pokuta ve výši 10 000 Kč Elbau Sand na účet příjmový, tato transakce proběhla v době, kdy už tuto částku nešlo převést na účet pokutový.

V evidenci Státní plavební správy zůstává k 31. 12. 2010 celkem 16 pokut ve výši 62 600 Kč.

11.5. Rozpočtové výdaje

Výdaje na financování programu reprodukce majetku

V roce 2010 bylo vydáno na financování akcí podle Ministerstva dopravy České republiky posledně schváleného rozpočtu 11,61 mil. Kč, z toho 7,97 mil. Kč programových kapitálových a 3,64 mil. Kč programových běžných prostředků. Financování bylo ovlivněno úspornými opatřeními Ministerstva dopravy České republiky – pozastavením a následnou redukcí rozpočtu a vázáním výdajů Státní plavební správy. Oproti v lednu vydanému rozpočtu (26,78 mil. Kč) došlo k postupnému krácení programových prostředků až na polovinu jeho původní hodnoty (13,57 mil. Kč). Přidělené prostředky byly použity zejména na doplnění a náhradu výpočetní techniky včetně obměny zastaralého softwaru, upgrade GIS, na nákup služebny v Petrově a 2 míst k stání v Praze. Byla dokončena nástavba pobočky v Přerově a realizována akce Kancelářská technika a přístroje v redukované podobě a akce Modernizace plovoucí garáže Přerov. Dále byly rozpracovány víceleté akce – Nákup služebny Hluboká, Stanoviště pro výkon TK-MP a parkoviště v Děčíně a Zpevnění a odvodnění plochy, vytvoření manipulační plochy tamtéž. U posledně jmenované akce byla část rozpočtu převedena do nároků nespotřebovaných výdajů s čerpáním v roce 2011.

Běžné výdaje

Z plánovaného objemu finančních prostředků (po provedení všech rozpočtových opatření včetně zahrnutého vázání výdajů uloženého Státní plavební správě pro rok 2010) ve výši 49 751 tis. Kč bylo vyčerpáno 49 090 tis. Kč.

12. Plán práce a prostředků na platy

12.1. Zaměstnanci

Státní plavební správě byl stanoven počet zaměstnanců na rok 2010 na 85 osob.

V roce 2010 byl průměrný evidenční počet zaměstnanců ve fyzických osobách 91 a průměrný počet zaměstnanců přepočtený 89.

Ukazatel prostředků na platy a ostatní platby za provedenou práci byl Státní plavební správě stanoven částkou 24 367 tis. Kč, z toho ukazatel prostředků na platy 24 291 tis. Kč – ostatní platby za provedenou práci 76 tis. Kč.

V souladu s Usnesením vlády České republiky č. 54 ze dne 18. 1. 2010 o výdajových opatřeních k dodržení schváleného deficitu státního rozpočtu České republiky na rok 2010 byl Státní plavební správě stanoven ukazatel prostředků na platy a ostatní platby za provedenou práci částkou 24 123 tis. Kč, z toho na platy zaměstnanců 24 048 tis. Kč a na ostatní platby za provedenou práci 75 tis. Kč (dopis Odboru financí a ekonomiky Ministerstva dopravy České republiky č. j. 40/2010-410-ROPO/2 ze dne 3. 2. 2010).

Na základě Usnesení vlády České republiky č. 372 ze dne 24. 5. 2010 o zabezpečení personální potřeby pro provoz Říčních informačních služeb Státní plavební správy byl zvýšen limit počtu zaměstnanců o 6 osob (v ročním přepočteném stavu 89 osob) a prostředky na platy o 1 020 tis. Kč, tj. na 25 068 tis. Kč (dopis odboru financí a ekonomiky Ministerstva dopravy České republiky č. j. 275/2010-410-ROPO/1 ze dne 20. 7. 2010).

V souvislosti s požadavkem pro účel vyplacení odstupného zaměstnancům byl Státní plavební správě upraven ukazatel prostředků na platy a ostatní platby za provedenou práci o 250 tis. Kč (dopis odboru financí a ekonomiky Ministerstva dopravy České republiky č. j. 487/2010-410-ROPO/1 ze dne 9. 12. 2010). Na vyplacení odstupného bylo vyčerpáno 203 673 Kč.

12.2. Absence a úrazovost

V roce 2010 bylo na Státní plavební správě odpracováno 19 919 dnů. Absence činila 570,5 dne; z toho nemoc 388 dnů, tj. 1,89 %, ošetřování člena rodiny 74 dnů, tj. 0,36 %, důležité osobní překážky v práci 29,5 dne, tj. 0,14 %, studijní volno 22 dnů, tj. 0,11 %, pracovní volno bez náhrady platu 38 dnů, tj. 0,18 %, překážky v práci z důvodu obecného zájmu 19 dnů, tj. 0,09 %.

12.3. Prostředky na platy

Plán práce						
Ukazatel	Skutečnost 2009	Plán 2010	Skutečnost 2010	Rozdíl	% Plnění plánu	Index 2010/2009
	a	b	c	b - c	c : b	c : a
Průměrný počet zaměstnanců přepočtený	87	85	89	-4	105	1,02
Prostředky na platy celkem	24 949	24 367	25 393	-1 026	104	1,02
z toho: - platy	24 870	24 291	25 068	-777	103	1,01
- OON	79	76	325	-249	428	4,11
Průměrný plat	23 822	23 815	23 472	343	99	0,99

Závazný ukazatel prostředky na platy a ostatní platby za provedenou práci byl Státní plavební správou dodržen.

13. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti

Činnost Státní plavební správy v roce 2010 nejvíce ovlivňoval pokračující nárůst počtu nově evidovaných malých plavidel, který výrazně převyšuje počet plavidel vymazaných z plavebního rejstříku. Při zákonné povinnosti opakování technických prohlídek malých plavidel vždy po 4 letech dlouhodobě roste počet požadavků na tyto prohlídky prováděné pracovníky Státní plavební správy. Oproti roku 2009 vzrostl tedy počet provedených technických prohlídek o 12 % a dokonce o 45 % vzrostl počet prohlídek oproti stavu z roku 2008. Lodní park jiných než malých plavidel se výrazně nezměnil, do provozu byl uveden v centrální Praze tlačný člun TČ 1000 přestavěný na plovoucí restauraci, proběhla remotorizace 2 tlačných remorkérů a z prostoru Holešovického přístavu byly přemístěny do přístavu Mělník a následně mimo vodní cestu další tlačné remorkéry TR 500 určené k přestavbě.

Zájem o rekreační plavbu se odráží také v počtu žadatelů o získání způsobilosti vůdce malého plavidla. Výrazný nárůst mezi rokem 2008 a rokem 2009 sice již dále nepokračuje, ale počet žadatelů zůstal na vysoké úrovni roku 2009. Vzhledem ke zvýšeným možnostem uplatnění kapitánů I. třídy na zahraničních vodních cestách vzrostl počet uchazečů o tuto způsobilost oproti předchozímu roku 2009 dvojnásobně. Přetrvává také zájem o zřizování půjčoven malých plavidel, zejména těch, která lze za podmínek uvedených v § 4, odst. 4) vyhlášky č. 224/1995 Sb. vést bez průkazu způsobilosti.

Dozor na plavební bezpečnost, vykonávaný Státní plavební správou, je zaměřen zejména do lokalit s rostoucím zájmem o rekreační plavbu, tedy na nádrže vltavské kaskády a do oblasti Prahy. Všude probíhá dobrá spolupráce s poříčními odděleními Policie České republiky nebo Poříčním útvarem Městské policie hl. m. Prahy. Na vodních nádržích je nejčastěji zjišťovaným přestupkem vedení plavidla mimo výtlačný režim plavby. Nákladní doprava na vltavské a středolabské vodní cestě nedosahuje objemů, které umožňuje vybavenost a stav vodní cesty.

V roce 2010 byly dokončeny dvě etapy projektu ke splavnění Vltavy z Českých Budějovic do Týna nad Vltavou, a to vybudování přístaviště Lannova loděnice a úprava horní rejdy plavební komory Hněvkovice. Výrazně pokročily práce na výstavbě ochranného přístavu České Vrbné, plavební komory České Vrbné a vystrojení plavební komory Hněvkovice. Zahájeny byly práce na výstavbě plavební komory Hluboká nad Vltavou a v této lokalitě Státní plavební správa nadále připravuje výstavbu služebny, která by usnadnila zejména dozor na plavební bezpečnost v úseku vodní cesty mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou.

Tento rok byl prvním, který zaměstnanci pobočky Děčín celý strávili v nové administrativní budově v Děčíně-Podmokly. Lepší podmínky pro kancelářskou práci a vhodné prostory pro provádění zkoušek způsobilostí se pozitivně odrazily jak na pozitivních pocitech zaměstnanců, tak dle ohlasů i na dojmech veřejnosti. Vzhledem k množství klientů odbavovaných při úředních dnech hlavně na oddělení dokladů osob se jeví instalování vyvolávacího systému jako nezbytná investice. Budova je sice umístěna mimo záplavové území, ale přívalové deště roku 2010 bohužel potvrdily podezření, že spodní izolace stavby je narušena. Díky dodatečnému schválení investičních prostředků se však v konci roku podařilo zahájit rekonstrukci spodní stavby. Pro garážování vozového parku pobočky se podařilo dlouhodobě pronajmout kryté stání v bezprostřední blízkosti administrativní budovy, které je takových vnitřních parametrů, že umožňuje v případě potřeby i provádění technických prohlídek malých plavidel. Po celý rok probíhalo testování systému

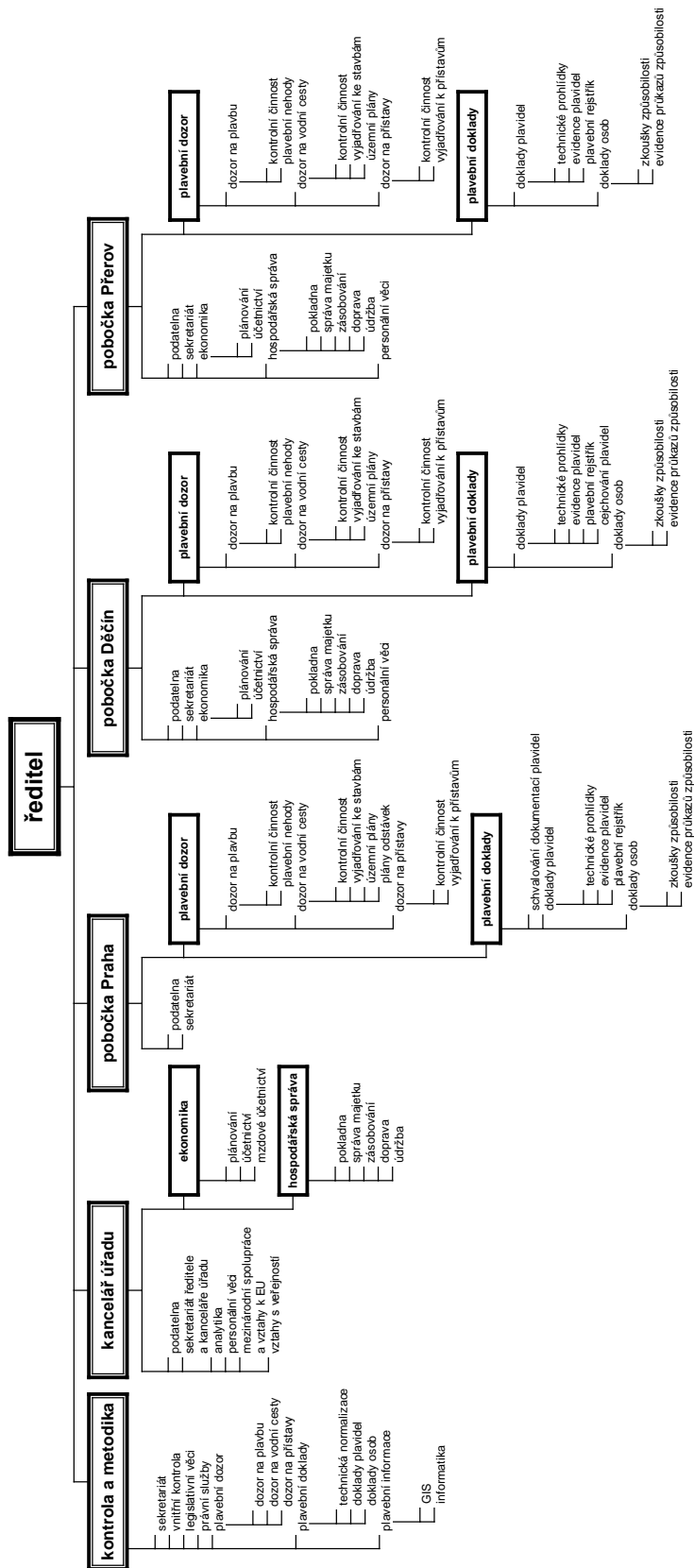
LAVDIS, a od 1.9.2010 po personálním posílení přešlo středisko říčních informačních služeb v Děčíně z jednosměnného provozu v pracovní dny na dvousměnný nepřetržitý provoz.

Vzhledem k trvajícím úsporným opatřením, které se promítly do celé společnosti, nebyly v oblasti působnosti pobočky Přerov zrealizovány žádné významné stavby na vodních cestách.

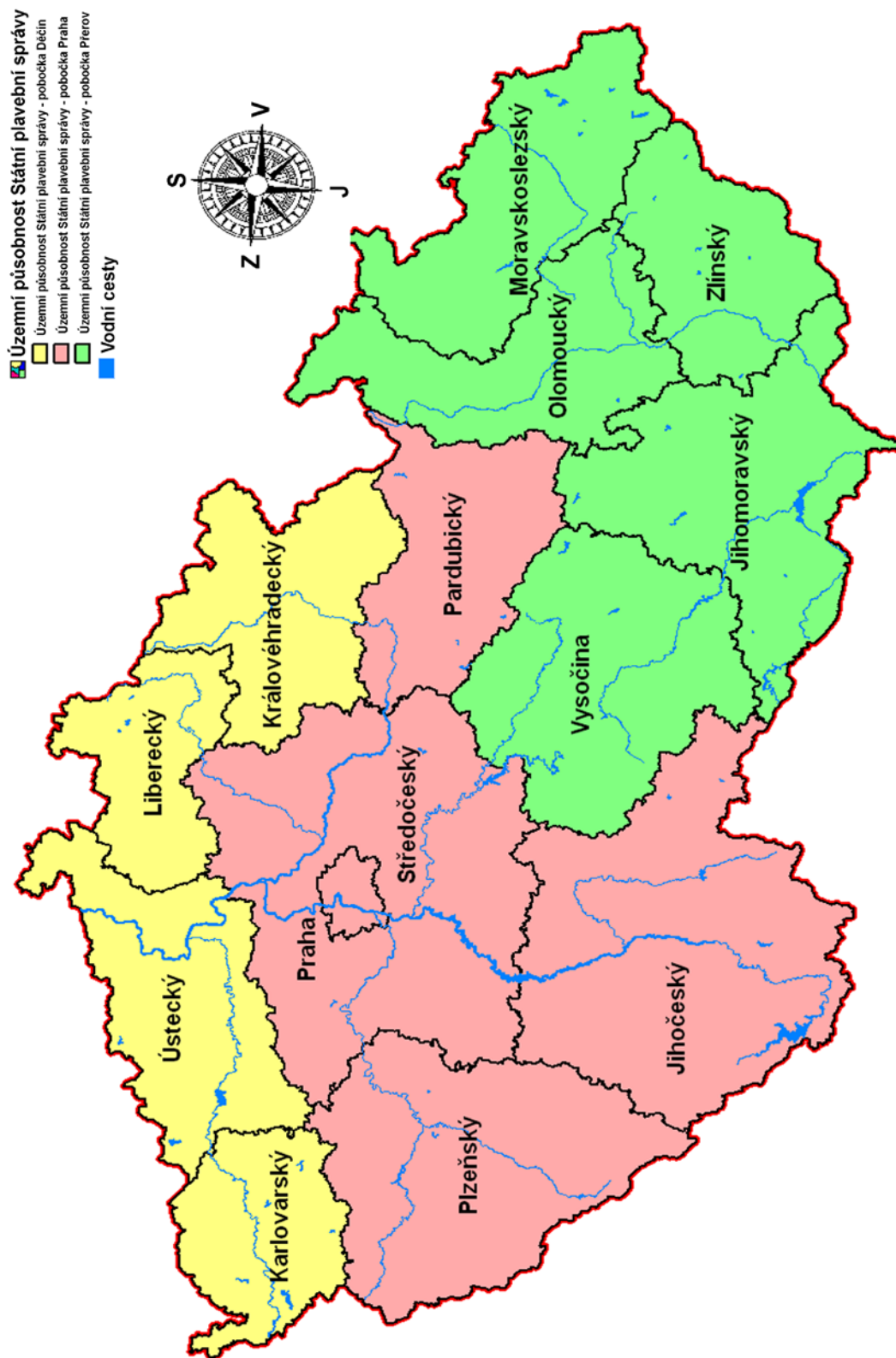
V rámci naplňování Dohody plavebních úřadů Slovenské republiky a České republiky o podrobnostech k zajištění bezpečnosti a plynulosti plavby a k zachování pořádku na společném hraničním úseku vodní cesty Morava a Baťův kanál byla provedena společná kontrola pracovníky plavebních úřadů v úseku Baťova kanálu Skalica – Strážnice. Intenzita plavebního provozu na uvedené vodní cestě si rovněž vyžádala přistoupení k spolupráci s Policií České republiky v oblasti společných kontrol. Na základě vyhodnocení dozorové činnosti bude součinnost s oběma organizacemi pokračovat i v dalším období.

V roce 2010 byla spuštěna na hladinu Brněnské přehrady nová osobní elektro loď typu PIONÝR II, kterých bude postupně v průběhu 3 let postaveno celkem 5 kusů. Investorem je Dopravní podnik města Brna, a. s., Brno, výrobcem společnost JESKO CZ, s. r. o., Pardubice. Nová plavidla nahradí plavidla postavená v 50. letech minulého století, která jsou již provozována na hranici své životnosti.

14. Organizační schéma Státní plavební správy



15. Územní působnost Státní plavební správy



16. Kde nás najdete

Státní plavební správa – ředitelství

Adresa:	Jankovcova 4 170 04 Praha 7 – Holešovice	ID datové schránky: pwzaih7 GPS: N50°6'29.072" E14°27'27.406"
Telefon:	234 637 111	
Fax:	283 871 514	
E-mail:	reditelstvi@spspraha.cz	

Státní plavební správa – pobočka Praha

Adresa:	Jankovcova 4 170 04 Praha 7 – Holešovice	ID datové schránky: 5e2iuqh GPS: N50°6'17.816" E14°27'23.15"
Telefon:	234 637 111	
Fax:	266 710 545	
Mobil:	606 690 011 (pro hlášení plavební nehody)	
E-mail:	pobocka@spspraha.cz	

Státní plavební správa – pobočka Děčín

Adresa:	Husitská 1403/8 405 02 Děčín VI – Letná	ID datové schránky: tiwiuy6 GPS: N50°45'58,8" E14°11'34,7"
Telefon:	412 557 411	
Fax:	412 510 081	
Mobil:	606 690 012, 606 690 025 (pro hlášení plavební nehody)	
E-mail:	pobocka@spsdecin.cz	

Státní plavební správa – pobočka Přerov

Adresa:	Bohuslava Němce 640 750 02 Přerov	ID datové schránky: nkuiu4z GPS: N49°27'04" E17°28'18"
Telefon:	581 250 911	
Fax:	581 250 910	
Mobil:	606 690 013 (pro hlášení plavební nehody)	
E-mail:	pobocka@spsprerov.cz	

Webová stránka Státní plavební správy

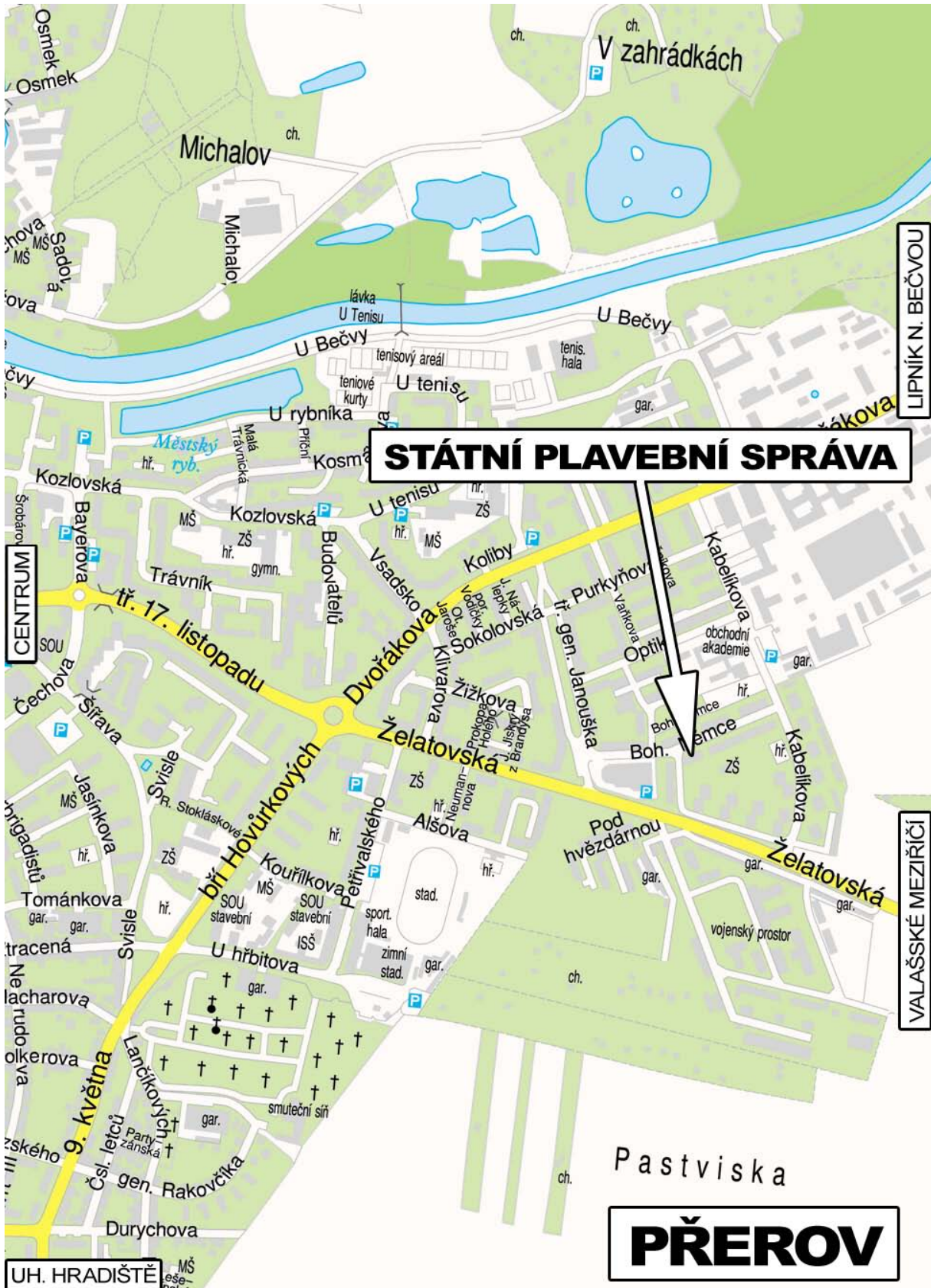
www.spspraha.cz

Úřední hodiny

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







STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA

PŘEROV

Poznámky: