

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



č. j. 168/Ř/12

Státní plavební správa
březen 2012

Obsah

1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2011	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	9
Úkol č. 6	10
Úkol č. 7	10
Úkol č. 8	10
5. Dozor na vodní cesty a přístavy	11
5.1. Plavební poměry	11
5.2. Stavby a úpravy na vodních cestách	14
6. Dozor na plavební provoz a plavební nehody	22
6.1. Dozor na plavební provoz	22
6.2. Plavební nehody	28
7. Dozor na plavidla	30
7.1. Plavidla jiná než malá plavidla	30
7.2. Malá plavidla	32
7.3. Plavební rejstřík	35
8. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel	38
8.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých	38
8.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel	41

9. Správní akty a správní jednání	43
9.1. Správní akty	43
9.2. Správní jednání	45
10. Průřezová a metodická činnost	46
11. Hospodaření	56
11.1. Schválený rozpočet	56
11.2. Vývojové tendence hospodaření	57
11.3. Příjmy rozpočtových organizací	57
11.4. Správní poplatky a pokuty	57
11.5. Rozpočtové výdaje	57
12. Plán práce a prostředků na platy	58
12.1. Zaměstnanci	58
12.2. Absence a úrazovost	58
12.3. Prostředky na platy	59
13. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti	59
14. Organizační schéma Státní plavební správy	62
15. Územní působnost Státní plavební správy	63
16. Kde nás najdete	64

1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2011

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:

91

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

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 aktualizovat související pracovní postupy.

Plnění

Informační systém Státní plavební správy byl průběžně doplňován o nové vlastnosti a novou funkčnost dle aktuálních požadavků Státní plavební správy. Jednalo se např. v modulu „Podání“ o vzhledové úpravy formuláře pro sběrný arch, o přidání tlačítka pro zjištění nejdůležitějšího desetinného znaku spisu, o zjednodušené vkládání poznámky o doručence, o zobrazení údajů podání pro předání do datové zprávy, o evidování způsobu úhrady kolků převodem, v modulu „Plavidla“ o vzhledové úpravy formuláře certifikátů plavidel a o přidání přepínače pro plavidlo mimo provoz, v modulu „Knihovna“ o přidání nových údajů o knize (počet stran, rok vydání a ISBN kód), o potvrzení zapůjčení knihy uživatelem, v modulu „Kontroly“ o možnost evidence osoby, která oznámila přestupek, o vyznačení druhu pokuty a zákona pro udělení pokuty, v modulu „Doklady“ o nezávazné svázání podání s dokladem, v modulu „Zkoušky“ o možnost zaznamenání „původu“ uchazeče na zkoušce, o přidání údajů o úředních záznamech a oblastech plavby pro následně tištěný doklad apod.

Dalším důležitým 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 pokračování prací započatých již v roce 2010. Šlo o doplnění některých nových údajů o plavidlech do stávajícího modulu „Plavidla“ Informačního systému SPS (např. údaj o tom, že plavidlo je mimo provoz), o doplnění potřebných nových formulářů a číselníků (např. číselník kódů nečeských úřadů vydávajících doklady k plavidlům), o odpovídající databázové úpravy a úpravy v replikacích dat apod. 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.

Do modulu „Statistiky“ byly přidány nové statistiky sloužící jako podklad pro zpracování různých přehledů týkajících se blokových pokut na místě nezaplacených a pokut uložených ve správním nebo přestupkovém řízení, počtu výprav dokladů plavidel podle způsobů odeslání a dále byly upraveny stávající statistiky jako např. kontrola plavidel exportovaných do European Hull Database, přehled blokových pokut za období apod.

Modul „Rozšiřování pracovních postupů“ (tedy aktualizace související pracovní postupů) nebyl realizován z důvodu úsporných opatření, kdy byly realizovány jen nezbytně nutné investiční akce.

V roce 2012 budou pokračovat úpravy používaných modulů dle požadavků praxe a systém bude doplněn o nové moduly a pracovní postupy.

Zadání pro rok 2011 bylo splněno.

Úkol č. 2

Organizačně zajišťovat kontrolní akce na vodních cestách ČR vyhlášené Aquapolem, pro jejich realizaci pobočkami Státní plavební správy a poříčními odděleními Policie České republiky připravit příslušné pokyny a následně provést vyhodnocení.

Plnění

Organizačně byly zajištěny a provedeny 2 týdenní kontrolní akce, vyhlášené Aquapolem, a to ve dnech 28. 3. 2011 až 3. 4. 2011 a 16. 5. 2011 až 22. 5. 2011. Program kontroly byl upraven 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. Na kontrolách se podílely všechny pobočky Státní plavební správy. 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. Ve dnech 16. 5. až 18. 5. byl kontrolám přítomen příslušník holandské říční policie, pověřený centrálou Aquapol.

V průběhu obou akcí bylo zkontrolováno celkem 59 plavidel. Kontroly probíhaly na řekách Vltava a Labe, dále na Baťově kanálu a na některých vodních plochách s těžbou štěrkopísku. Ve dvou případech byl zjištěn pozitivní alkohol u kapitánů osobních lodí. V jednom případě bylo vedeno s vůdcem plavidla řízení o přestupku, ve druhém případě pro podezření z trestného činu byla věc předána Polici České republiky. Poruchy zjištěné v optické i akustické výstroji plavidel, v neúplné vyvazovací výstroji a nedostatky v prokazování způsobilosti k vedení malých plavidel byly projednávány jako přestupkové delikvence s příslušnými vůdci plavidel. Na vodních plochách s těžbou štěrkopísku nebylo zjištěno porušení předpisů platných ve vnitrozemské plavbě. S výsledkem kontrolních akcí provedených na vodních cestách České republiky byla seznámena centrála Aquapolu.

Úkol byl splněn.

Úkol č. 3

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

Plnění

Expertní skupina Inland Ecdis

Účast byla vedena převážně elektronickou formou. Celosvětového setkání v Číně se zástupce úřadu nezúčastnil. Na RIS týdnu (říční informační systém) v listopadu 2011 v Benátkách byla Státní plavební správa zastoupena spolupracující firmou VARS Brno, a. s. Informace byly neprodleně předány. Pracovní skupina se převážně zabývala přípravou nového standardu map Inland Ecdis a stěžejní problematikou byly hloubkové informace a jejich interpretace v plavebních mapách. Pracovní skupina znamenala problémy s implementací standardů do navigačních softwarů. Dále byl veden důraz na zvyšování přesnosti u jednotlivých prvků mapy. Dalším důležitým bodem bylo projednání zasílání korekcí pro mapy na základě informace o vodních stavech na vodních

cestách či jejich úsecích. V České republice je to úsek Labe kilometr 726,60 až 767,60 (státní hranice – Ústí nad Labem-Střekov).

Expertní skupina 125 RIS Pianc (říční informační systém)

Účast byla vedena výhradně elektronickou formou. Pracovní skupina se pokouší zpracovat dílčí výstupy z jednotlivých expertních skupin a vytvořit doporučení pro jednotlivé státní i soukromé organizace. Zastřešuje individuální systémy říčních informačních služeb a spolupracuje na implementaci ostatních projektů např. Platina, NEWADA, Wireless Waterway apod.

Expertní skupina Tracing and Tracking Evropské komise RIS

V roce 2011 se konala dvě zasedání expertní skupiny Vessel Tracking and Tracing (sledování pohybu plavidel po vodní cestě). Zřejmě z důvodu nedostatečného zpracování změny v personálním obsazení postu zástupce Státní plavební správy v této skupině nebyla Státní plavební správa obeslána pozvánkou na první zasedání, které se konalo 16. června 2011 v Rotterdamu. Zástupce Státní plavební správy se zúčastnil až zasedání, konaného 18. listopadu 2011 v italských Benátkách. Expertní skupina v rámci svého programu projednávala obdobně jako v případě rotterdamského setkání postup prací na vytváření standardů, parametrů a směrnic pro použití systému AIS (Automatic Identification System) a jeho funkci v zapojení do systémů sledování pohybu a polohy plavidel v rámci říčních informačních služeb.

Dlouhodobý úkol, průběžně se plní.

Úkol č. 4

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

Plnění

Zaměstnanci Státní plavební správy spolupracovali při přípravě novelizace zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a na ní navazující částečné novelizaci zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách.

Podíleli se na přípravě věcného záměru i tvorbě paragrafovaného znění. Dále spolupracovali na přípravě novelizace prováděcích vyhlášek k uvedenému zákonu.

Dlouhodobý úkol, průběžně se plní.

Úkol č. 5

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

Plnění

V roce 2011 se spolupráce na bázi Aquapolu rozvíjela standardním způsobem. Pracovníci Státní plavební správy se aktivně zapojili do organizovaných Společných tematických kontrol, odborných seminářů, zasedání Rady i Pracovní skupiny pro vnitrozem-

skou plavbu. Uskutečnily se rovněž výměnné pracovní pobyty.

V rámci výkonu funkce Styčného důstojníka nebyl zaznamenán výskyt neoprávněného zápisu v plavecké služební knížce, všechny kvalifikace prověřované na mezinárodní úrovni byly platné.

Dlouhodobý úkol, průběžně se plní.

Úkol č. 6

Do konce roku 2012 zrevidovat plavební znaky v elektronických plavebních mapách.

Plnění

V roce 2011 byla provedena částečná revize plavebního značení úseku Středního Labe s tím, že je nutno upravit plavební značení mostních oblouků v elektronické podobě. Další úseky budou dle možností a technického vybavení revidovány během roku 2012.

Po celý rok 2011 probíhala měření a doplňování podkladů do plavební mapy a to jak znaků a plavebních prvků umístěných dříve, tak i znaků, které jsou umísťovány nově. Závěrem roku došlo k poruše na měřicím zařízení. Po odstranění závady a po zlepšení povětrnostních podmínek bude pokračovat měření a celková aktualizace plavebních map i v následujícím roce.

Zadaný úkol je průběžně plněn, tak aby do stanoveného termínu byly všechny plavební znaky v mapách aktualizovány.

Úkol č. 7

Zabezpečit provádění zkoušek jiných než malých plavidel na pobočkách Děčín a Přerov.

Plnění

Na obou pobočkách se v průběhu roku uskutečnilo celkem šest zkoušek jiných než malých plavidel. Úspěšným žadatelům byl vystaven příslušný průkaz způsobilosti.

Úkol byl splněn.

Úkol č. 8

Zabezpečit vydávání všech typů průkazů způsobilosti na plastových kartách s přednostím předáváním průkazu po zkoušce způsobilosti.

Plnění

Po zkušenostech se zaváděním tisku plastových karet v oblasti způsobilosti vůdců malých plavidel došlo ke stejnému rozhodnutí i v oblasti dalších profesních způsobilostí. Přechod na nové doklady proběhl bez komplikací. Držitelé nových dokladů kladně hodnotí rychlost vydání dokladu po zkoušce, jelikož se jedná ve valné většině o členy posádek působící pracovně v zahraničí a často je pro ně komplikované dostavit se k vyzvednutí dokladu v následném termínu.

Tímto bylo zabezpečeno a realizováno vydávání všech typů průkazů způsobilosti na plastových kartách. S výjimkou jediného termínu na děčínské pobočce, kdy nastaly nečekané technické problémy, byly po všech zkouškách způsobilosti předány průkazy ihned po zkoušce způsobilosti.

Poštou byly zasílány průkazy pouze uchazečům, kteří vykonávali zkoušku nebo její část mimo pobočku úřadu a uchazečům, kterým byl vydáván náhradní doklad, a o vydání dokladu požádali korespondenčně. Úkol byl splněn.

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 2011 nedošlo.

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

Plavební odstávka v úseku mezi vodními díly Štěchovice a Vrané nad Vltavou proběhla v plánovaném termínu od května do začátku srpna. Odstávky na plavebních komorách proběhly podle plánu tj. plavební komora Praha–Smíchov (v termínu od 31. 10. 2011 do 27. 11. 2011), Roztoky (v termínu od 26. 9. 2011 do 23. 10. 2011), Dolánky (v termínu od 26. 9. 2011 do 23. 10. 2011), Hořín (v termínu od 26. 9. 2011 do 23. 10. 2011). Odsouhlasené a projednané termíny přerušení plavebního provozu byly dodrženy.

Střední Labe

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

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

Plavební odstávka všech plavebních komor proběhla v naplánovaném termínu, zahájena byla v termínu 26. 9. 2011 a ukončena 24. 10. 2011. Během odstávky na plavebních zařízeních byly provedeny všechny plánované práce.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Stav vodní cesty v kanalizovaném úseku dolního Labe byl uspokojivý. Vodní cesta svými parametry umožňovala bezpečný provoz plavidel stanovených rozměrů. Plavební podmínky v tomto úseku vodní cesty byly v roce 2011 v podstatě příznivé. K zámraze nedošlo.

Zvýšené vodní stavy byly v úseku Mělník až Lovosice příčinou zastavení plavebního provozu pouze ve druhé dekádě měsíce ledna 2011, a to v délce celkem 13 dnů pro poproudňí 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 7 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 6 dnů 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 již zmíněném období v celkové délce 8 dnů, kdy vodní stav na vodočtu v Ústí nad Labem přesáhl limitní úroveň 520 cm.

V úseku Mělník až Lovosice bylo možno využívat zvýhodněných ponorů 210 cm díky zvýšeným průtokům nad 150 m³/s v profilu vodočtu Mělník zhruba po 2/3 roku – v celkové délce 234 dny. V úseku Lovosice až Ústí nad Labem-Střekov bylo možno v první třetině roku na základě vodních stavů na vodočtu v Ústí nad Labem nad 280 cm (resp. nad 300 cm) využívat po dobu celkem 62 dnů zvýhodněný ponor 210 cm (resp. po dobu 48 dní ponor 220 cm).

Malá plavební komora na Masarykově zdymadle Ústí nad Labem-Střekov byla v průběhu dubna a května mimo provoz z důvodu sanace přemostění. z důvodu mimořádné prohlídky a opravy byla mimo provoz malá plavební komora Lovosice od třetí dekády června do začátku října. Od poloviny října do konce roku byla mimo provoz malá plavební komora České Kopisty z důvodu opravy vrat. Odstávky malých plavebních komor nepřinášejí provozovatelům plavidel výrazné omezení plavebního provozu. Naopak k omezení plynulosti plavebního provozu dochází při odstávkách velkých plavebních komor, kdy se sestavy plavidel o rozměrech delších než poskytují malé plavební komory, musejí při proplavení rozpojovat. Velká plavební komora v Roudnici nad Labem byla krátkodobě mimo provoz 5 dní na začátku března a 10 dní na začátku června z důvodu poruchy vrat. Velká plavební komora Štětí byla mimo provoz od dubna do června a jeden týden v srpnu z důvodu poruchy vrat, resp. jejich ovládní. Od října 2010 do konce února 2011 byla mimo provoz velká plavební komora Lovosice. Plavební provoz přes plavební objekty ve Štětí a Roudnici nad Labem byl v uvedených obdobích omezen nutností rozpojovat před proplavením sestavy plavidel delší než 85 m, resp. v Lovosicích delší než 110 m. Velká plavební komora na Masarykově zdymadle v Ústí nad Labem-Střekov byla mimo provoz první dva týdny v prosinci z důvodu zjišťování stavu dosedacích kvádrů prahů v dolní vodě před plánovanou opravou komory, která by měla být zahájena hned zkraje roku 2012. Odstávkou této komory však nedochází k omezení plavby delších sestav vzhledem k 170metrové délce zdejší malé (dvoudílné) plavební komory.

Ve zdrži vodního díla Roudnice nad Labem v oblasti města Roudnice nad Labem byla v květnu 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 povoleno v rámci výcviku vojenských jednotek ve třetím květnovém týdnu pět krátkodobých zastavení plavby, vždy na dvě až tři hodiny v průběhu dne. Ve zdrži vodního díla Ústí nad Labem-Střekov byla v květnu a červnu povolena dvě opakovaná krátkodobá úseková přerušení průběžného plavebního provozu z důvodu pořádání veslařských závodů. V této zdrži bylo v dubnu povoleno jednohodinové zastavení plavby v oblasti loděnice Barkmet ve Lhotce nad Labem v souvislosti se spouštěním lodního kaska na vodní cestu.

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

Dolní Labe – regulovaný úsek

Plavební podmínky v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2011 lze z hlediska průtokových poměrů ohodnotit ve srovnání s kanalizovanou tratí jako výrazně horší. Vodní

stavy nad 275 cm na vodočtu v Ústí nad Labem, kdy provozovatelé plavidel mohou využívat tzv. plnosplavnosti, se vyskytovaly pouze v prvních dvou měsících roku. V období od května do září a v listopadu se vyskytoval vodní stav na vodočtu v Ústí nad Labem převážně pouze do výše 200 cm – viz tabulka Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe. Květen, červen a listopad tak byly měsíce s nejnižšími vodními stavy v roce.

V průběhu zimních měsíců se ledové jevy na vodní cestě nevyskytly, k zastavení plavebního provozu z důvodu zámrazy na vodní cestě ani v přístavních bazénech nedošlo.

Plavební provoz byl pro vysoký vodní stav zastaven pouze v druhé dekádě ledna v celkové délce 6 dnů. z důvodu plavebních překážek nebo oprav na vodní cestě nebyl v regulovaném úseku dolního Labe průběžný plavební provoz zastaven.

Plavební provoz byl třikrát krátkodobě zastaven v oblasti Děčína pro umožnění tradičních veřejných sportovních akcí. V květnu se jednalo o dvou a půlhodinové zastavení plavby pro mezinárodní závod vodních skútrů mezi centrální částí Děčína a městskou částí Vilsnice, v červenci a v srpnu pak jednohodinová zastavení plavby pro plavecké etapy triatlonových závodů.

Informace o krátkodobém přerušení plavebního provozu byla veřejnosti předána ve Sdělení Státní plavební správy a v pravidelném vysílání plavebních informací na VHF kanále č. 80.

Morava včetně Bařova kanálu

Vodní poměry na sledované vodní cestě Morava včetně Bařova kanálu byly v tomto roce ustálené. Oproti minulému roku, kdy byla plavba poměrně dlouhou dobu omezoována vysokými vodními stavy, nedošlo v jarních měsících k žádným výrazným povodňovým stavům a nevznikly tak žádné škody, které by bylo nutné urychleně řešit a odstraňovat.

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

Po celou plavební sezónu nedosáhly vodní stavy takových hodnot, pro které by bylo nutno plavbu zastavit.

Odstávky na vodní cestě za účelem stavebních a udržovacích prací proběhly na několika úsecích a to v úseku plavební komora Spytihněv až plavební komora Staré Město a v úseku plavební komora Strážnice II až plavební komora Petrov. Vzhledem k rozsahu prováděných prací byla v uvedených lokalitách snížena plavební hladina a na dobu oprav zcela zastaven plavební provoz. V úseku plavební komora Spytihněv až plavební komora Babice, v termínu od 24. února do 31. března, pokračovalo opevňování břehů proti vlnobití betonovými dlaždicemi. V úseku plavební komora Huštěnovice až plavební komora Staré Město, v termínu od 4. dubna do 15. dubna, probíhalo rovněž opevňování břehů a v termínu od 8. listopadu do 17. listopadu byla provedena výměna oděrných trámů na plavební komoře Huštěnovice. Ve městě Strážnici v úseku plavební komora Strážnice II až plavební komora Petrov probíhala v termínu od 15. listopadu do 12. prosince oprava městské kanalizace a rekonstrukce odlehčovací komory této kanalizace.

Vodní cesty účelové

Plavební poměry na účelových vodních cestách byly v roce 2011 stabilizované a nedocházelo na nich k větším výkyvům hladin. Vzhledem k rekreačnímu a sezónnímu

charakteru plavby měla vzniklá zámraza na plavbu zanedbatelný vliv.

Vodní dílo Plumlov bylo nadále zcela vypuštěno z důvodu čištění přehradní zdrže od sedimentů. Čisticí práce byly zahájeny v listopadu 2010 a dokončeny v listopadu 2011. V roce 2012 se očekává zahájení rekonstrukce hráze, odvoz biomasy ze dna a jeho povápnění. Kromě toho má vzniknout na konci vzduť revitalizovaná plocha, na níž porostou mokřadní rostliny a poslouží i k odstraňování vodou naplavovaných sedimentů. Voda by se do nádrže měla podle nového harmonogramu vrátit na jaře v roce 2013.

Na vodním díle Brno pokračoval projekt na odstraňování sinic, který běží již několik let. Kromě provzdušňování pomocí aeračních věží byl do vody na přítoku dávkován síran železitý, který napomáhá snížení obsahu fosforu ve vodě. Na podzim byly tyto procesy na zimní období zastaveny a hladina byla snížena o čtyři metry oproti normálnímu stavu.

5.2. Stavby a úpravy na vodních cestách

Vltava

V roce 2011 nadále probíhala intenzivní výstavba v rámci projektu „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Týn nad Vltavou – České Budějovice“. Byl dokončen úsek vodní cesty České Budějovice – Hluboká nad Vltavou, včetně uvedení do provozu ochranného přístavu České Vrbné. Za přítomnosti Státní plavební správy se prováděly provozní zkoušky plavebního objektu – plavební komory České Vrbné, kontrola vodní cesty a přístavu České Vrbné. Veškeré připomínky Státní plavební správy, které vedly k zlepšení plavebního provozu z hlediska bezpečnosti, byly provedeny. Jednalo se zejména o navržení a realizaci zdi v dolní rejdě plavební komory České Vrbné, která eliminuje negativní vliv proudění pod malou vodní elektrárnou na plavidla vplouvající do dolní rejdy. Pod Jiráskovým jezem v Českých Budějovicích vznikly dále z podnětu Státní plavební správy pomocné dalby, které usnadňují otáčení plavidel na konci vodní cesty při zvýšených vodních stavech. Během provozu v sezóně 2011 se potvrdilo, že opatření zjištěná a realizovaná na základě hydraulického výzkumu byla opodstatněná. Dále bylo zadáno provedení měření v terénu, která v budoucnu umožní co nejbližší přiblížení hydraulických modelů praxi. Slavnostní zahájení plavebního provozu v tomto úseku se uskutečnilo v červnu. Dále probíhaly intenzivní práce na výstavbě plavební komory Hluboká nad Vltavou a prohrábky nádrže vodního díla Hněvkovice. V tomto roce se dále realizovala příprava ke stavbě 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. Po projednání se Státní plavební správou byl zprovozněn přístav České Vrbné, kde veškeré připomínky z hlediska provozu tohoto přístavu byly budoucím provozovatelem akceptovány.

Na plavební komoře Štěchovice byla provedena oprava středních a dolních vrat – obnova nátěrů. Dále proběhla výměna protipovodňových vrat plavební komory Praha–Smíchov, injektáž části pravé zdi včetně přespárování a oprava zdí v dolní rejdě této plavební komory.

Pod vjezdem do veřejného přístavu Praha-Holešovice byly odtěženy nánosy.

Významnou investiční akcí na Vltavě v Praze je rovněž výstavba nového Trojského mostu, který bude nezbytnou součástí trasy Městského okruhu. Státní plavební správa musela koordinovat provoz pravidelné linky se zastavováním plavby v době vysouvání

nové mostní konstrukce nad plavební dráhou. Pracovníci Státní plavební správy se aktivně podíleli na řízení a zastavení plavebního provozu, tato činnost byla zajišťována služebním plavidlem Státní plavební správy.

V tomto roce probíhaly práce na úpravě oblouku v Ouholicích.

Správce pozemní části veřejného přístavu Praha-Smíchov předložil k projednání návrh „Koncepční studie veřejného přístavu Praha-Smíchov“, který má za cíl redukovat stávající pozemní část přístavu. V dané věci se v tomto roce vedla interní jednání, kde ze strany Státní plavební správy bylo požadováno jednoznačné zachování funkcí tohoto přístavu.

Proběhly dílčí kontroly vodní cesty organizované Státní plavební správou za přítomnosti správce vodní cesty, kde byl kladen důraz na plavební značení. Odstranění zjištěných závad bylo v průběhu kontrol nárokováno na správci vodní cesty. Převážně se jednalo o závady v plavebním značení, kdy zjištěné nedostatky byly dle možností správce vodní cesty okamžitě odstraňovány.

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

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

Na vodních dílech Veletov, Klavary, Nymburk a Kostomlátky byla provedena kompletní modernizace pohonů a ovládání plavebních komor.

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

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

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Stav vodní cesty a staveb v kanalizovaném úseku dolního Labe byl ve sledovaném období uspokojivý. Přístavy byly v provozuschopném a bezpečném stavu.

V uplynulém roce byly rovněž prováděny intenzivní práce na přípravě investiční akce, jejímž cílem je zajištění protipovodňové ochrany přístavu Mělník. Na stanovení těch parametrů stavby, které ovlivňují podmínky plavby, se Státní plavební správa aktivně podílela.

Jinak v kanalizovaném úseku dolního Labe došlo v roce 2011 k útlumu státních investic a související stavební činnosti. Stavební aktivita se týkala soukromého sektoru, např. lze zmínit prodloužení jeřábové dráhy a výstavbu dalších skluzů v loděnici Barkmet

ve Lhotce nad Labem, případně umístování drobných plovoucích zařízení na vodní cestě.

Na březích toku pokračovalo budování evropské cyklostezky v rámci propojení měst Vídně a Hamburku. Zhotovitelům byly uloženy prováděcí podmínky tak, aby při realizaci nemohlo dojít k poškození břehové plavební signalizace či vyvazovacích prvků na břehu.

Na vodním díle Lovosice byl schválen provoz Malé vodní elektrárny Píšťany I. Na vodním díle České Kopisty pokračovala stavba Malé vodní elektrárny Litoměřice. Ve fázi stavebních řízení jsou přípravy na výstavbu malých vodních elektráren na vodních dílech v Roudnici nad Labem a ve Štětí. Pokračovala výstavba protipovodňových opatření podél vodního toku – např. v Lovosicích či v obci Křešice.

Ve věci realizace nových přístavišť – zastávek plavidel české linkové osobní lodní dopravy byla vydána souhlasná stanoviska pro prodloužení platnosti vydaných stavebních povolení do konce roku 2013.

Ve zdrži vodního díla Ústí nad Labem-Střekov proběhlo odtěžení nánosů vzniklých pod vyústěními drobných přítoků Labe při bleskových povodních v srpnu roku 2010. Prohrábka plavební dráhy byla provedena také v dolním plavebním kanále vodního díla Lovosice. Na základě požadavku Státní plavební správy proběhlo těžení nánosů tak, aby nedošlo k zastavení plavebního provozu.

V oblasti kontrolní činnosti plavebního dozoru ve vztahu k vyznačení vodní cesty plavební signalizací lze konstatovat, že jak břehová, tak i plovoucí signalizace byla stejně jako v minulém roce ve velmi dobrém stavu.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Ke stavu plavební dráhy v regulovaném úseku dolního Labe v hodnoceném období lze konstatovat, že nedošlo k žádnému omezení plavebního provozu vznikem nánosů v plavební dráze, což byl v minulosti pravidelně se opakující jev s následnými opakovanými požadavky Státní plavební správy směrem ke správci toku na provedení prohrábek. Vodní cesta i přístavy byly v provozuschopném a bezpečném stavu.

V oblasti stavební činnosti na regulovaném úseku se projevil též útlum státní investorské činnosti. V Ústí nad Labem byla dokončena výstavba protipovodňové hráze na levém břehu. Závazná stanoviska plavebního úřadu k provádění stavby s podmínkou nepřerušování plavebního provozu byla vydána k rekonstrukci vodovodu uloženého na silničním mostě v Děčíně, k plynovodní shybce v Děčíně či připravované výstavbě přechodu Labe pro pěší na děčínském železničním mostě.

Dále bylo vydáno závazné stanovisko k vrchnímu vedení silových kabelů v oblasti Dolního Žlebu. Postupovalo dokončování dalších úseků evropské cyklostezky.

V závěru roku se konal první výrobní výbor k návrhu stavby plavebního stupně Děčín v rámci předprojektové přípravy vodního díla.

K vyznačení plavební dráhy regulovaného úseku plovoucí i břehovou plavební signalizací lze konstatovat, že stav vyznačení byl dobrý, případné zjištěné závady nebyly nijak závažné a byly se správcem toku obratem vyřešeny.

Morava včetně Baťova kanálu

Na řece Moravě a na Baťově kanálu v roce 2011 započaly stavební práce dalších přístavišť a to již v loňském roce vyprojektované, ale z důvodů finančních, odsunutě stavby

přístavišť Spytihněv, Strážnice a Sudoměřice. Dále byla v letošním roce zřízena čekací stání u plavebních komor Spytihněv a Babice, kde se jedná o celodřevěnou konstrukci pevně zakotvenou do břehové hrany Bařova kanálu. Tyto stavby slouží pro vyvážení plavidel čekajících na proplavení plavebními komorami.

Projektově byly zpracovány a dovedeny do stádia stavebního povolení stavby přístavišť Babice a Petrov. V obou případech se jedná o přístav lagunového typu mimo trasu plavebního kanálu. Vybavení přístavu bude obsahovat mimo servisního místa, i prostor pro doplňování PHM a odčerpávání fekálních vod z plavidel, budovu správce a zázemí pro obsluhu.

V přístavišti Veselí nad Moravou proběhla celková rekonstrukce pochozí plochy přístavního mola a oprava, respektive doplnění, oděrných prvků v celém obvodu přístavního bazénu. Součástí rekonstrukce bylo i vytvoření nových vázacích prvků tak, aby jejich počet odpovídal intenzitě provozu v tomto přístavišti.

V úseku plavební komora Babice – plavební komora Staré Město byla dokončena oprava opevnění břehu navazující na již zrekonstruovanou část opevnění, které je tvořeno položenými betonovými díly a kotveno do svahu ocelovými trny. Pata opevnění je provedena ze dřeva. Termín rekonstrukce byl zvolen před zahájením plavební sezóny.

Státní plavební správa se účastnila jednání ve věci výstavby nového pohyblivého jezu na řece Moravě v Uherském Ostrohu. Tento nový jez je plánován vedle původního jezu. Stávající jez nemá regulovatelnou výšku hladiny a v současné době nevyhovuje požadavkům na protipovodňová opatření. Zároveň nelze jeho konstrukci demontovat, neboť je v ochraně místního památkového úřadu. Prodloužení splavnosti v horní části Bařova kanálu vybudováním plavební komory Bělov a v dolní části vybudováním plavební komory Rohatec je ve fázi příprav a odstraňování administrativních překážek. K projektovaným plavebním komorám přibyla ještě plavební komora v Hodoníně, kde by se výstavbou plavební komory propojilo rameno Moravy vedoucí do centra města Hodonína s hlavním tokem.

Kontrolní činnost 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 byla v uplynulém roce nadále zřizována stanoviště individuálními vlastníky malých plavidel. Provoz větších sportovních přístavů zůstává na úrovni předchozích let. Rozvoj rekreační plavby na vodní nádrži Lipno se i nadále těší podpoře místních obcí i Jihočeského kraje.

Na účelové vodní cestě Jesenice proběhlo řízení k umístění plovoucího zařízení-plovárny a novostavby plovoucí garáže. Na přehradní nádrži Rozkoš bylo vydáno souhlasné stanovisko k řízení ve věci registrace významného krajinného prvku "Rozkoš – východní zátoky".

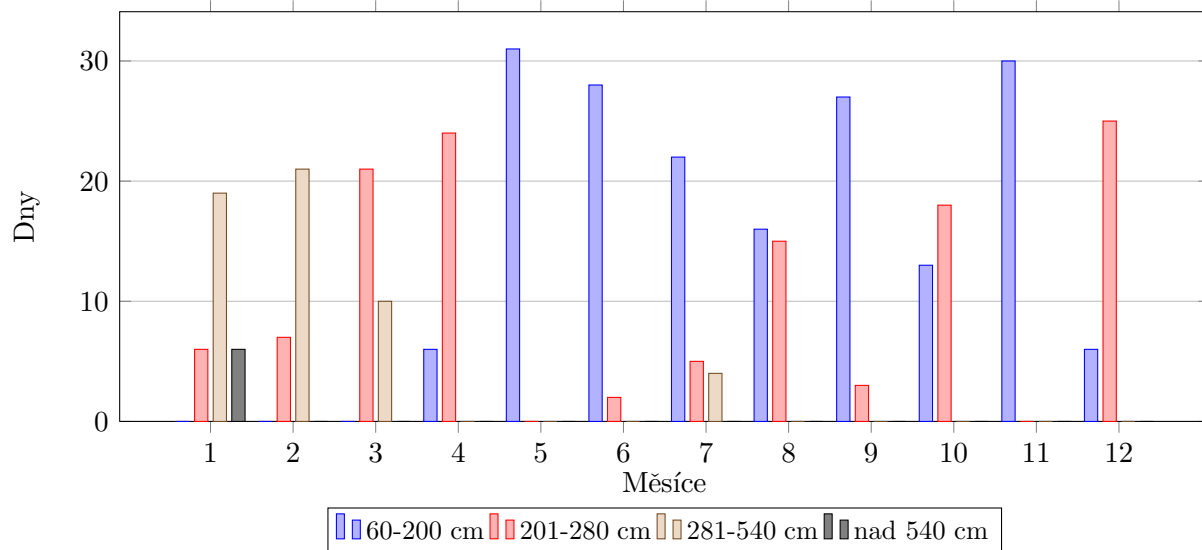
V oblasti činnosti na ostatních vodních cestách je možno zmínit provedené zaměření GPS souřadnic vyznačení schválené plavební dráhy pro vodní lyžování a vodní skútry na bývalém těžebním jezeru Předměřice nad Labem.

Na řece Ostravici od soutoku s Lučinou byla v letošním roce zaznamenána výstavba dvou vodních stupňů a vodáckého přístavu. Vzhledem ke skutečnosti, že celý proces povolení a schválení staveb byl proveden bez účasti Státní plavební správy, ačkoliv se jedná o sledovanou vodní cestu využitelnou, oslovila Státní plavební správa pobočka Přerov Magistrát města Ostravy, který v rámci stavebního řízení připojil stanovisko Státní plavební správy k stavební činnosti na řece Ostravici. Uvedené stanovisko obsahuje sdělení, že uvedeným úsekem prochází koridor plánovaného průplavu Dunaj – Odra – Labe a stavby jsou povoleny jako dočasné. Při případné výstavbě průplavu bude nezbytné upravit technické řešení lokality řeky Ostravice.

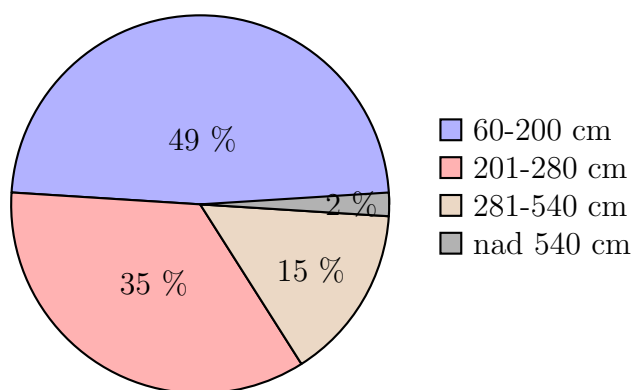
Vodní stavy					
Vodočet			Vltava-Praha	Labe-Brandýs n. L.	Labe-Ústí n. L.
Vodní stavy dosud pozorované	nejvyšší	H [cm]	768	531	1 185
		dne	14. 8. 2002	5. 9. 1984	16. 8. 2002
	nejnižší	H [cm]	33	25	66
		dne	3., 8. 2. 1991	7. 10. 2002	26. 6. 1934
Vodní stavy v roce 2011	nejvyšší	H [cm]	227	410	752
		dne	15. 1. 2011	16. 1. 2011	17. 1. 2011
	nejnižší	H [cm]	45	135	152
		dne	28. 5. 2011	21. 9. 2011	2. 7. a 21. 11. 2011
Měsíční průměry vodních stavů v roce 2011 [cm]	leden	1	122,3	227,7	448,1
	únor	2	85,8	163,3	312,1
	březen	3	69,7	153,8	256,3
	duben	4	65	151,8	234,4
	květen	5	50,3	141	186,6
	červen	6	54	140,2	182,5
	červenec	7	61,2	161,9	219,9
	srpen	8	62,3	144,5	209,6
	září	9	54,1	142,1	191
	říjen	10	62,5	143	207,8
	listopad	11	53,9	138,7	176,9
	prosinec	12	61,4	151,7	218,4
Roční průměry vodních stavů [cm]	2011		66,9	154,6	237
	2010		79,8	165	271,4
	2009		69,6	146	234,5
	2008		57	147	210,5
	2007		57	156,7	230,1

Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe															
Vodní stav [cm]	V měsíci roku 2011 [dny]												Celkem v roce [dny]		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2011	2010	2009
60–100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
101–110	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
111–120	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
121–130	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	10
131–140	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4
141–150	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	2	-	5	4	3
151–160	-	-	-	-	2	4	3	-	2	-	6	5	22	-	21
161–170	-	-	-	-	5	9	2	-	9	6	6	-	37	7	29
171–180	-	-	-	1	11	7	3	-	5	3	12	-	42	3	45
181–190	-	-	-	1	9	5	7	6	6	1	2	-	37	5	22
191–200	-	-	-	4	4	2	5	10	5	3	2	1	36	18	32
201–210	-	-	7	3	-	1	-	11	1	7	-	8	38	26	38
211–220	-	-	5	2	-	1	2	1	1	5	-	5	22	26	45
221–230	-	4	5	2	-	-	1	-	1	5	-	3	21	38	23
231–240	-	-	1	6	-	-	-	1	-	1	-	3	12	28	10
241–250	-	-	-	5	-	-	1	1	-	-	-	4	11	28	3
251–260	-	-	2	3	-	-	-	1	-	-	-	2	8	26	2
261–270	2	2	1	2	-	-	1	-	-	-	-	-	8	20	3
271–280	4	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	6	18	2
281–290	1	2	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	5	3
291–300	1	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4	14	3
301–310	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	11	-
311–540	17	15	4	-	-	-	3	-	-	-	-	-	39	83	66
nad 540	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	1	1
Dny v měsíci/roce	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	365	365	365

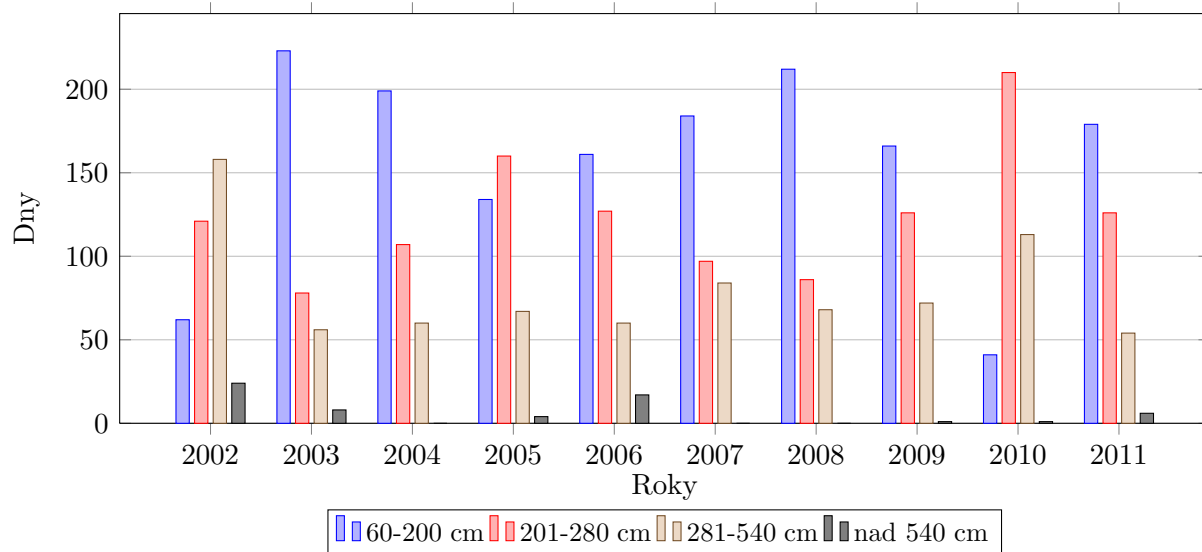
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2011



Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2011



Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe 2002 - 2011



Přerušeni plavebního provozu																
Plavební komora (úsek vodní cesty)		Počet dnů přerušeni plavby v měsíci roku 2011											Celkem v roce			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2011	2010	2009
Vltava	Kořenská	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39	-
	Orlík	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	Kamýk n. V.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
	Slapy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štěchovice	-	-	-	-	-	4	31	31	-	-	-	-	66	-	-
	Vrané n. V.	-	-	-	-	17	30	31	1	-	-	-	-	79	-	-
	Praha-Modřany	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4	-	16
	Praha-Smíchov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5
	Praha-Štvanice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33
	Praha-Podbaba	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	8	44
	Roztoky	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	11	44
	Dolánky	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	8	44
	Mířejovice	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	8	16
	Hořín	11	-	-	-	-	-	-	-	5	23	-	-	39	9	44
Labe	Týnec n. L.	-	-	-	-	-	-	-	5	24	-	-	29	46	22	
	Veletov	-	-	-	-	-	-	-	5	24	-	-	29	45	22	
	Kolín	-	-	-	-	-	-	-	5	17	-	-	22	45	29	
	Klavary	-	-	-	-	-	-	-	5	17	-	-	22	45	22	
	Velký Osek	-	-	-	-	-	-	-	5	10	-	-	15	45	22	
	Poděbrady	-	-	-	-	-	-	-	5	10	-	-	15	45	22	
	Nymburk	-	-	-	-	-	-	-	5	10	-	-	15	45	36	
	Kostomlátky	-	-	-	-	-	-	-	5	10	-	-	15	45	36	
	Hradištko	-	-	-	-	-	-	-	5	3	-	-	8	45	22	
	Lysá n. L.	-	-	-	-	-	-	-	5	3	-	-	8	45	22	
	Čelákovice	-	-	-	-	-	-	-	5	3	-	-	8	45	29	
	Brandýs n. L.	-	-	-	-	-	-	-	5	3	-	-	8	45	22	
	Kostelec n. L.	-	-	-	-	-	-	-	5	3	-	-	8	45	22	
	Lobkovice	-	-	-	-	-	-	-	5	3	-	-	8	45	49	
	Obříství	-	-	-	-	-	-	-	5	3	-	-	8	36	29	
	Dolní Beřkovice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štětí	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	2	-
	Roudnice n. L.	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	2	-
	České Kopisty	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	2	-
	Lovosice	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	4	2
Ústí n.L.-Střekov	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	4	9	
Ústí n.L.-Hřensko	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	2	-	
Oblast Hřensko	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	2	-	

6. Dozor na plavební provoz a plavební nehody

6.1. Dozor na plavební provoz

Kontrolní činnost

Tradičně nejvyšší pozornost při dozoru na plavební provoz je věnována nádržím vltavské kaskády a oblasti Prahy, kde je provoz plavidel nejintenzivnější.

Kontrolní činnost zaměřená na plavební provoz v územní působnosti pobočky Děčín probíhala v průběhu celého hodnoceného období a vzhledem k důležitosti vodní cesty a závažnosti případných přestupků v oblasti plavebního provozu a jejich možných následků byla orientována převážně na labskou vodní cestu. Kontroly v letním období byly zaměřeny navíc na vodní cesty účelové s výskytem rekreačního provozu plavidel se spalovacím motorem, kdy bylo kontrolováno 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. Na vodních cestách účelových se zákazem plavby plavidel se spalovacím motorem (Jesenice, Nechanice, Máchovo jezero) bylo kontrolováno dodržování tohoto zákazu. V půjčovnách malých nevidovaných plavidel byl kontrolován technický stav půjčovaných plavidel, dodržování vyznačené obsaditelnosti a dodržování půjčovních řádů. V rámci kontrol povolených veřejných akcí nebyla zjištěna žádná porušení podmínek pro jejich pořádání.

Ve sledovaném období se podařilo docílit nárůstu v kontrolní činnosti pobočky Přerov v porovnání s předchozí sezónou, a to v pracovních dnech o 17 %, v mimo-pracovních dnech pak o 5 %. Na uvedeném nárůstu počtu kontrol se podíleli kromě zaměstnanců oddělení dozoru také zaměstnanci z oddělení dokladů osob i plavidel. Samotná kontrolní činnost Státní plavební správy byla ve všech oblastech již tradičně zčásti zajišťována ve spolupráci s Policií České republiky a na hraničním úseku vodní cesty, řece Moravě včetně Bažova kanálu byla vykonána společná kontrola se Štátnou plavebnou správou Bratislava.

Počet porušení předpisů zjištěných Státní plavební správou se výrazně nemění, přesto je v tabulce uvedený počet přestupků v plavebním provozu vyšší než v předchozích letech. Důvodem je skutečnost, že podle současné právní úpravy Policie České republiky nemá působnost zjištěné přestupky v plavebním provozu projednávat v blokovém řízení a jsou tedy postoupeny k řešení Státní plavební správě. Celkově nejčastějším přestupkem, zejména na nádržích vltavské kaskády, je plavba mimo režim ve výtlaku, často také dochází k porušení obecné zásady netvořit škodlivé vlnobití v blízkosti plovoucích zařízení a vyvázaných plavidel.

Pokud jde o další nejčastěji se opakující přestupky, kterých se dopouštěli vůdci plavidel, byly to: vedení malého plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami, plavba mimo výtlačný režim, provozování vodního skútru na nepovolené vodní cestě, nerespektování významu zákazového znaku, provozování malého plavidla neopatřenému poznávacími znaky, vedení plavidla vůdcem pod vlivem alkoholu, přetížení malého plavidla, ale také provozování vodního lyžování v úseku, který pro tuto činnost není určen. V případech, kdy byla zjištěna porušení u provozovatelů plavidel, bylo nejčastějším ne-

dostatkem provozování plavidla, jehož technická způsobilost nebyla schválena, ale také provozování plavidla posádkou, která nesplňovala podmínku počtu a odborného složení. Ze strany veřejnosti nebyla podána žádná stížnost na provoz rekreačních plavidel.

Zjištěné nedostatky na straně vůdců plavidel byly převážně řešeny na místě, kdy přibližně v polovině případů postačilo k řešení samotné projednání přestupku, druhá polovina byla na místě vyřešena uložení blokované pokuty. V případech kontrol, kdy byly zjištěny závažnější nedostatky na straně provozovatelů plavidel, byla s těmito zahájena správní řízení.

V rámci přeprav lodních těles z českých loděnic do zahraničí se kontrolovalo dodržování podmínek stanovených Státní plavební správou z hlediska bezpečnosti plavebního provozu a nebylo shledáno žádné porušování daných podmínek.

Vltava

V oblasti Prahy zůstává stabilně hustý provoz plavidel osobní lodní dopravy zajišťujících převážně vyhlídkové plavby. Oproti roku 2010 se počet těchto plavidel nezvýšil. Nadále jsou provozovány přívozy v Praze. 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 oblastí 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 také 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.

Stabilně je vltavská vodní cesta využita pro nákladní lodní dopravu ve výrazně nižších objemech, než jaké umožňuje vybavenost a kapacita této vodní cesty. Plavidla nákladní dopravy jsou využívána převážně pro přepravu stavebních materiálů směrem do Prahy.

Rekreační plavba je převážně soustředěna na nádrže vltavské kaskády a do oblasti Prahy. Hustota rekreačního provozu kolísá v závislosti na počasí. V měsících květnu, červnu a září se hustota mírně zvyšuje oproti červenci a srpnu, kdy je část plavidel provozována mimo území České republiky. Počty povolených veřejných akcí na vodě mají setrvalou tendenci. Struktura v jednotlivých obdobích zůstává stejná. V roce 2011 se uskutečnil již 3 ročník výstavy prodejců plavidel a lodního příslušenství s názvem „Lodě na vodě“. Koncem tohoto roku pořadatel požádal již v předstihu o povolení konání čtvrtého ročníku v dubnu 2012. Tento rok se též konal 3. ročník rozsáhlé kulturní akce mezi Karlovým a Mánesovým mostem s názvem „Svatojánské Navalis“ a ve zdrži Staroměstského jezu koncert hudební produkce na plovoucím zařízení. Tyto akce vyžadovaly velké nároky na regulaci plavebního provozu v daných lokalitách. Letos prvním rokem byl též dozor vykonáván na nově otevřeném úseku vodní cesty České Budějovice až Hluboká nad Vltavou. Byl zde ale prozatím zaznamenán velmi nízký provoz.

Pro oblast veřejných přístavů nebylo v roce 2011 vydáno povolení k rozrušování ledové celiny. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě bylo vydáno celkem 10 zvláštních povolení pro vplutí do podjezí nebo nadjezí. Po provedené zkušební plavbě bylo vydáno povolení pro plavbu s ponorem do 150 cm v úseku Praha-Modřany až Štěchovice pro plavidlo osobní lodní dopravy hotelového typu. Nejčastěji zjištěným porušením předpisů platných ve vnitrozemské plavbě ze strany lodních posádek zejména osobních lodí je neúplnost povinných lodních listin. Ze strany sportovních klubů, respektive vůdců malých sportovních plavidel na území hl. m. Prahy dochází k porušování pravidel plavebního provozu při dodržování minimálních vzdáleností křížení směru plavby plavidel, která nejsou malými a nedodržování obecné zásady netvořit škodlivé vlnobití a sání při plavbě v blízkosti stojících plavidel či plovoucích zařízení. Počet porušení předpisů se výrazně nemění. Jako každý rok i v roce 2011 pokračovala úzká spolupráce při hlídkové činnosti s Poříčním oddělením Policie České republiky Slapy, Poříčním oddělením Policie České republiky Praha, obvodním oddělením Zvíkovské podhradí a Poříčním útvarem Městské Policie hl. m. Prahy.

Střední Labe

Objem přeprav v dopravě nákladů na středolabské vodní cestě zůstává již několik let na velmi nízké úrovni, která neodpovídá možnostem vodní cesty. z přepravovaných nákladů to byly hlavně přepravy stavebních materiálů a ve velkém objemu také přepravy vytěžených nánosů při obnově plavebních hloubek. Již definitivně skončily nadrozměrné přepravy kasek novostaveb plavidel z loděnice Chvaletice. Provoz rekreačních plavidel zůstal na stejné úrovni jako v roce 2010 a je převážně soustředěn do oblastí Brandýsa nad Labem, Lysé nad Labem, Poděbrad a Nymburka. Počet povolených akcí klesl oproti roku 2010. V oblasti středního Labe se jedná o sportovní akce, které jsou pořádány převážně v letních měsících. Nedostatky zjištěné porušením předpisů spočívaly v nedostatečném vybavení plavidel vázacími prostředky a stavu plavidla po nakládce a vykládce vytěženého materiálu (neodklizený materiál na ochozech). Zjištění byla na místě řešena s vůdci plavidel. Stav plavidel se průběžně kontroloval a docházelo k nápravě závadného stavu. V roce 2011 nedošlo k nárůstu porušování plavebních předpisů ze strany vůdců a provozovatelů plavidel. Kontrolované prostory pro provoz vodních skútrů byly vyznačeny v souladu s jednotlivými povoleními a z tohoto důvodu umožnily legální provoz na středolabské vodní cestě. Výrazně tak ubylo přestupků zjištěných v této oblasti. Trvale na vysoké úrovni byla spolupráce s Poříčním oddělením Policie České republiky Nymburk.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Již dlouhodobě má intenzita plavebního provozu velkých plavidel na tomto úseku vodní cesty stagnující tendenci a znovu je možno zopakovat, že využívání této vodní cesty je pod úrovní poskytované kapacity. Do veřejného přístavu Ústí nad Labem-Vaňov se z překladiště Kozlovice přepravovaly šterkopísky a z překladiště chemičky v Lovosicích pak zemědělská hnojiva do zahraničí.

S příchodem jara se až do podzimu pravidelně zvyšuje intenzita provozu osobní vodní dopravy. Tradiční jsou plavby hotelových plavidel ze zahraničí do Prahy resp. Mělníka, ale jedna hotelová osobní loď má i tuzemského provozovatele se stálým kotvištěm v Praze a na svých plavbách po labsko-vltavské vodní cestě pravidelně doplouvala na vodní plochu Velké Žernoseky. V sezóně pokračoval provoz dvou osobních plavidel se stálým stanovištěm v Litoměřicích. Odtud plavidla plula na lince Litoměřice – Ústí nad Labem-Vaňov a na lince Litoměřice – Horní Počaply. Po skončení plavební sezóny byla ale menší z lodí

prodána na dalešickou přehradu. Další česká linková loď, která se pravidelně pohybovala tímto úsekem, vyplouvala z Mělníku.

Intenzita provozu malých plavidel rekreační plavby byla nejvyšší v období květen až srpen. Toto se týkalo především plavebního provozu ve zdržích vodních děl Ústí nad Labem-Střekov a Lovosice a na vodní ploše Velké Žernoseky. Sportovní činnosti jako vodní lyžování, případně plavby vodních skútrů, byly provozovány ve schválených vyhrazených vodních plochách – u pravého břehu Labe u obcí Brná (zde pouze vodní lyžování), Třeboutice a Nučnice.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Intenzita plavebního provozu velkých plavidel na regulovaném úseku byla na nízké úrovni zapříčiněná výše zmíněnými pro plavbu ne příliš příznivými vodními stavy po převážnou část roku. V období od dubna do října byla intenzita plavebního provozu navýšena díky plavební sezóně zahraničních hotelových plavidel. I v roce 2011 bylo mezi Děčínem a Hřenskem v sezónním provozu české osobní linkové plavidlo, přičemž toto bývalo posíleno v případě nutnosti dalším plavidlem téhož provozovatele. Plavební sezóna byla obohacena o možnost třikrát v týdnu se dopravit plavidlem z Děčína až do saského městečka Bad Schandau ležícího cca 10 km za českoněmeckou hranicí.

V letním období přispěly ke zvýšení intenzity plavebního provozu plavby malých plavidel s vlastním strojním pohonem převážně ze Spolkové republiky Německo a stále stoupá i počet poproudňích plaveb malých plavidel bez vlastního strojního pohonu.

Morava včetně Baťova kanálu

Z hlediska intenzity plavebního provozu lze konstatovat oproti minulé sezóně nárůst počtu návštěvníků Baťova kanálu o více než 20 % na 65 000. Tento nárůst byl zejména díky příznivému počasí, když nebyly v tomto roce žádné povodňové stavy. Současně je pozitivem, že pokračoval trend v rostoucím zájmu především o vícedenní pobyty strávené na hausbótech a obytných kajutových člunech. Vysoké frekvenci využívání této vodní cesty odpovídala také četná kontrolní činnost Státní plavební správy. Přestože došlo k nárůstu v intenzitě využívání vodní cesty i k počtu vykonaných kontrol, počet zjištěných přestupků byl nižší. Ve všech zjištěných případech šlo o přestupky spáchané vůdci malých plavidel. Nejčastěji zjištěné nedostatky byly: vedení malého plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami, vedení malého plavidla vybaveného fotokopii lodních listin, plavba mimo výtlačný režim, přetížení malého plavidla, vedení plavidla vůdcem pod vlivem alkoholu, nepoužití odrazníku v plavební komoře, ale také stání plavidla delší jak 24 hodin mimo místo určené.

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

Vodní cesty účelové

Provoz na zdrži vodního díla Lipno I, převážně pak jeho hustota, se oproti minulým létům mírně zvyšuje. Trvale se zlepšuje stav motorových přívozů. Technický stav plavidel osobní lodní dopravy je také velmi dobrý. Plavidla osobní lodní dopravy jsou využívána převážně pro okružní plavby na nádrži. Vzhledem k omezením vyplývajícím

z 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, jsou na nádrži vodního díla Lipno I provozována převážně malá plavidla s plachtou. Na vodní nádrži Lipno I převažuje provoz plavidel provozovatelů z Rakouska, Spolkové republiky Německo a Nizozemí. Počet povolených veřejných akcí na vodě se oproti minulým létům výrazně zvýšil, jedná se převážně o jachtařské závody. Jako v minulém roce přebírá koordinaci při pořádání závodů převážně Svaz jachtingu. Jasným výkladem legislativy týkající se využití spalovacího motoru jako pomocného, výrazně poklesl počet případů porušení příslušných ustanovení vyhlášky č. 241/2002 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě. Nejčastějším zjištěným přestupkem bylo používání kopií povinných lodních listin na plavidle. V roce 2011 ve srovnání s předešlými roky nedošlo k nárůstu porušování plavebních předpisů.

Na účelových vodních cestách v oblasti působnosti pobočky Děčín se kromě provozu na těžebních jezerech jednalo především o provoz vodního lyžování a vodních skútrů na vodní ploše Matylda v letním období. Na Máchově jezeře byla nadále provozována pravidelná osobní lodní doprava, a to čtyřmi plavidly ve stáří od 45 do 88 let. Na přehradních nádržích Nechanice, Jesenice a Stráž pod Ralskem probíhal provoz dráhy pro vodní lyžování, ve Stráži pod Ralskem byl v provozu také vlek pro vodní lyžování.

Na území Moravy byl setrvale vysoký plavební provoz zejména na Brněnské přehradě. Kromě vysokého počtu povolených veřejných akcí zde na přelomu měsíců května a června proběhly mezinárodní ohňostrojné přehlídky, při nichž byly pyrotechnické slože umístěny na plovoucím zařízení tvořeném plovoucí mostovou soupravou. Příprava i průběh této akce byly dozorovány ve spolupráci s Policií České republiky tak, aby byla zajištěna bezpečnost plavebního provozu. Pokud jde o další účelové vodní cesty, byl intenzivnější plavební provoz zejména na přehradní nádrži Dalešice, Slezská Harta, Nové Mlýny I, Nové Mlýny III, Vranov a Těrlická přehrada. Pro plavbu vodních skútrů byla využívána šterkopískovna Náklo. Na všech těchto uvedených vodních cestách bylo možné zaznamenat zvýšený provoz zejména v mimopracovní dny.

Při kontrolách byly na účelových vodních cestách v územní působnosti pobočky Přerov zjištěny nedostatky ve vedení malého plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami, plavba mimo výtlačný režim, nerespektování významu zákazového znaku vůdcem malého plavidla, provozování vodního lyžování v úseku, který pro tuto činnost není určen, vedení malého plavidla osobou bez průkazu způsobilosti, provozování malého plavidla neopatřeného poznávacími znaky a provozování vodního skútru mimo vyhrazenou vodní plochu.

Na uzavřené provozovně s provozem plovoucího stroje na vodní cestě Doubrava na Karvinsku bylo kontrolou zjištěno, že na místě jsou pouze fotokopie průkazů způsobilosti posádek plovoucích strojů. Při dalším šetření v případě však vyplynulo, že provozování plovoucího stroje bylo opakovaně prováděno s posádkou, která nesplňovala podmínku počtu a odborného složení a s provozovatelem bylo zahájeno ve věci správní řízení. Dále bylo zahájeno správní řízení s provozovatelem malého plavidla s vlastním strojním pohonem, které bylo provozováno na Brněnské přehradě, ač jeho technická způsobilost nebyla schválena.

Kontroly plavebního provozu			
Vodní cesta	V pracovních dnech	Mimo pracovní dny	Celkem
Vltava	30	41	71
Střední Labe	14	0	14
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	51	7	58
Dolní Labe – regulovaný úsek	61	6	67
Morava včetně Bařova kanálu	27	16	43
Účelové vodní cesty	46	14	60
Ostatní vodní cesty	2	4	6
Celkem	231	88	319

Přestupky v plavebním provozu						
Přestupce	Sankce					
	Počet přestupků	Projednání	Napomenutí	Blokové pokuty	Ostatní pokuty	Kč
Kapitán	50	42	0	7	1	22 500
Kormidelník	0	0	0	0	0	0
Převozník	2	2	0	0	0	0
Strojmistr	0	0	0	0	0	0
Vůdce malého plavidla	216	64	0	97	55	245 700
Ostatní	20	10	0	10	0	3 000
Celkem	288	118	0	114	56	271 200

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

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

Povolené veřejné akce	
Vodní cesta	Počet
Vltava	89
Střední Labe	15
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	33
Dolní Labe – regulovaný úsek	9
Morava včetně Bařova kanálu	8
Účelové vodní cesty	189
Celkem	343

6.2. Plavební nehody

V roce 2011 bylo zaevidováno 9 malých plavebních nehod. K velké plavební nehodě nedošlo. Pobočka Praha prováděla odborné šetření příčiny plavební nehody v pěti případech, pobočka Děčín ve dvou případech a pobočka Děčín rovněž ve dvou případech.

Na Vltavě došlo k pěti plavebním nehodám, z nich k jedné v obvodu plavební komory Praha – Smíchov, ke dvěma na vodní cestě na území hl. m. Prahy a ke dvěma na přehradní zdrži Slapy. Na Labi došlo ke dvěma plavebním nehodám, z toho k jedné v kanalizovaném úseku a k jedné v regulovaném úseku. Ke dvěma plavebním nehodám došlo na Bařově kanálu.

Na třech plavebních nehodách měla účast výlučně malá plavidla. Pro nedostatečný dohled na plavidlo, došlo k potopení malého plavidla na přehradní zdrži Slapy a úniku ropných produktů do vody, ve Velkém Březně došlo nepozorností vůdce malého plavidla k zachycení lana kyvadlového přívozu a poškození vodícího lana přívozu a vrtule malého plavidla a na Bařově kanálu pro nedodržení manipulačního řádu správcem vodní cesty došlo ke kontaktu malého plavidla se dnem v plavební dráze a poškození ostruhy a vrtule malého plavidla.

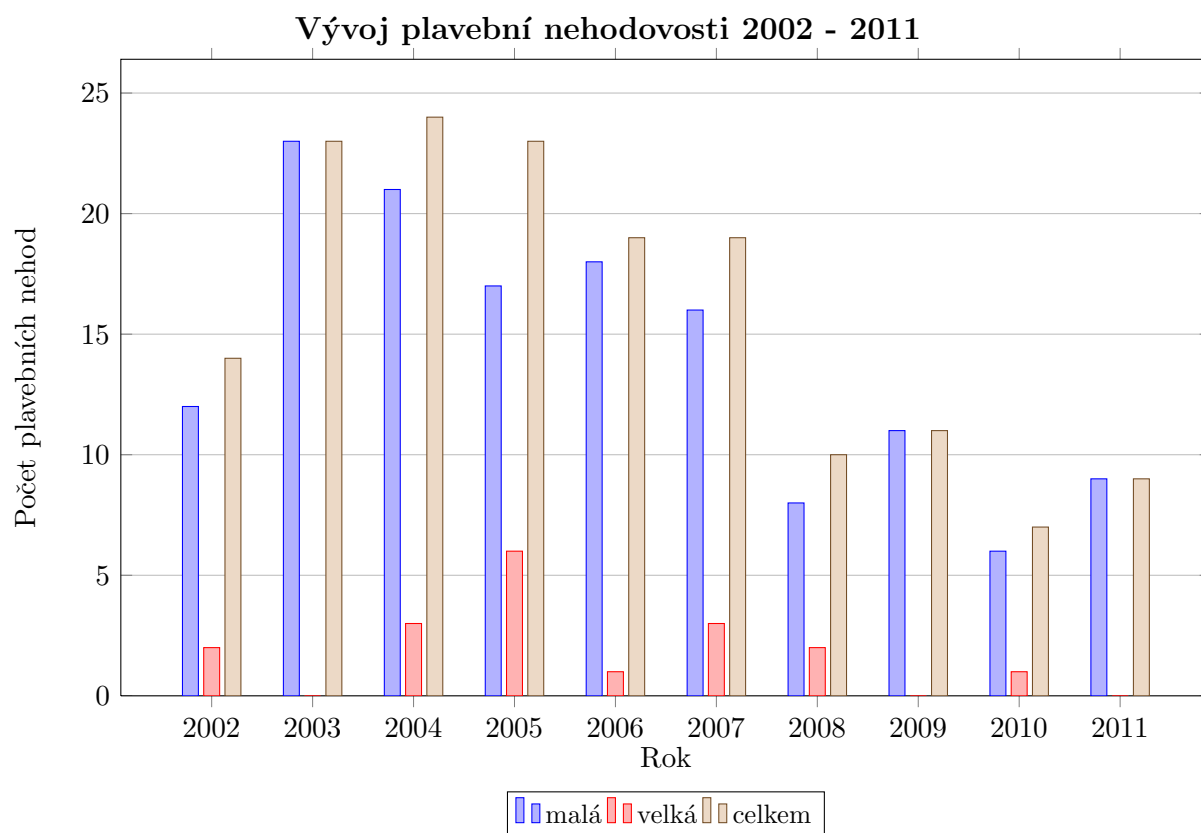
Na jedné plavební nehodě mělo účast jiné než malé plavidlo. Ve zdrži vodního díla Ústí nad Labem-Střekov došlo k potopení tlačného člunu-nosiče jeřábu. Příčinou nehody byla netěsnost plavidla, kterou pro nedostatečně provedenou kontrolu vůdce sestavy přehlédl a navíc tlačnou sestavu před plavbou nesprávně uspořádal.

Došlo k pěti kolizím plavidel. Ve dvou případech vzájemně kolidovala malá plavidla. Na přehradní zdrži Slapy došlo vlnami způsobenými malým plavidlem k rozhoupaní a poškození vyvážaného malého plavidla s vlastním pohonem a přechodové lávky hausbótu. Po vyplutí plachetnice z přístavu Praha–Smíchov narazila plachetnice do malého plavidla s vlastním pohonem, přičemž došlo k poškození obou plavidel. V jednom případě vzájemně kolidovala jiná než malá plavidla. Na Bařově kanálu nesprávně odhadl vzdálenost vůdce osobní motorové lodě, který hodlal přistát v přístavišti a narazil do záďe jiné osobní motorové lodě, která v přístavišti již stála, a poškodil ji ochranný rám motorů. Ve dvou případech kolidovalo malé plavidlo s jiným plavidlem. Porušením předpisu pro proplouvání plavebními komorami, došlo při vyplouvání osobní motorové lodě a malých plavidel z plavební komory Praha–Smíchov k poškození dvou malých plavidel. Ve Staroměstské zdrži

došlo k poškození přídě malého plavidla s vlastním pohonem, které narazilo do osobní motorové lodě.

Fyzickou osobou bylo zaviněno 8 plavebních nehod. Příčinou 6 plavebních nehod bylo porušení pravidel plavebního provozu, v jednom případě se jednalo o nautickou chybu vůdce plavidla, která spočívala v nesprávném odhadu vzdálenosti, a v jednom případě se jednalo o zanedbání kontroly provozně technického stavu plavidla. Příčinou jedné plavební nehody, která nebyla zaviněna přímo fyzickou osobou, byl pokles vodní hladiny v plavební dráze, ke kterému došlo pro nepředvídatelnou závadu na hladinovém čidle.

Plavební nehody						
Provozovatel	Malé		Velké		Celkem	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Jiná než malá plavidla	4	2	0	0	4	2
Malá plavidla	2	4	1	0	3	4
Kolize malého plavidla s jiným než malým plavidlem	0	3	0	0	0	3
Celkem	6	9	1	0	7	9



7. Dozor na plavidla

7.1. Plavidla jiná než malá plavidla

Průběžně pokračovala výměna lodních osvědčení za osvědčení společenství plavidel vnitrozemské plavby. Plavidlům, kterým nebylo doposud přiděleno Evropské identifikační číslo, bylo v rámci této činnosti číslo generováno a přiděleno. V počtech provozovaných plavidel a struktuře lodního parku nedošlo k žádným statisticky významným změnám.

Stárnoucí lodní park, jeho malé vytížení související se sníženým objemem přeprav a z toho vyplývající nedostatek prostředků na obnovu technické způsobilosti a modernizaci plavidel jsou pravděpodobnou příčinou relativně vysokého počtu podaných žádostí o vydání povolení k umístění plavidla na vodní cestě. Přes uvedené problémy bylo při vydávání dokladů plavidel zjištěno, že na několika plavidlech alespoň došlo k výměně motorů či jiné podstatné modernizaci.

Způsobilost plavidel, která na modernizaci, rekonstrukci či generální opravu dosud čekají, bývá často z objektivních důvodů schvalována na dobu kratší, než na jakou to umožňuje vyhláška Ministerstva dopravy č. 223/1995 Sb. o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách. Nejčastějšími důvody zkrácení bylo stáří plavidla spolu s opotřebením trupu, obšívky a její deformací, stupeň opotřebenění pohonných jednotek a technických zařízení plavidel. To přináší zvýšené nároky na práci odborné komise pro posuzování technické způsobilosti plavidel nejen z hlediska technické náročnosti, ale i objemu administrativní práce.

Plovoucí zařízení jsou ve většině případů technicky způsobilá. Lepší situace je u zařízení v majetku právnických osob, zvláště u provozovatelů osobní lodní dopravy. Horší technický stav vykazují neevidovaná plovoucí mola pro vyvazování malých rekreačních plavidel, rybářských člunů apod. V plavebním rejstříku figuruje rovněž skupina plovoucích zařízení s neplatnou technickou způsobilostí. Na tato zařízení se zaměřuje kontrolní činnost úřadu.

V průběhu roku již tradičně proběhly vltavské akce s názvem Sen letní noci a Svatojánské Navalis, které si vyžádaly posouzení technické způsobilosti sestavy plavidel a plovoucích zařízení, na kterých akce probíhaly. Dalším specifickým požadavkem byla žádost o předběžné povolení provozu plovoucího autobusu pro vyhlídkové plavby na Vltavě v Praze. Tento záměr shledala odborná komise prozatím jako nerealistický z důvodu nedostatečné technické úrovně obojživelného vozidla od konkrétního dodavatele z Malty.

Dále lze uvést občasné kontroly při rekonstrukci hydrobusu DYJE společnosti OSOBNÍ LODNÍ DOPRAVA, s. r. o., Znojmo, určeného pro plavbu na Vranovské přehradě a technické prohlídky čtyř vyvazovacích mol společnosti Misgurnus, a. s., Praha, sloužících k přistávání malého plavidla k přepravě turistů na nádrži Slezská Harta.

V průběhu letní sezóny proběhlo několik kontrolních akcí zaměřených na technickou způsobilost plavidel v provozu ve spolupráci s pracovníky oddělení plavebního dozoru. Tyto kontroly se ukázaly jako velmi efektivní a je s nimi počítáno ve větším rozsahu i v roce 2012.

Jiná než malá plavidla v oblasti Moravy představují z větší části plavidla, plovoucí stroje a zařízení využívaná při těžbě šterků a šterkopísků. Zde lze pozorovat úpornou snahu

jednotlivých výrobců prosadit se v konkurenci ostatních. Podniky se vzájemně transformují, organizační změny přinášejí převody majetku, včetně plavidel. Lze konstatovat, že investiční akce do lodního parku byly zcela zastaveny a podniky se soustředí jen na údržbu stávajícího strojního vybavení.

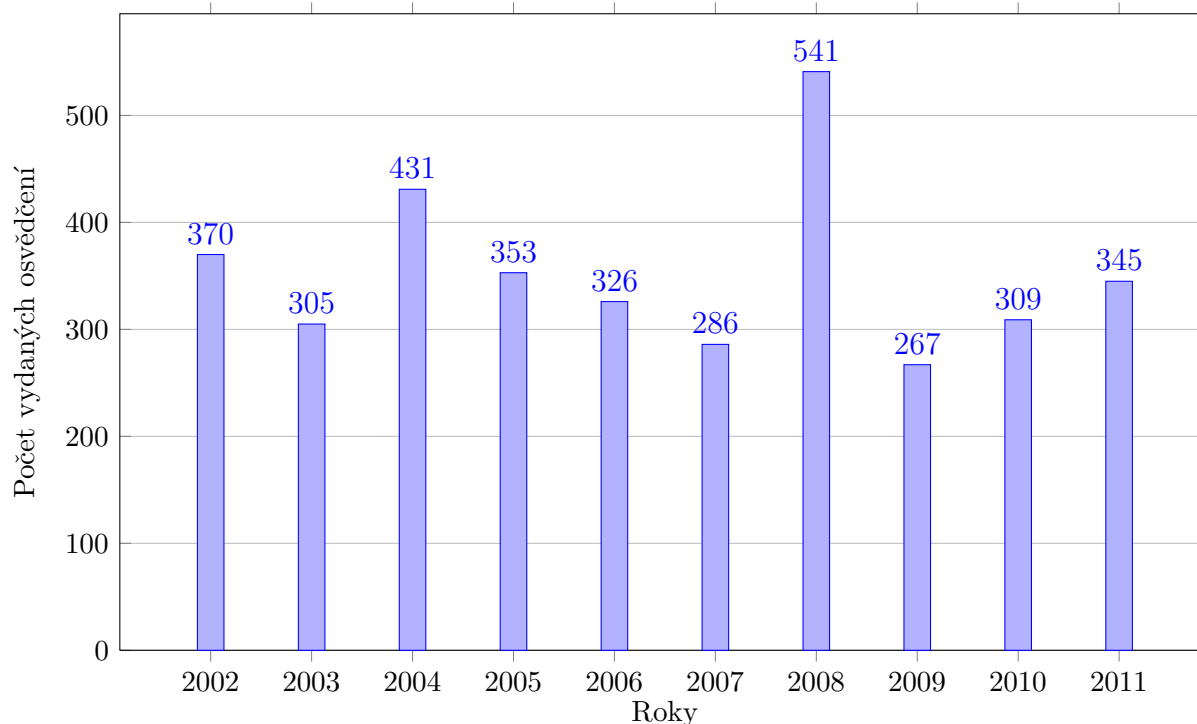
Prozatímní osvědčení nebylo v roce 2011 vystaveno žádné. Zvláštní povolení se týkala jednorázových akcí nevidovaných plavidel při opravách vodních toků, staveb a zařízení, při tradiční přehlídce ohňostrojů na Brněnské přehradě a také několika povolení pro nepoužívaná evidovaná plavidla, umístěná na vodních plochách před provedením technické prohlídky klasifikační organizací.

Velmi výrazný pokles zaznamenala výstavba novostaveb lodí v labských loděnicích pro zahraniční zákazníky. Celkem bylo vyrobeno pouze 6 plovoucích těles (CASCA), což je o 6 kusů méně než v loňském roce. V loděnicích Děčín-Křešice, Valtířov, Ústí nad Labem-Olšinky a Chvaletice nebylo dokončeno žádné plavidlo. V loděnici v Mělníku bylo vyrobeno jedno CASCO. Nárůst výroby zaznamenala pouze loděnice ve Lhotce nad Labem akciové společnosti Barkmet, která zhotovila pět plavidel. Nadále pokračovalo odstraňování nepoužívaných a technicky nezpůsobilých plavidel z vodní cesty, zejména z lokality Holešovického přístavu.

Vydaná osvědčení o vlastnictví plavidla	
Osvědčení o příslušnosti k plavbě na Rýně	61
Osvědčení o vlastnictví plavidla	7

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	139	38	146	110
Osvědčení plovoucího zařízení		35	30	
Povolení, zvláštní povolení		93	-	
Cejchovní průkaz	13	3	0	10
Celkem	152	169	176	120

Vydané lodní doklady na jiná než malá plavidla 2002-2011



7.2. Malá plavidla

V oblasti provádění technického dozoru a evidence malých plavidel bylo v roce 2011 realizováno několik podstatných změn. V návaznosti na úpravy ve vedení plavebního rejstříku byla reorganizována práce referentů s cílem urychlit oběh podání a zlepšit tak služby veřejnosti a to zejména v letních měsících, kdy dochází k velkému nárůstu činnosti oddělení dokladů – dokladů plavidel. Na základě ročních zkušeností lze změny vyhodnotit pozitivně.

Za významnou lze rovněž označit změnu organizace výjezdů za účelem provádění technických prohlídek malých plavidel v oblasti působnosti pobočky Praha. Model plánování technických prohlídek spojený s výzvami zasílanými provozovatelům malých plavidel se ukazoval jako již nevhodný a finančně náročný. Podíl provozovatelů, kteří přistavili plavidlo k prohlídce na místě a v čase stanoveném plavebním úřadem, dlouhodobě klesal. Přibývalo naopak těch, kteří o prohlídku sami požádali. Nový systém plánování je založený na veřejném vyhlášení termínů prohlídek v určitých tradičně nejvíce vytížených lokalitách s tím, že žadatelé plavidla k prohlídce sami přihlašují. Tím byl dokončen přechod na nový způsob organizování technických prohlídek na všech pracovištích úřadu. Na ostatních místech se prohlídky plánují na základě požadavků provozovatelů operativně tak, aby jednotlivé výjezdy byly co nejvíce efektivní, nebo po přistavení plavidla před budovu pobočky. Také tato změna v organizaci práce se během uplynulého roku jednoznačně osvědčila. Komunikace s majiteli a provozovateli plavidel probíhala bez vážnějších komplikací. Stanovený plán výjezdů na technické prohlídky zveřejněný začátkem roku na webových stránkách Státní plavební správy byl beze zbytku splněn.

Disciplína provozovatelů malých plavidel byla na dobré úrovni. K technickým prohlídkám byla plavidla přistavována ve vyhovujícím stavu, nejčastějšími byly nedo-

statky v evidenčním označení (především u nafukovacích člunů), chybějící odpojovače baterií, propadlé revize hasicích přístrojů. V těchto případech byla platnost lodního osvědčení prodloužena až po doložení odstranění nedostatků. Zájemci o nové registrace se dostavovali připraveni a se všemi požadovanými doklady. Velmi často se totiž předem telefonicky informovali na podmínky přihlášení plavidla, případně využívali informace zveřejněné na webu plavebního úřadu.

Údaje týkající se technického dozoru malých plavidel nezaznamenaly výraznější změny objemu činností v žádné ze sledovaných oblastí. Technické prohlídky a související administrativní činnosti se týkaly několikanásobně více plavidel se strojním pohonem než plachetnic.

Činnost útvaru v oblasti malých plavidel pokračovala v rámci nastavených pravidel a byla hodnocena plaveckou veřejností velmi kladně, jak o tom vypovídá i zpětná vazba ve formě odpovědí na otázky uskutečněné veřejné ankety. Průměrná doba vyřízení žádosti byla 7,5 dne.

Technický stav plavidel je ve většině případů uspokojivý. Nejčastějším důvodem neuznání technické způsobilosti malých plavidel je jako v minulých letech stáří přívěsných motorů instalovaných na plavidle, stav podponorové části trupu plavidla většinou zapříčiněný zanedbáním údržby nebo v posledních letech nová instalace motoru, který neplní požadavky směrnice č. 2003/44/EC. Současně lze konstatovat pomalou, nicméně setrvale rostoucí technickou úroveň. Tento pozitivní trend mírně narušuje zvýšené procento dovozu starších evropských plavidel s motory, které by jinak v České republice nebylo možné uvést do provozu.

Z pohledu celkového stavu malých plavidel nepředstavoval rok 2011 žádnou viditelnou změnu trendů. Poměr nově registrovaných plavidel k vyřazeným je srovnatelný s předcházejícími roky. Pokračoval postupný rozvoj plavidel půjčoven na Bařově kanále, což úzce souvisí i s probíhající výstavbou nových přístavišť a stání plavidel na této turisticky atraktivní moravské vodní cestě.

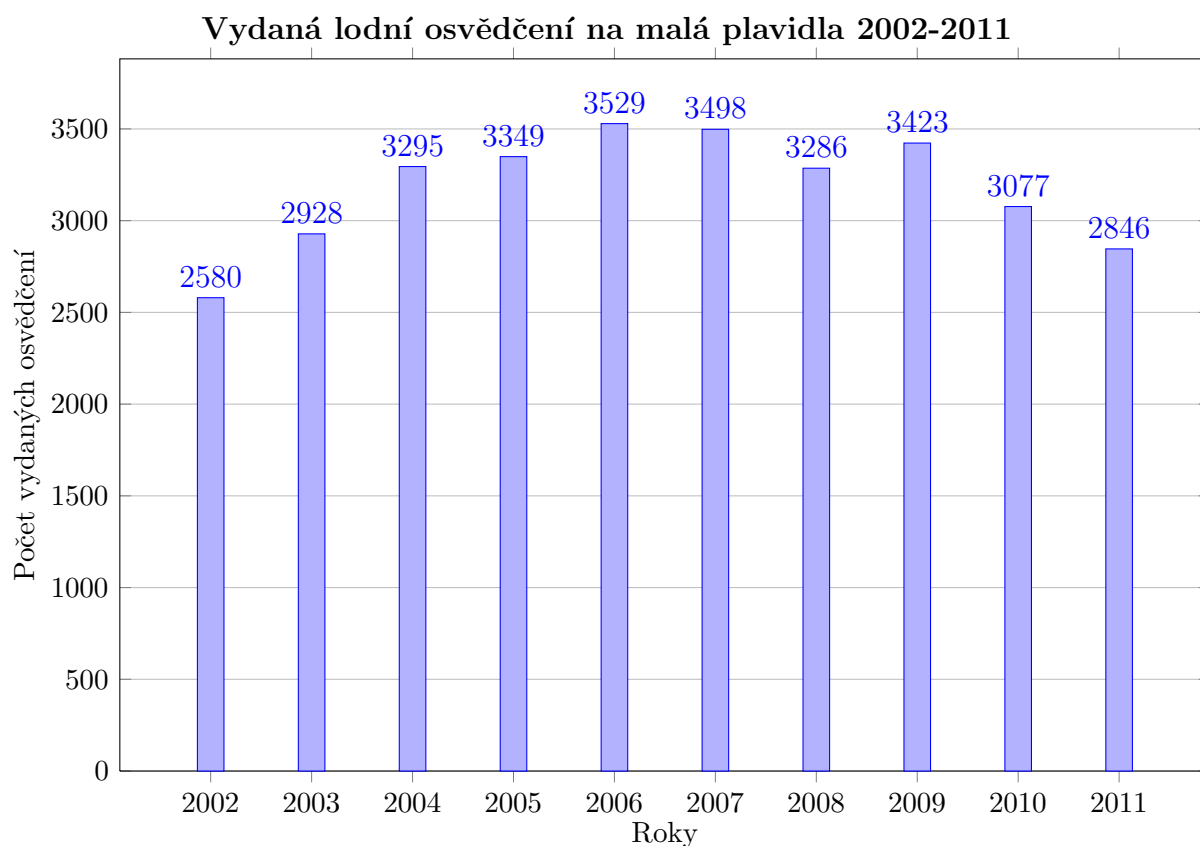
Přírůstek nově zapsaných plavidel je téměř shodný s předchozím rokem, počty technických prohlídek malých plavidel oproti roku 2010 mírně poklesly, přesto je objem prohlídek vzhledem k personálním možnostem Státní plavební správy stále vysoký. Počet malých plavidel zapsaných v plavebním rejstříku, která nemají platné osvědčení plavidla, je přibližně 25 %. Do určité míry jde o běžný jev, z části se jedná o důsledek zpřísnujících se požadavků na motory malých plavidel, určitý vliv má jistě také hospodářská recese.

Až na jeden případ, nebylo vydáno rozhodnutí o nevyhovění žádosti z důvodu technické nezpůsobilosti plavidla. Takové skutečnosti byly řešeny dohodou s vlastníkem o opakování technické prohlídky s doložením odstranění nedostatků. V několika případech byla v dokladech zkrácena zákonná lhůta prodloužení platnosti osvědčení z důvodu stáří závěsného motoru.

Počet schválených technických dokumentací pro stavbu malého plavidla se oproti roku 2010 prakticky nezměnil a zůstává oproti předcházejícímu období překvapivě vysoký. Není jednoznačně zhodnotitelné, zda jde o projev tradičního českého kutilství nebo důsledek hospodářské recese. Nejčastěji bylo vydáno povolení pro stavbu obytných plavidel s vlastním strojním pohonem, a to 28, schválených dokumentací pro motorové čluny bylo 10 a plachetnic také 10. Obytných člunů bez vlastního strojního pohonu bylo postaveno 8 a plovoucích zařízení 9.

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	2 109	186	518	104
Mezinárodní osvědčení rekreačního plavidla		844	1 298	194
Celkem	2 109	1 030	1 816	298

Schvalování dokumentací plavidel	
Počet vydaných Průkazů způsobilosti typu	3
Počet vydaných Osvědčení o schválení technické dokumentace	65



7.3. Plavební rejstřík

Plavební rejstřík vykazuje setrvalý trend v poměru zápisu nových plavidel, kde výrazně dominují malá plavidla před ostatními. Zvýšený zájem o rekreační plavbu v České republice v posledních letech se promítl do nárůstu počtu prodejců poskytujících služby a uskutečňujících prodej nových i použitých plavidel a motorů. Tyto podnikatelské subjekty se ve spolupráci se Státní plavební správou průběžně seznamují s aktuální legislativou v této oblasti a z tohoto důvodu nevznikají vážnější problémy při zápisu plavidel do rejstříku.

Vzhledem k hospodářské situaci a koupěschopnosti českých občanů nadále převládá nákup použitých plavidel před plavidly novými. Tento trend se netýká menších gumotextilních člunů osazených motory většinou do 15 kW, které slouží k rodinným dovoleným. Použitá plavidla jsou ve valné většině dovážena ze zemí západní Evropy s přísnou environmentální legislativou na vnitrozemských vodních cestách. Většinou se jedná o plavidla provozovaná na uzavřených jezerech.

Ve způsobu vedení plavebního rejstříku byla v roce 2011 největší změnou náhrada dosud prováděných zápisů do rejstříkových knih záznamy pouze v elektronické podobě. Toto závažné rozhodnutí vynucené úspornými opatřeními se ukázalo jako správné, zjednodušil a urychlil se proces zpracování jednotlivých rejstříkových podání.

Pokud jde o počty zapsaných a vymazaných plavidel byla situace prakticky stejná jako v roce 2010. Nově zapsaná plavidla do plavebního rejstříku v roce 2011 byla zastoupena z cca 95 % malými plavidly a z 5 % jinými než malými. z malých plavidel bylo 90 % s vlastním strojním pohonem, 9 % plachetnic a 1 % plavidel bez strojního pohonu. Tato čísla potvrzují trend minulých let, stejně jako skutečnost, že roste podíl nově zapsaných nafukovacích člunů.

V plavebním rejstříku došlo k dalšímu nárůstu počtu malých plavidel. Evidovaná plavidla jsou dovezena především jako použitá ze zahraničí, a to především ze SRN, Holandska a Švýcarska. Tato plavidla si žadatelé dovážejí především individuálně. Vlastník a provozovatel těchto plavidel je zpravidla identický.

U velkých plavidel byl zaznamenán výrazný úbytek počtu evidovaných plavidel, a to z důvodu jejich prodeje do zahraničí či šrotování.

Z nově zapsaných malých plavidel, novostaveb lze uvést plachetnice Tiki 30. Jedná se o plachetnici typu katamarán celodřevěné konstrukce, postavenou podle dokumentace britského konstruktéra Jamese Wharrama, se dvěma kajutami pro čtyři osoby v každém trupu. V půjčovnách lodí na Baťově kanále přibyly čtyři novostavby hausbótů, tři z nich v půjčovně Zbyňka Súkupa, Rohatec. Spolu s dalšími třemi stavěnými identickými plavidly celokovové konstrukce pro 12 osob zřejmě výrazně ovlivní trh zápůjček lodí na Baťově kanále. Další zapsanou novostavbou malého plavidla byla výletní loď SANTA MARIA provozovatele Misgurnus, a. s., Praha, sloužící k turistickým plavbám na Slezské Hartě. Dřevěná konstrukce napodobující plachetnici Kolumbovy doby pojme 12 osob a je poháněna motorem na zkapalněný plyn z důvodu zajištění hygienických norem platných na tomto vodním díle. Pro potřeby provozu osobní lodní dopravy v oblasti Moravy postavil stejný provozovatel rovněž 4 plovoucí zařízení – přístavní mola, která byla zapsána do plavebního rejstříku. Pátým nově zapsaným plovoucím zařízením je molo k vyvazování malých plavidel Jachtklubu Vranovská přehrada. Ve skupině nově zapsaných jiných než

malých plavidel je nejvýznamnější událostí zápis dvou osobních lodí Dopravního podniku města Brna, a. s., Brno. Jde o osobní lodě typu Pionýr II, výrobce JESKO CZ, s. r. o., Pardubice. Pohon obstarávají vestavěné elektromotory Siemens o výkonu 55 kW. K těmto dvěma novým plavidlům se jmény VÍDEŇ a UTRECHT přibudou v roce 2012 podle plánu další dvě identické lodě a spolu s již v roce 2010 zapsaným plavidlem LIPSKO bude dokončena kompletní obměna lodního parku provozovaného na Brněnské přehradě. Třetí nově zaevidovanou osobní motorovou lodí byl hydrobus DYJE, vlastník OSOBNÍ LODNÍ DOPRAVA, s. r. o., Znojmo. Loď byla postavena v roce 1959 v Maďarsku, kde byla do roku 2009 provozována na jezeře Balaton. Spuštění na hladinu Vranovské přehrady bylo široce medializováno.

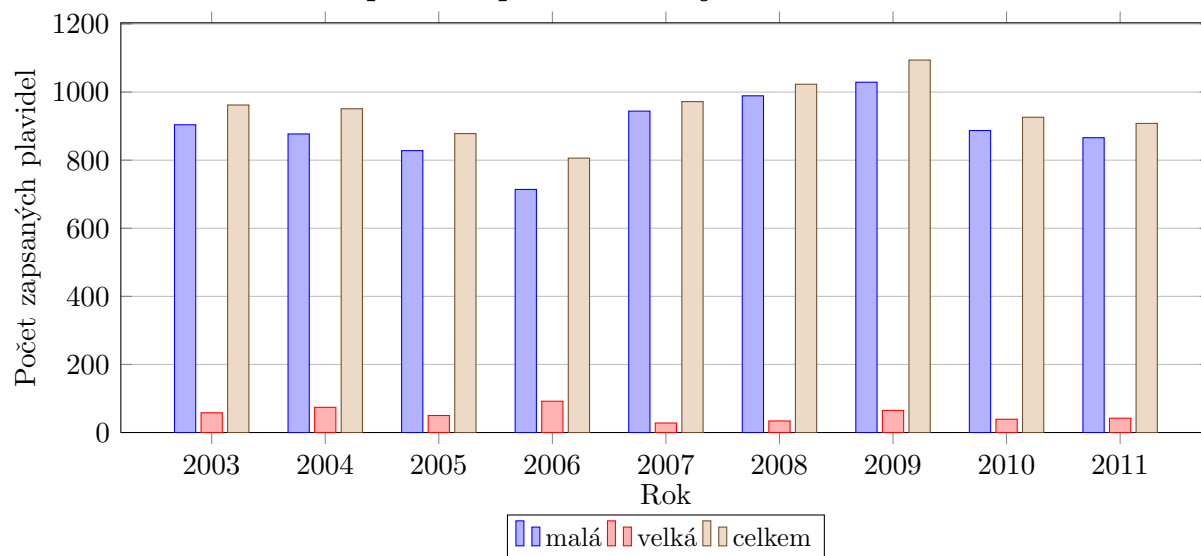
Při přihlašování nových plavidel je jedním z povinných dokladů CE prohlášení o shodě. Protože doklady od jednotlivých výrobců či prodejců vykazují rozdíly, byla uskutečněna v závěru roku 2011 schůzka s pracovníky České obchodní inspekce (ČOI) Inspektorátu Středočeského kraje a hlavního města Prahy za účasti zástupců plavebního úřadu k této problematice. Bylo odsouhlaseno, jaké má mít CE prohlášení formální náležitosti. Zároveň byl dohodnut postup v případech, kdy budou předložena prohlášení vykazovat nedostatky. Takovéto dokumenty budou zaslány ČOI k prověření, včetně případného přijetí kroků vedoucích k nápravě zjištěných nedostatků.

U dovozů použitých plavidel je vyžadováno předložení dokladu potvrzujícího provozování v jiné zemi EU nebo výmaz z evidence této země. Zvláště u nákupů přes internetové aukce může mít kupující problém s dodatečným doložením dokladů nutných k přihlášení plavidla.

Technický stav použitých dovezených plavidel byl celkově uspokojivý. Většinou se jednalo o zánovní plavidla ne starší 6 let. Pokud se vyskytl dovoz staršího plavidla, provedl majitel před podáním žádosti celkovou rekonstrukci.

Pokud se týká vlastnických vztahů, objevuje se občas skutečnost, že při podání žádosti o změnu vlastnictví se zjistí, že plavidlo bylo několikrát prodáno bez nahlášení změny vlastníka, případně organizace uvedená jako původní vlastník změnila název, transformovala se v jinou apod. To zvyšuje administrativní a časovou náročnost takových podání. Začátkem roku 2011 byl dokončen převod 22 plavidel a plovoucích strojů společnosti HANSON ČR, a. s., Mokrý, na společnost Českomoravský štěrk, a. s., Mokrý. Do tematiky vlastnických vztahů spadá i změna provozovatele osobní lodě HORÁCKO, která byla provozována do roku 2011 na Labi pod jménem PORTA BOHEMICA II. V listopadu loňského roku změnila provozovatele z Credit – plus, s. r. o., Praha na AIKON, s. r. o., Slavkov u Brna a byla přepravena na Dalešickou přehradu, kde by měla být provozována v pravidelné osobní lodní dopravě.

Plavidla zapsaná v plavebním rejstříku od roku 2003



Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2011						
	Zapsaná			Vymazaná		
	Malá	Velká	Celkem	Malá	Velká	Celkem
Praha	577	31	608	74	6	80
Děčín	85	2	87	11	11	22
Prerov	204	9	213	30	7	37
Celkem	866	42	908	115	24	139

Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2011				
Typ plavidla	Počet ¹	Výkon [kW]	Nosnost [t]	Obsaditelnost [os]
Osobní lodě	66	8 946,15	114,97	9 297
Motorové nákladní lodě	43	18 978,6	42 284,3	-
Remorkéry	88	25 654,2	1 541,72	-
Vlečné čluny ²	6	-	1 733	-
Tlačné čluny	138	-	67 760	-
Převozní lodě	37	685	230	987
Speciální lodě	14	1 675	466	-
Plovoucí stroje	82	981	1 157	-
Plovoucí zařízení	376	-	5 648,74	4 661
Celkem	850	56 919,95	120 935,73	14 945

¹Plavidla s platným lodním osvědčením.

²Včetně vlečno-tlačných člunů.

Malá plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2011	
Typ plavidla	Počet
S vlastním strojním pohonem	10 110
Plachetnice	2 576
Bez vlastního strojního pohonu	448
Celkem	13 134

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 v předem stanovených a začátkem roku zveřejněných termínech. Pro menší zájem o zkoušky inspektorů určeného technického zařízení a bezpečnostních poradců pro přepravu nebezpečných věcí zůstaly některé vyhlášené termíny v průběhu roku neobsazené. Naopak oproti minulému období byly z provozních důvodů v průběhu roku přidány termíny zkoušek k vedení plavidla pomocí radaru a k získání osvědčení na přepravu nebezpečných věcí ADN.

Nadále trval velký zájem o zkoušky kapitánů - převážně I. třídy, kteří mají dobré možnosti uplatnění u provozovatelů lodí na zahraničních vodních cestách. Také u zkoušky převozníků I. třídy stoupá počet zájemců.

V závislosti na zvýšeném počtu kapitánů I. třídy vzrostl velmi výrazně také počet žadatelů o zkoušky k vedení plavidla pomocí radaru. V průběhu roku byly z důvodu technické poruchy na radarovém zařízení na plavidle při praktické zkoušce přidány nové, náhradní termíny zkoušek.

Obrovský zájem se projevil také u žadatelů o získání osvědčení na přepravu nebezpečných věcí ADN, kde počet podaných žádostí o zkoušku opět oproti předchozím obdobím výrazně vzrostl. Veliké procento žadatelů o tyto zkoušky je i nadále ze strany slovenské odborné plavecké veřejnosti. Vzhledem k časovému omezení platnosti všech vydávaných typů osvědčení ADN na 5 let neustále vzrůstá také požadavek na jejich pravidelnou obnovu (bez zkoušky). V tomto roce proto byli také vyškoleni stávající i noví držitelé osvědčení o zvláštních znalostech ADN z řad zaměstnanců Státní plavební správy, určení jako zkušební komisaři pro tento typ zkoušky.

Počet žadatelů o plavecké služební knížky byl oproti minulému období výrazně vyšší. Nadále trvá zájem o vydávání knížky ze strany občanů Slovenské republiky, což v roce 2011 činilo na pobočce Přerov 75 % vydaných knížek. V rámci jejich vydávání a evidence tvořilo velký objem činnosti pravidelné potvrzování praxí předkládaných ke kontrolnímu záznamu, potvrzování nově dosažených způsobilostí na základě prokázané praxe a následné zakládání kopií všech provedených změn do spisu žadatele. Dále byla prováděna aktualizace zápisů lékařských posudků zdravotní způsobilosti a změn osobních údajů žadatele.

V tomto roce však došlo k další zásadní změně v zapisování způsobilostí dle rýnských předpisů do plavecké služební knížky. Od 01. 05. 2011 není možné již ani přepisovat jednou získané rýnské způsobilosti do další plavecké služební knížky. z tohoto důvodu bylo nutné opakovaně vysvětlovat jednotlivým žadatelům tuto pro ně nepříjemnou skutečnost. Vzhledem k tomu, že pobočka Děčín vydává drtivou většinu plaveckých služebních knížek žadatelům, kteří ji používají v zahraničí a v minulosti již rýnskou způsobilost zapsanou českým plavebním úřadem v knížce měli, byla tato situace velice náročná. Nicméně ani z tohoto důvodu počet žadatelů o plaveckou služební knížku výrazněji nepoklesl.

V roce 2011 začali na pobočce Děčín a Přerov provádět i zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých. Ze strany veřejnosti bylo toto přivítáno a zájem

o tyto zkoušky na těchto pobočkách byl značný, o čemž svědčí počty žadatelů v následující tabulce. Hlavní příčinou neúspěchu uchazečů o kapitánské způsobilosti byla nedostatečná znalost plavebního zeměpisu. Tuto část přípravy většina adeptů hrubě podceňuje.

Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel							
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Uspělo žadatelů v %	Noví držitelé způsobilosti	Celkem vydáno průkazů v roce 2011	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů způsobilosti k 31. 12. 2011
Lodník	21	152	57	87	1 236	343	4 671
Kapitán I. třídy	9	90	42	38	163	63	836
Kapitán II. třídy		13	62	8		12	461
Kapitán III. třídy		5	20	1		2	460
Kapitán IV. třídy		9	56	5		0	565
Převozník I. třídy		20	85	17		1	383
Převozník II. třídy		2	50	1		0	344
Převozník III. třídy		11	91	10		0	494
Stroj mistr I. třídy		1	100	1		1	47
Stroj mistr II. třídy		13	46	6		2	384
Způsobilost k vedení plavidla pomocí radaru		7	85	51		43	57
Ostatní ¹ způsobilosti	-	-	-	-	0	0	3 178

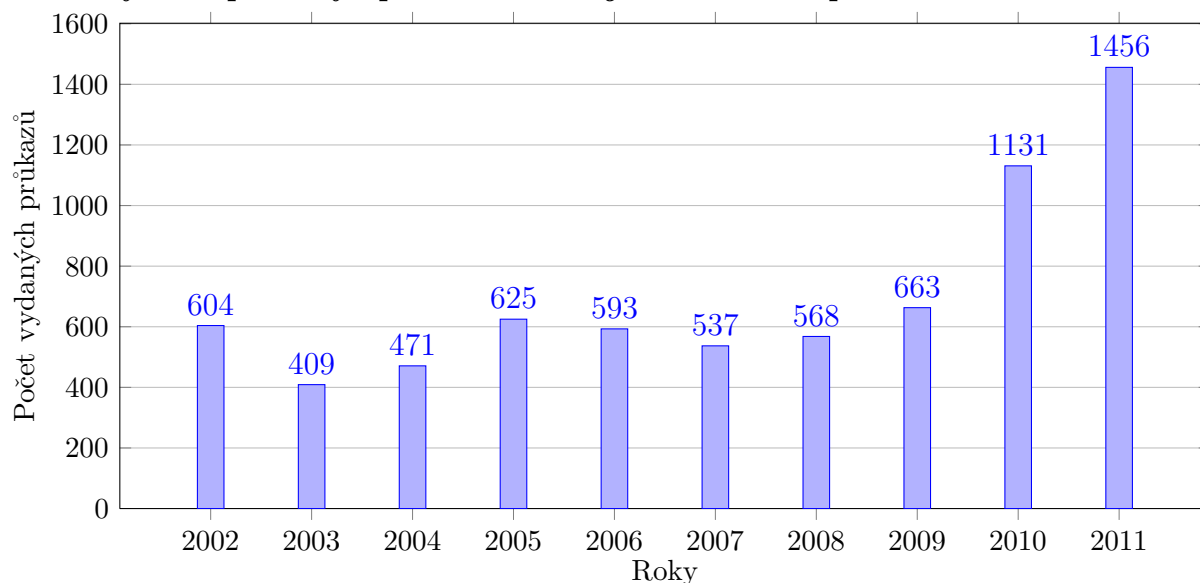
¹Způsobilosti podle dříve platných předpisů vůdce služebního plavidla, vůdce motorového člunu, vůdce nákladního člunu.

Vydané plavecké služební knížky		
Pracoviště	Počet	
	2011	k 31. 12. 2011
Pobočka Praha	136	1 395
Pobočka Děčín	728	5 283
Pobočka Přerov	372	2 591
Celkem	1 236	9 269

Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení							
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Uspělo žadatelů v %	Noví držitelé způsobilosti	Celkem vydáno průkazů v roce 2011	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů způsobilostí k 31. 12. 2011
Inspektor určeného technického zařízení	4	2	100	2	2	0	38
Provozování vodní dopravy pro cizí potřeby	9	11	100	11	14	3	224
Přeprava nebezpečných věcí (ADNR)	9	189	58	109	252	143	834
Bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí	2	1	100	1	2	1	22
Celkem	-	203	-	123	270	147	1 118

Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2011	
Zařízení	Počet
Tlaková (z toho parních kotlů)	16 (3)
Plynová	13
Elektrická silnoproudá	18
Zdvihací	6
Celkem	53

Vydané průkazy způsobilosti na jiná než malá plavidla 2002-2011



8.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel

Výraznou změnou v roce 2011 bylo zavedení vydávání průkazů způsobilosti žadatelům v den zkoušky, a to i ve většině případů u zkoušek způsobilosti pro vedení a obsluhu jiných než malých plavidel. Přes vysoké zatížení útvarů dokladů osob v době, kdy zkoušky probíhají, lze tento krok zhodnotit velice pozitivně, neboť se tímto způsobem daří vyřídit podání až do fáze expedice, což velice zefektivňuje práci na tomto úseku.

Dosavadním způsobem se vyřizují pouze žádosti o vydání náhradního dokladu a průkazy vydané po zkouškách mimo sídlo poboček.

V tomto roce pobočka Praha omezila počet méně efektivních zkoušek mimo pobočku z důvodu velkého zájmu veřejnosti o vykonání zkoušek v předchozím roce. Tyto zkoušky proběhly pouze v rybářském učilišti Třeboň, v Českých Budějovicích, ve Frymburku a na vodním díle Slapy, kde proběhly i dvě praktické zkoušky pro způsobilost S – plachetnice bez omezení celkové plochy plachet. Dále pobočka Praha spolupracovala s Policií České republiky a Hasičským záchranným sborem a prováděla zkoušky jejich zaměstnanců, určených pro vedení služebních plavidel.

Na pobočce Děčín probíhaly zkoušky způsobilosti vůdce malého plavidla kontinuálním způsobem, kdy byl ve vyhlášeném termínu určen pouze čas zahájení zkoušky a jednotliví žadatelé byli zkoušeni průběžně. Tento přístup ke zkouškám se osvědčil a veřejnost ho přijala velice kladně.

Ke standardním výjezdním místům pobočky Děčín (Hradec Králové a Roudnice nad Labem) přibylo, po dohodě s pražskou pobočkou, nové výjezdní místo – Odborné učiliště požární ochrany v Borovanech. Dále pobočka Děčín převzala od pražské pobočky hromadné zkoušení příslušníků Hasičského záchranného sboru České republiky připravovaných ve školicím středisku Zbiroh, přičemž jejich zkoušky byly prováděny v místě pobočky.

Na pobočce Přerov byly provedeny teoretické zkoušky způsobilosti vůdce malého

plavidla ve valné většině v místě sídla pobočky, výjezdy byly provedeny pouze v rámci spolupráce Policií České republiky, a to ke zkouškám do jejího sídla v Brně. Praktické zkoušky se uskutečnily mimo sídlo pobočky.

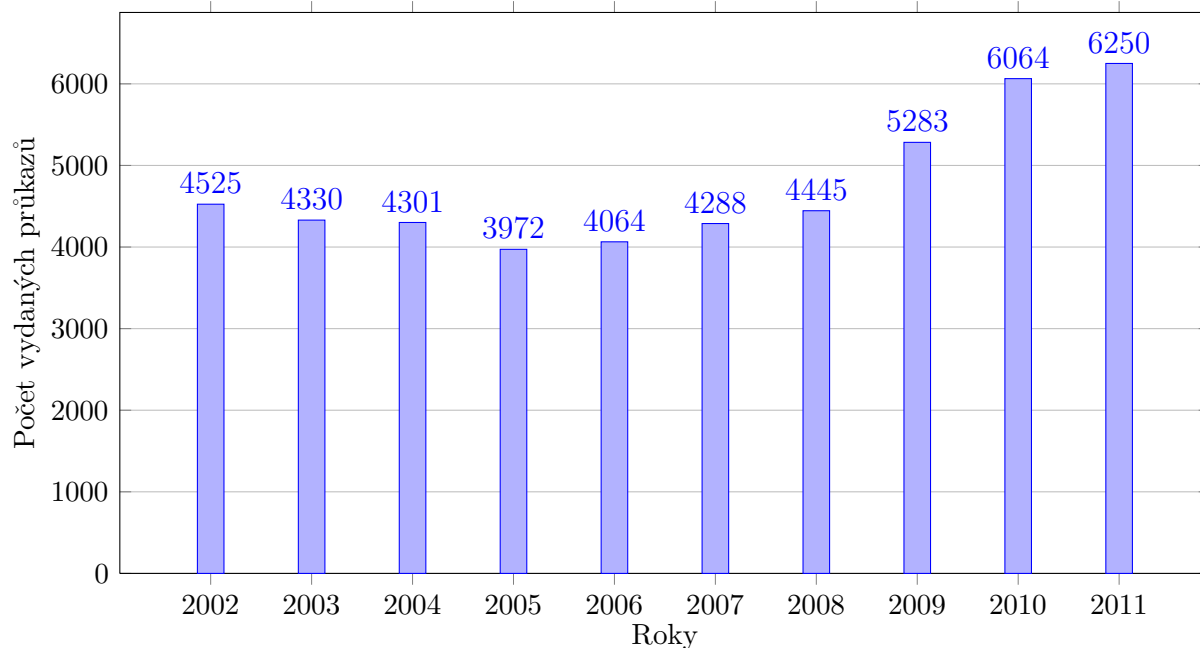
Obecně zájem o získání průkazu vůdce malého a rekreačního plavidla stále roste, i když tempo růstu již není tak vysoké, jako v minulých letech. Přenesení zkoušek některých organizací i žadatelů z řad veřejnosti z pobočky Praha na pobočku Děčín a částečně i pobočku Přerov se projevilo ve zvýšení počtu žadatelů na těchto pobočkách, čímž došlo k určité optimalizaci rozložení počtu žadatelů v rámci Státní plavební správy.

Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel							
Způsobilost	Počet zkušebních dnů ¹	Počet žadatelů	Uspělo žadatelů v %	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2011	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31.12.2011
Vůdce malého plavidla	150	4 078	79	3 205	3 820	323	66 140
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost I ²	-	3 565	-	3 062	3 475	177	23 536
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost C	144	2 705	90	2 033	2 430	172	24 152

¹Počet dnů, kdy byly jednotlivé způsobilosti zkoušeny.

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

Vydané průkazy způsobilosti na malá a rekreační plavidla 2002-2011



9. Správní akty a správní jednání

9.1. Správní akty

Oblast vodních cest

V oblasti vodních cest bylo v roce 2011 vydáno celkem 17 správních rozhodnutí ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Nebylo podáno žádné odvolání.

Ve věci povolení provozování přístavu bylo vydáno jedno rozhodnutí pro přístav České Vrbné.

Ve věci povolení umístění nebo odstranění plavebního značení bylo vydáno 12 rozhodnutí, z toho dvě se týkala odstranění plavebního značení. Ve věci povolení umístění plavebního značení bylo např. vydáno rozhodnutí k umístění dvou kusů břehových plavebních znaků B.11.b „Příkaz uvést do provozu radiofonní stanici na vyznačeném kanálu“ na státní hranici Česká republika/Spolková republika Německo (v dodatkové tabulce povinnost spojení se střediskem RIS na vyznačeném kanálu č. 80).

Ve věci povolení vyznačit vodní plochu pro provozování vodních skútrů byla vydána dvě rozhodnutí. Jedná se o lokality na vodní cestě Labe v úseku Srnojedy – Pardubice a v oblasti Dolních Beřkovic (k. ú. Dolní Beřkovic, Vliněves, Mělník). Jedná se o neveřejné užívání. V dalším případě bylo správní řízení zastaveno z důvodu neodstranění vad podání ve stanovené lhůtě.

Ve věci povolení vyznačit vodní plochu pro provozování vodního lyžování byla vydána dvě rozhodnutí, kdy jedno je pro lokalitu na Labi v oblasti Dolních Beřkovic (k. ú. Dolní Beřkovic, Vliněves, Mělník), a druhé se týká provozování wakeboardingu na vodní ploše pískovny v Mlékojedech u Neratovic. Opět se jedná o neveřejný provoz. Dále bylo zahájeno další správní řízení o povolení vodního lyžování na vodní ploše pískovny Staré Ždánice v k. ú. Stěblová, s návrhem pro neveřejný provoz.

Oblast plavebního provozu

V oblasti plavebního provozu bylo v roce 2011 vydáno celkem 339 rozhodnutí ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, č. 254/2001 Sb., o vodách, a č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Proti těmto rozhodnutím bylo podáno šest 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 jedno rozhodnutí, kterým byl postižen provozovatel plavidla. Jednalo se o provozování plavidla na vodní cestě bez schválení technické a provozní způsobilosti plavidla. 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), bylo vydáno celkem 9 rozhodnutí, která se všechna týkala postihu za neodstranění plavidel či plovoucích zařízení do ochranných přístavů či jiných chráněných míst po překročení limitního stavu pro zastavení plavby ve stanovených úsecích vodní cesty. Nebylo podáno odvolání.

Pro souběh porušení zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a č. 254/2001 Sb., o vodách, nebylo v roce 2011 vedeno správní řízení.

Podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, bylo vydáno celkem 281 rozhodnutí. Ve 268 případech se jednalo o rozhodnutí, kterými byla povolena veřejná akce na vodě, která mohla ohrozit bezpečnost a náležitý pořádek v plavbě. Ve čtyřech případech se jednalo o rozhodnutí o výsledku šetření plavební nehody. V pěti případech bylo rozhodnuto o zastavení řízení. Ve třech případech bylo vydáno usnesení o přerušení řízení a v jednom případě usnesení o společném řízení. Ve dvou případech bylo rozhodnutí o povolení veřejné akce napadeno odvoláním.

Podle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve vazbě na zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, bylo vydáno 48 rozhodnutí, kterými byli postiženi vůdci plavidel. Jednalo se o postihy vůdců plavidel za vedení plavidla mimo výtlačný režim plavby, za vedení vodního skútru mimo prostor zvlášť vyznačený pro tento účel, vedení plavidla bez toho, aby vůdce plavidla byl držitelem průkazu způsobilosti k vedení plavidel, za vedení plavidla, které nemělo vyznačeno poznávací znaky, postih za způsobení nehody v plavebním provozu, za vedení plavidla pod vlivem alkoholických nápojů a za zavinění dvou malých plavebních nehod apod. Souběh dvou přestupků byl projednáván v 11 řízeních. Rozhodnutí byla napadena odvoláním ve čtyřech případech.

Oblast dokladů plavidel

V oblasti dokladů plavidel byla v roce 2011 vydána celkem čtyři rozhodnutí. Ve třech případech se jednalo o zamítnutí žádosti. Jedna žádost se týkala prodloužení technické způsobilosti malého plavidla v provozu, která byla rozhodnutím zamítnuta z důvodu stáří přívěsného motoru na plavidle, proti kterému se žadatel odvolal. Odvolací orgán se s výrokem ztotožnil a rozhodnutí orgánu prvního stupně potvrdil. Další rozhodnutím zamítnutou žádostí byla žádost o změnu vlastnictví malého plavidla, kterou podal subjekt, který nebyl vlastníkem plavidla. Poslední odmítnutou žádostí byla žádost o schválení technické dokumentace plovoucího zařízení – dopravníkové trasy, která svými rozměry přesahovala parametry malého plavidla. Státní plavební správa žádost odložila, vzhledem k tomu, že v případě schvalování technické způsobilosti jiného než malého plavidla odbornou komisí není před započítáním stavby tento úkon vyžadován.

V oblasti evidence plavidel bylo vedeno celkem jedno správní řízení o pozastavení řízení ve věci evidence plavidla. Jednalo se o žádosti o změnu vlastnictví 11 jiných než malých plavidel, které neobsahovaly předepsané náležitosti. Vzhledem k tomu, že se žádosti týkaly téhož účastníka a stejného druhu řízení, bylo rozhodnuto o spojení všech řízení vedených o žádostech k zapsání změny vlastnictví. K doplnění nedostatku podání byl žadatel vyzván. Požadované náležitosti podání byly ve stanovené době doloženy. Odvolání nebylo podáno.

Oblast dokladů osob

V oblasti dokladů osob bylo v roce 2011 vydáno celkem 326 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti neúspěšným žadatelům nebo žadatelům, kteří se přes podání žádosti vůbec nedostavili ke zkoušce.

V oblasti jiných než malých plavidel bylo vydání 65 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti. z toho 24 rozhodnutí se týkalo kapitánů I. až IV. třídy, 11 rozhodnutí lodníka, dvě rozhodnutí převozníka II. třídy, čtyři rozhodnutí vedení plavidla pomocí radaru a 23

rozhodnutí se týkalo osvědčení o zvláštních znalostech ADNR. Proti žádnému z těchto vydaných rozhodnutí nebylo podáno odvolání.

V oblasti malých plavidel bylo vydáno 261 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti. Proti žádnému z těchto vydaných rozhodnutí také nebylo podáno odvolání.

Odvolací řízení

Legislativně právní útvar předal v uplynulém roce odvolacímu orgánu Ministerstvu dopravy České republiky celkem 7 odvolání proti rozhodnutí Státní plavební správy a jeden podnět k zahájení přezkumného řízení. O čtyřech odvoláních nebylo dosud rozhodnuto, dvě rozhodnutí Státní plavební správy byla potvrzena, jedno odvolání bylo zamítnuto jako opožděné a jedno rozhodnutí Státní plavební správy bylo zrušeno a věc vrácena k novému projednání. Na základě podnětu k zahájení přezkumného řízení bylo jedno rozhodnutí Státní plavební správy ve zkráceném přezkumném řízení zrušeno.

9.2. Správní jednání

V hodnoceném období bylo vydáno 216 vyjádření a souhlasů ke stavbám na vodních cestách ve smyslu zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v platném znění.

Bylo vydáno 122 vyjádření k umístění plovoucího zařízení.

Pracovníci Státní plavební správy se zúčastnili celkem 98 vodoprávních a stavebních řízení.

Bylo vydáno 122 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.

Státní kontrola u provozovatelů přístavu nebyla provedena.

Bylo vydáno 13 souhlasů s podmínkami pro provoz půjčovny malých plavidel.

Půjčovny plavidel			
	Počet	Počet plavidel nepodléhajících evidenci	Počet plavidel podléhajících evidenci
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení není potřeba průkaz způsobilosti	153	1 033	45
Půjčovny plavidel, k jejichž vedení je potřeba průkaz způsobilosti	1	-	5
Půjčovny plavidel s i bez průkazu způsobilosti k vedení	5	18	19

10. Průřezová a metodická činnost

Oblast legislativních a právních věcí

Legislativně-právní útvar Státní plavební správy poskytoval v hodnoceném období odbornou pomoc všem útvarům a pobočkám Státní plavební správy, zejména v podobě aplikace práva v konkrétních případech. Zaměstnanci Státní plavební správy byli také průběžně seznamováni s aktuálními právními normami formou vnitřních sdělení a školení. Byl vypracován nový Statut Státní plavební správy. Právní útvar se zúčastnil tvorby věcného podkladu k novele zákona o vnitrozemské plavbě a prováděcích vyhláškách.

Legislativně-právní útvar rovněž zastupoval Státní plavební správu v řízení před soudy ve věcech náhrady škody, která byla způsobena trestnou činností, a podílel se na odhalování trestné činnosti dle ustanovení § 176 trestního zákona, které se dopouštějí držitelé plaveckých služebních knížek.

V uplynulém období bylo zadáno celkem 26 veřejných zakázek malého rozsahu. Došlo k prodeji nemovitostí v Děčíně a Vranově nad Dyjí, které Státní plavební správa nepotřebuje k výkonu své činnosti.

V roce 2011 úsek organizoval školení a metodické semináře v návaznosti na potřeby zaměstnanců Státní plavební správy a nové právní předpisy přijaté v průběhu hodnoceného období.

V průběhu roku 2011 bylo vydáno jedno rozhodnutí o uznání odborné kvalifikace dle zákona č. 18/2004 Sb. Legislativně-právní útvar aktivně po celý rok spolupracoval s Ministerstvem školství České republiky, jakožto národním koordinátorem pro uznávání odborných kvalifikací.

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

Škodní komise Státní plavební správy řešila v uplynulém období celkem sedm případů škod na majetku. Jednalo se o běžné provozní případy a nedošlo k podstatné škodě na majetku České republiky, s níž je příslušná hospodařit Státní plavební správa.

Oblast vodních cest

V průběhu roku 2011 byla projednána úprava plavební vyhlášky č. 4/2011 o podjezdných výškách na labsko-vltavské vodní cestě. Úprava se týkala rozdělení úseku Přelouč až Mělník na dva úseky a to Přelouč (ř. km 949,10) až Lysá nad Labem (ř. km 878,00) s podjezdnou výškou 5,25 m a Lysá nad Labem (ř. km 878,00) až Mělník (ř. km 837,38) s podjezdnou výškou 4,70 m. Upravenou plavební vyhlášku vydala Státní plavební správa pod č. 8/2011.

Státní plavební správa se zúčastnila prvního výrobního výboru plavebního stupně Děčín ohledně zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN. Byla projednána dispozice plavební komory, vrata v horním ohlavi plavební komory a plnění a prázdnění plavební komory. Další jednání jsou na programu v roce 2012.

Sdělením č. 75/2011 vydaném Státní plavební správou o ochranných přístavech a chráněných místech byly určeny stání v případě vysokých vodních stavů na Labi, Vltavě a Baťově kanále (Moravě).

V rámci novelizace zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a prováděcích předpisů k němu, byla předložena řada námětů zejména v oblasti definice přístavů, překladišť, přístavišť a kotvišť.

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.

V rámci metodické spolupráce na jednotlivých úsecích výkonu státního dozoru byl vydán metodický pokyn pro schvalování podmínek provozování půjčoven malých plavidel a pro schvalování a zapisování způsobilosti malých plavidel vedených osobami bez průkazu způsobilosti a směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví zaměstnanců při výkonu státního dozoru na vnitrozemskou plavbu a při obsluze plavidel Státní plavební správy a dalších osob na plavidlech Státní plavební správy.

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.

Pro pracovní skupinu, zabývající se pravidly plavebního provozu na evropských vodních cestách při EHK/OSN, byly vypracovány odpovědi na otázky, obsažené v dotazníku o národních úpravách v CEVNI. Navíc byl sekretariát upozorněn na některé chyby, které se ve čtvrté revizi základního dokumentu vyskytly. Doporučení CEVNI bylo v intencích umožňujících národní úpravy, zpracováno do české verze.

V rámci novelizace zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a prováděcích předpisů k němu, byla předložena řada námětů, které by uvedené předpisy měly obsahovat, a průběžně jsou další náměty a navržené úpravy konzultovány s Ministerstvem dopravy. Byl zpracován a Českému telekomunikačnímu úřadu a Ministerstvu dopravy předložen návrh na novelizaci vyhlášky č. 138/2000 Sb., o radiotelefonním provozu na vnitrozemských vodních cestách.

Vysílání plavebních informací, které je začleněno do rádiového provozu v rámci říčních informačních služeb vykazovalo v průběhu roku četné poruchy. 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. Jednání o poruchách, ke kterým docházelo na některých kmitočtech využívaných převaděči, vedlo až k projednání

výměny používaných kmitočtů za vhodnější a dokonce k uzavření nové smlouvy s vedením společnosti RaNet, s. r. o.

Plavební nehody, ke kterým dochází na tuzemských vodních cestách, se centrálně evidují a každoročně vyhodnocují. Výsledky těchto hodnocení se promítají do plánů kontrolní činnosti, vykazují se pro účely Ředitelství vodních cest, Centra dopravního výzkumu, a jsou obsaženy ve Zprávě o činnosti úřadu, v Plavební ročence, početně a graficky se zveřejňují na internetu. V závěru roku byly statistické výstupy poskytnuty jako podklad pro zprávu o situaci v oblasti vnitřní bezpečnosti a veřejného pořádku na území České republiky. V rámci novelizace publikace Dopravní nehody, která slouží pro vyšetřovatele trestné činnosti v oboru dopravy Policie České republiky, byla aktualizovaná část, pojednávající o plavebních nehodách.

Za účelem výměny poznatků a zkušeností v oblastech bezpečnosti plavebního provozu a dohledu na veřejný pořádek na vodních tocích, bylo uskutečněno pracovní setkání Státní plavební správy s Ředitelstvím služby pořádkové policie České republiky. Široká diskuse mezi zástupci oddělení státního dozoru úřadu a pořádkových oddělení policie se dotkla i dvou realizovaných společných akcí, vyhlášených centrálně Aquapol. Na základě diskuse byly v závěru pracovního setkání stanoveny tři základní úkoly. Především zvýšit intenzitu kontrol plavidel půjčoven malých plavidel se zaměřením na dodržování pravidel plavebního provozu jejich vůdci, na kvalitu jejich poučení provozovateli jednotlivých půjčoven a v případě zjištění porušování povolených podmínek zahajovat správní řízení s těmito provozovateli. Dále pak dořešit otázku přístupů do evidence plavebního úřadu pro policisty a stanovit okruh policistů (policijních složek), které obdrží přístup do těchto evidencí. A za třetí, projednat se Službou kriminální policie a vyšetřování PP ČR možnost vytvoření samostatné evidence odcizených lodí a jejich částí (např. motory) v evidenčním systému policie.

V průběhu roku bylo vydáno 8 plavebních vyhlášek, jejichž přehled je uveden v tabulce.

Vydané plavební vyhlášky			
Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
1/2011	o vymezení oblastní působnosti Státní plavební správy	5. 1. 2011	
2/2011	o omezení, popřípadě zákazu plavby na vodních cestách ČR	5. 1. 2011	
3/2011	o stanovení ponorů na labsko-vltavské vodní cestě	5. 1. 2011	
4/2011	o podjezdových výškách na labsko-vltavské vodní cestě	5. 1. 2011	4. 10. 2011
5/2011	o šířkách stání plavidel na labsko-vltavské vodní cestě	5. 1. 2011	
6/2011	o rozměrech plavidel, sestavování tlačných, bočně svázaných a vlečných sestav na labsko-vltavské vodní cestě	13. 1. 2011	
7/2011	o provozním opatření na vodní cestě Vltava, v úseku jez Hluboká nad Vltavou, ř. km 229,100 až Jiráskův jez České Budějovice, ř. km 239,500	31. 5. 2011	23.2.2012
8/2011	o podjezdových výškách na labsko-vltavské vodní cestě	4. 10. 2011	

Oblast geografických informací

V oblasti geografických informací se pokračovalo v rozvoji portálu online plavebních map založeného na platformě ArcGIS Serveru. Jsou spuštěny dvě základní mapové služby. Služba Public je určena pro širokou veřejnost a Public New je cílena na odbornou část uživatelů. Další mapovou službou je služba Edit. Tato je již chráněná přístupovým heslem a zabezpečuje aktualizaci bodových objektů plavebních map prostřednictvím internetového prohlížeče.

Byly provedeny aktualizace podkladových vrstev StreetNet a připojeny mapové služby s ortofotomapami a katastrálními mapami.

Průběžně byly aktualizovány mapy Inland Ecdis a tyto byly rozšířeny o hloubkové informace v regulovaném úseku Labe.

V roce 2011 byly připraveny podklady pro tištěnou podobu plavebních map a ve spolupráci s firmou VARS Brno, a. s., a Tiskárnou Helbich, a. s., realizováno vydání dvou atlasů. Byla knižně vydána Plavební mapa Labe Hřensko – Mělník (ř. km 726,60-837,40) a Plavební mapa Labe Mělník – Přelouč (ř. km 837,40-951,10). Oba atlasy jsou rozšířeny oproti dnes již archivnímu vydání z konce sedmdesátých let minulého století o přílohy s fotografiemi a nákresey mostů včetně podjezdných výšek, seznamem plavebních komor i s jejich rozměry a abecedním rejstříkem obcí a měst. Vše s čísly mapových listů, na kterých se objekty vyskytují. Na základě měření nové měřicí lodě STŘEKOV byly aktualizovány okraje plavební dráhy.

Státní plavební správa jako povinná organizace se podílela na aktualizaci a zveřejňování metadat v souladu s implementačními pravidly směrnice INSPIRE prostřednictvím Národního geoportálu INSPIRE. Tento úkol byl splněn v daném termínu. V souvislosti s plněním směrnice INSPIRE Státní plavební správa bude muset dále upravit datové modely jimi spravovaných dat, především v oblasti poskytování síťových služeb.

Ve spolupráci s firmou DHI, a. s., byl v roce 2010 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. V roce 2011 bylo zahájeno zasílání korekčních dat na centrální server ve Vídni.

Oblast dokladů plavidel

Vzhledem k rozmanitosti předpisů zahrnutých do problematiky dokladů plavidel je nalezení vnitřního souladu postupů a jejich návaznosti na platné znění právních předpisů velmi náročné. Proto i v uplynulém roce tvořila tato oblast činnosti jádro náplně metodického úseku v oblasti dokladů plavidel.

Neustále se znovu objevujícím námětem je zejména problematika rekreačních plavidel a jejich motorů a to v souvislosti se zákonem o technických požadavcích na výrobky a směrnici Evropské unie, které tuto problematiku zpracovávají v rámci EU. Byl zpracován rozbor možných přístupů k této problematice tak, jak ji ošetřuje příloha 2 vyhlášky č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel provozu na vnitrozemských vodních cestách, po zapracování nařízení vlády č. 174/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na rekreační plavidla. Ve snaze zmírnit tvrdost výkladu ustanovení o instalaci nových motorů

na malých plavidlech, ovšem při zachování ochrany veřejného zájmu tak, jak je legislativními předpisy o technických požadavcích na výrobky stanoven, byla učiněna příprava pro vypracování nové vysvětlivky sjednocující postup při zapisování motorů, které již byly dříve zapsány v plavebním rejstříku České republiky.

Vzhledem k tomu, že první čtvrtletí se neslo ve znamení změny personálního obsazení postu metodika dokladů plavidel, pokračovaly v průběhu roku práce na úkolech komplexního charakteru přetrvávající z minulých období. Zejména jde o metodickou přípravu pro změnu postupů při provádění technických prohlídek malých plavidel spojenou s uvažovanou možností pověřit prováděním těchto prohlídek fyzickou či právnickou osobu mimo orgán státního dozoru. V určité souvislosti s tím se prováděly také přípravné práce na systému evidence problematických kauz (odcizená plavidla, podezřelé výrobní štítky motorů apod.) a možnosti pořizovat a v informačním systému úřadu uchovávat fotodokumentaci malých plavidel.

Součástí pracovní náplně odboru metodiky v oblasti dokladů plavidel byla také účast na práci expertní skupiny Vessel Tracking and Tracing (pohyb plavidel po vodní cestě) v rámci říčních informačních systémů a spolupráce na naplňování a aktualizaci evropské databáze lodních trupů Evropské Unie Hull Database. S činností na mezinárodní úrovni do jisté míry souvisí i změna ve vydávání tzv. osvědčení o příslušnosti k plavbě na Rýnu našim úřadem. Toto osvědčení, které je de facto pouze deklaratorním výpisem z plavebního rejstříku se nadále vystavuje na dobu neurčitou.

Oblast dokladů osob

Od začátku roku 2012 bylo zahájeno vydávání průkazů žadatelům bezprostředně po zkoušce, což přineslo nezanedbatelný ekonomický efekt ve formě snížení nákladů na zasílání průkazů poštou a dále urychlení a zefektivnění celého procesu vydávání dokladů. Veřejnost tuto změnu přivítala.

V oblasti zkoušek způsobilosti vůdců plavidel jiných než malých došlo k zásadní změně v tom, že tyto zkoušky prováděly všechny pobočky SPS. Zkušební materiály byly včas připraveny a první zkoušky na pobočkách Děčín a Přerov metodicky ovlivněny. Zaměstnanci poboček byli rovnoměrněji vytíženi, mohl být zvýšen počet zkušebních dnů ze 7 na 11. Uvolnila se rovněž kapacita pracovníků pobočky Praha pro zkoušky způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru, kde došlo k velkému nárůstu uchazečů (z 38 v roce 2010 na 85 v hodnoceném roce).

Pro zkoušky způsobilosti k získání osvědčení o zvláštních znalostech ADN pro přepravu nebezpečných nákladů byly aktualizovány soubory otázek podle rýnské směrnice RB 01, verze 2011. Se stále rostoucím zájmem žadatelů je spojena rozsáhlá administrativa při spolupráci s akreditovanou školicí společností DEKRA i při obnovování těchto způsobilostí po 5 letech platnosti.

Na základě závěrů metodického setkání zaměstnanců dokladů osob byla uskutečněna porada zkušebních komisařů a následně úprava souborů testových i ústních otázek pro kapitány I. a II. třídy.

Účinnost správní dohody mezi Ústřední komisí pro plavbu na Rýně a dalšími státy včetně České republiky a s tím zastavení zápisů rýnských způsobilostí do českých pla-

veckých služebních knížek naším úřadem vzbudila u provozovatelů vodní dopravy vlnu odporu včetně petice na Ministerstvo dopravy České republiky. Smlouva způsobila řadu problémů českým plavcům při zapisování rýnských způsobilostí na úřadech v sousedních zemích, avšak téměř vymýtila falšování těchto zápisů, zejména občany Slovenské republiky. Náš úřad prováděl celý hodnocený rok zápisy českých způsobilostí členů posádek lodí do nově upravených plaveckých služebních knížek ve smyslu dojednání s úřady Německé spolkové republiky.

V průběhu roku došlo k významnému posunu tím, že Spolkovou republikou Německo byly uznány české způsobilosti členů posádek plavidel na všech vodních cestách SRN, kromě Rýna. z popudu ředitelky Střední odborné školy dopravní a strojírenské v Děčíně a na základě dopisu Státní plavební správy se uznáváním absolventů této školy za plnohodnotné lodníky (matrose) i na řece Rýn zabývá Ústřední komise pro plavbu na Rýně. Jednání není dosud ukončeno.

Činnost Státní plavební správy byla prezentována na dvou výstavách lodí, na výstavě Lodě na vodě v Praze a Boat Brno i na mezinárodním kongresu SKIPPER 2011 ve Slovenské republice. Redakční komisí bylo zajištěno vydání Plavební ročenky 2010.

Oblast vnitřní a vnější kontroly

Vnitřní kontroly

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

Vnější kontroly

V březnu a dubnu provedl Odbor auditu, kontroly a dozoru ministerstva dopravy následnou veřejnosprávní kontrolu podle zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě. Kontrola byla zaměřena na vedení účetnictví, evidenci dlouhodobého majetku, inventarizaci, pracovní cesty, autoprovoz, dodržování zákona o veřejných zakázkách, vnitřní kontrolní systém, finanční kontrolu a pracovněprávní problematiku. Nedostatky zjištěné při kontrole (např. nenastavený systém následné finanční kontroly, účtový rozvrh Státní plavební správy, který byl v některých případech ne zcela v souladu s předepsanými požadavky, chybějící podpisy a další údaje na fakturách a inventurních zápisech a nesprávně nastavený systém schvalování pracovních cest u ředitelů poboček v rámci předběžné řídicí kontroly) jsou v současné době již odstraněny.

V červnu provedl Český telekomunikační úřad kontrolu podle § 113 odst. 3 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů. Předmětem kontroly byl provoz vysílacího rádiového zařízení Státní plavební správy pracujícího na kmitočtu 165,2 MHz, umístěného na telekomunikační věži na kótě Kukla. Kontrolou bylo zjištěno, že zařízení je využíváno bez oprávnění, čímž došlo k porušení § 17 odst. 1 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích. Za toto porušení byla Státní plavební správě udělena pokuta ve výši 3000 Kč.

V červnu provedl Finanční úřad pro Prahu 1 kontrolu správních poplatků, podle § 2 odst. 1 písm. k) a § 6 odst. 2 zákona č. 531/1990 Sb., o územních finančních orgánech, a podle § 10 zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích. Předmětem kontroly bylo ověření řádného a včasného vybírání správních poplatků podle položky 37, 38 a 39 sazebníku správních poplatků, který je přílohou zákona o správních poplatcích. Kontrolou bylo zjištěno, že správní poplatky jsou vybírány v souladu se sazebníkem zákona a nebyly zjištěny žádné závady.

V srpnu provedl Odbor plavby ministerstva dopravy kontrolu vedení prvoinstančních správních spisů a kontroly vystavování průkazů způsobilosti a to na pobočkách Děčín a Přerov. Kontrolovaná agenda byla v obou případech shledána bez závažnějších nedostatků.

Dále odbor plavby provedl v září kontrolu dozoru pobočky Praha nad provozovateli plavidel vodní dopravy v místech s nejvíce problematickým provozem. Kontrolovaná činnost byla shledána bez závažnějších nedostatků, postup pověřených pracovníků Státní plavební správy byl shledán v souladu s příslušnými právními předpisy.

V listopadu provedla Všeobecná zdravotní pojišťovna České republiky, krajská pobočka pro hlavní město Prahu, kontrolu plateb pojistného na veřejné zdravotní pojištění a dodržování ostatních povinností plátce pojistného. Při kontrole nebyly zjištěny splatné závazky vůči Všeobecné zdravotní pojišťovně ani jiné evidenční nedostatky.

A dále odbor plavby v prosinci provedl na pobočce Praha kontrolu vedení prvoinstančních správních spisů a kontrolu vystavování průkazů způsobilosti. I v tomto případě nebyly při kontrole zjištěny žádné nedostatky.

Oblast poskytování informací

V průběhu roku 2011 obdržela Státní plavební správa 2 písemné 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.

Oblast mezinárodních vztahů

V roce 2011 se 32 pracovníků Státní plavební správy zúčastnilo 19 zahraničních pracovních cest. Nejčastěji se jednalo v Německé spolkové republice v rámci bilaterálních vztahů v souvislosti se sdílenou vodní cestou Labe a na Slovensku se Štátnou plavebnou správou. Další častější jednání probíhala s organizacemi Organizace spojených národů, Rýnské komise, PIANC (Mezinárodního plavebního sdružení) a Aquapolu.

Belgie

Ve dnech 1. – 3. 2. se konalo zasedání Rady PIANC (Mezinárodního plavebního sdružení) za účasti vládního delegáta zastupujícího členství České republiky v této organizaci.

Ve dnech 14. – 17. 3. se konalo zasedání Rady Aquapolu s účastí jednoho zástupce Státní plavební správy, která je regulérním členem Rady.

Belgický Brusel v prosinci hostil školení uživatelů evropské databáze lodních trupů

EU Hull Database. Akce se zúčastnil jeden odborný zástupce z řad Státní plavební správy. Školení se konalo v pátek dne 9. prosince 2011 v prostorách hotelu Thon Brussels City Center. Program školení zahrnoval krátkou prezentaci dosavadního zapojení zemí do EU Hull DB ale zejména popis pracovních postupů při práci se zadáváním plavidel a jejich certifikátů do evropské databáze lodních trupů. Podstatnou skutečností pro naši národní praxi a legislativní úpravu vedení evidence plavidel je možnost převzít sadu dat o plavidle vedenou v EU Hull DB do „vlastnictví“ libovolnou certifikační autoritou figurující v systému. Tento fakt se uplatní ve znění novely zákona o vnitrozemské plavbě v ustanovení o zápisu plavidla do plavebního rejstříku.

Itálie

Dne 18. listopadu 2011 proběhlo zasedání expertní skupiny Vessel Tracking and Tracing v rámci říčních informačních systémů. Zasedání se tentokrát konalo v Benátkách, v centru Confindustria Venezia. Zasedání se zúčastnil jeden zástupce Státní plavební správy. Náplň a program setkání je stručně nastíněn v kapitole 4. této zprávy pojednávající v části „Úkol č. 3“ o zastoupení v expertních skupinách.

Německo

IGN (Innovation Grenzüberschreitendes Netzwerk), CCSS (České centrum pro vědu a společnost), UniWB (Západočeská Univerzita) a CAGI (Česká asociace pro geoinformace) uspořádaly ve dnech 23. až 25. května 2011 v Drážďanech mezinárodní SDI/GDI Sympozium za účasti zástupce Státní plavební správy. Cílem akce bylo dosažení lepší informovanosti odborné veřejnosti a užší spolupráce v evropských příhraničních oblastech. Byly shromážděny podněty pro přizpůsobení strategie Evropské Unie vzhledem k rozvoji projektu "Evropa roku 2020" a akčního plánu "Digitální Evropa 2020".

Byly představeny výsledky mezinárodních výzkumných projektů i praktické aplikace v oblasti aplikace INSPIRE směrnice evropské unie pro používání prostorových dat pořízených z veřejných zdrojů. Dále byli účastníci Sympozia seznámeni se stavem implementace směrnice EU o využívání informací ve veřejném sektoru a rozvoji infrastruktury pro prostorové informace v Evropě. Hlavními tématy sympozia tak byla příprava budování kapacit, sdílení geoinformací, standardizace, aplikovaných Geografických informačních systémů (GIS), integrace GIS do GII (Global Information Infrastructure), technologické i manažerské know-how a přínosy společných řešení.

V průběhu semináře konaného od 18. do 22. dubna týkajícího se programu TDW (databáze plavebních dokladů policejní organizace Aquapol) byla představena aktualizace a procvičeno používání tohoto softwaru.

Pod vedením dvou nizozemských policistů byly procvičeny a rozšířeny postupy při vkládání vzorů dokladů používaných ve vodní dopravě do společné mezinárodní databáze programu TDW. V průběhu semináře se opětovně projevila zdlouhavost celého postupu způsobená minimem automatizovaných operací a také dřívějším datem vzniku samotného softwaru TDW. Školiteli zmiňovaná aktualizace programu se z hlediska uživatele v praxi neodlišovala od předchozí verze.

Ve dnech 16. – 20. 5. se delegát ze Státní plavební správy zúčastnil výročního valného shromáždění AGA 2011 a následujícího technického semináře, který v Berlíně uspořádala Mezinárodní plavební asociace PIANC, jíž je Česká republika prostřednictvím Ministerstva dopravy členem. Při této příležitosti se současně konala pracovní jednání

sekretářů národních sekcí a samostatné jednání Rady. Na všech těchto jednáních byl delegát České sekce PIANC aktivním účastníkem. Důležitá byla volba nového presidenta asociace, kterým se stal pan Geoffroy Caude z francouzské sekce.

Rakousko

Dne 22. června 2011 se jeden zástupce zúčastnil ve Vídni partnerského pracovního vstupního projednání projektu „IRIS Europe III, Rozšiřování a zkvalitňování Říčního informačního systému, 3. etapa.“ Na poradě byl předložen upravený přehled všech akcí, které bude projekt řešit. Ke každému bodu byla provedena vstupní informace a následně zástupci zúčastněných států prezentovali své záměry zpracování dílčích částí programu. V závěru byli účastníci seznámeni s dalším postupem přípravy projektu.

Slovenská republika

Ve dnech 23. až 27. května 2011 se v Liptovském Trnovci setkali čtyři zástupci s představiteli plavebního úřadu Štátnej plavebnej správy. Projednány byly změny v právních předpisech, vystavování a kontrola plavecké služební knížky, výkon společných kontrol plavebního provozu na hraničním úseku Baťova kanálu a řeky Moravy ve smyslu uzavřené dohody, uplatňování dohody ADN (doprava nebezpečných věcí), činnost v rámci sdružení Aquapol, pravidla plavebního provozu a tvorba plavebních map.

Mezinárodního kongresu Skipper 2011 se zúčastnili čtyři zaměstnanci Státní plavební správy v termínu 25. až 27. 11. 2011. V rámci přednášek byli účastníci seznámeni s průběhem plaveb v jachtařsky zajímavých lokalitách (Severní Antily, Panama, Francouzská Polynésie, Cookovy ostrovy, Tonga, Samoa, Nová Kaledonie) i v tradičně oblíbených oblastech (Chorvatsko, Řecko), zajímavé byly i zkušenosti z organizování jachtařských regat. Jako obvykle nechyběla ani diskuse a výměna zkušeností mimo oficiálně vyhlášená témata.

Ve dnech 6. až 8. prosince 2011 proběhla za účasti zástupce Státní plavební správy v úzké spolupráci s vědeckými pracovníky Českého vysokého učení technického v Praze mezinárodní vědecká konference Manažment povodí a povodňových rizik v Časté-Papierničce, okres Pezinok. Konference byla zaměřena převážně na oblast prevence před povodněmi, povodně a sucho, předpovědi a varování. Velká část byla věnována i zpracováním map záplav a rizik i s ohledem na ekonomiku, legislativu a mezinárodní aspekty.

Zaměstnanci pobočky Přerov se zúčastnili od 28. do 30. listopadu pracovního jednání se Štátnou plavebnou správou v Bratislavě. Jednání bylo vedeno paralelně ve dvou skupinách zaměřených na plavební doklady a plavební dozor. V oblasti plavebních dokladů došlo k vzájemné výměně zkušeností z oblasti vedení plavebního rejstříku, provádění technických prohlídek plavidel a zabezpečení fungování komisionálních prohlídek plavidel.

Pracovníci Státní plavební správy se zúčastnili provedení provozní prohlídky způsobilosti remorkéru BRADLO, provozovatel Slovenská plavba a prístavy, a. s., Bratislava.

Skupina plavebního dozoru se v rámci jednání zaměřila zejména na oblast šetření plavebních nehod, povolování půjčoven malých plavidel a umísťování plovoucích zařízení na vodní cestě. V rámci společné plavby na trase Bratislava – Čunovo byla provedena kontrola plavidel v plavebním provozu. Jednání bylo oboustranně shledáno jako prospěšné a bylo dohodnuto dle možností v tomto setkávání pokračovat i v budoucnu.

Nizozemsko

Ve dnech 7. až 10. 2. 2011 se zástupce Státní plavební správy zúčastnil čtyřdenního semináře pořádaného Aquapolem o stabilitě plavidla při přepravě kontejnerů. Seminář se konal v přístavním městě Rotterdam a lektorovali jej příslušníci říční policie Nizozemského království, sloužící v přístavu Rotterdam a inspektor Nizozemského ministerstva dopravy.

Účastníci semináře se rekrutovali z řad příslušníků říční policie a plavebních úřadů SRN, Francie, Slovenska, Maďarska a Rumunska.

První den semináře se konal v učebně říční policie a byl zaměřen na teorii. Součástí teoretické části byla i videoprojekce s ukázkami následků nerespektování podmínek stability. K odpřednášené látce se prováděly zkušební výpočty. Jejich znalost byla zúročena v dalších dnech semináře.

Další dva dny pak byly zaměřené na praktické procvičení. To se konalo přímo na plavidlech přepravujících kontejnery. Frekventanti semináře prováděli pod vedením lektora vlastní kontroly říčních plavidel a kontrolu stability plavidla při přepravě kontejnerů. Na plavidlech pak byla předešlá teorie převedena do praxe a bylo nutné pracovat i s výsledky počítačových programů instalovaných na plavidlech určených pro přepravu kontejnerů.

O semináři informovala i nizozemská média. Ta na závěr pořídila s účastníky semináře několikaminutovou reportáž pro televizní vysílání. O semináři se zmínila i tištěná média.

Malta

Zahraniční služební cesta na Maltu, uskutečněná ve dnech 6. a 7. 9. 2011 zaměstnanci pobočky Praha, byla zaměřena na posouzení technické způsobilosti výletního autobusu s obojživelnou funkcí. Oba pracovníci jsou členy odborné komise, kterou doplnil odborník na konstrukci plavidel, zaměstnanec Československého Lloyd, s. r. o., - ministerstvem dopravy pověřené organizace k výkonu technických prohlídek plavidel. Posouzení probíhalo na předváděcím vzorku zařízení maltského výrobce na žádost budoucího vlastníka a provozovatele této turistické aktivity v Praze ještě před uskutečněním investice tak, aby investor eliminoval možná finanční rizika spojená s neschválením plavidla na vodních cestách v České republice. Právě z tohoto důvodu byla služební cesta hrazena z prostředků žadatele. Vzhledem k množství nedostatků, které komise konstatovala při technické prohlídce plavidla i při zkušební plavbě, dospěl investor k závěru, že svůj podnikatelský záměr bude realizovat s jiným dodavatelem.

Francie

Jeden pracovník Státní plavební správy se na základě zvacího dopisu ústředí Mezinárodního plavebního sdružení PIANC ve dnech 20. – 22. 10. 2011 zúčastnil podzimního 66. zasedání Rady asociace.

Švýcarsko

Na základě pozvání ústředí OSN a na pokyn Ministerstva dopravy ČR odboru plavby a vodních cest se pracovník Státní plavební správy zúčastnil 38. jednání pracovní skupiny WP3 standardizace technických a bezpečnostních požadavků ve vnitrozemské vodní dopravě ve dnech 15. - 18. 2. 2011.

Na základě pozvání ústředí OSN a na pokyn Ministerstva dopravy ČR se pracovník Státní plavební správy ve dnech 13. – 17. 6. zúčastnil 39. zasedání pracovní skupiny WP3

pro standardizaci technických a bezpečnostních požadavků na vnitrozemskou plavbu. Dne 14. 6. proběhlo setkání delegáta na stálé misi České republiky v Ženevě, na kterém byli vyslanec Tomáš Husák a obchodní rada Jaroslav Štěpánek informováni o agendě jednání a dosavadních výsledcích pracovní skupiny.

Na základě pozvání ústředí OSN a na pokyn Ministerstva dopravy ČR se pracovník Státní plavební správy ve dnech 11. – 14. 10. zúčastnil 55. zasedání pracovní skupiny SC3 pro standardizaci technických a bezpečnostních požadavků na vnitrozemskou plavbu. Na jednání bylo představeno nové vydání Bílé knihy OSN. Na základě předchozích jednání uskutečněných v rámci Pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu EHK/OSN se zástupci České republiky podařilo prosadit, že ve výsledném dokumentu z října 2011 – Bílé knize EHK/OSN o efektivní a udržitelné vnitrozemské vodní dopravě v Evropě (ECE/TRANS/SC.3/189) jsou uvedeny všechny požadavky České republiky. Publikace v anglickém jazyce je k dispozici na Státní plavební správě.

11. Hospodaření

11.1. Schválený rozpočet

Na základě usnesením č. 234 Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR schváleného zákona o státním rozpočtu České republiky na rok 2011, stanovuje Ministerstvo dopravy ČR svým dopisem čj. 515/2010-410-ROPO/1 Státní plavební správě objemy schváleného rozpočtu a další ukazatele na rok 2011 v tis. Kč takto:

Souhrnné ukazatele

Příjmy celkem	240
Výdaje celkem	58 551

Specifické ukazatele – příjmy

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

Specifické ukazatele – výdaje

Ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu	58 551
---	--------

Průřezové ukazatele

Platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci	23 507
v tom: platy zaměstnanců	23 436
ostatní platby za provedenou práci	71
Povinné pojistné placené zaměstnavatelem	7 993
Převod fondu kulturních a sociálních potřeb	235
Platy zaměstnanců v pracovním poměru	23 436
Náhrady mezd v době nemoci	45
Výdaje vedené v info-systému progr. financování celkem	10 157
v tom: kapitálové výdaje	10 157
v tom: běžné výdaje	0

Počet zaměstnanců **91**

11.2. Vývojové tendence hospodaření

Vývojové tendence hospodaření jsou patrné v následující tabulky:

Rok		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Příjmy	v tis. Kč	493	445	569	671	1 008	2 606
Výdaje	v tis. Kč	76 306	66 311	75 766	77 474	60 696	59 385
	Běžné výdaje	44 204	46 000	52 192	54 767	49 090	49 333
	Výdaje na programové financování	32 102	20 311	23 574	22 707	11 606	10 052

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

11.3. Příjmy rozpočtových organizací

Závazný ukazatel příjmů byl pro rok 2011 splněn. Příjmy Státní plavební správy za rok 2011 činily 2 605 801,81 Kč a byly odvedeny do státního rozpočtu.

Státní plavební správa nemá hospodářskou činnost.

11.4. Správní poplatky a pokuty

Do 31. 12. 2011 bylo vybráno správních poplatků formou kolků za 9 485 případů v hodnotě 3 565 510 Kč.

Zůstalo neuhrazeno z roku 2010 dva případy správních poplatků v hodnotě 1 600 Kč. V evidenci SPS zůstávají neuhrazeny dva případy ve výši 1 600 Kč správních poplatků.

Dále bylo do 31. 12. 2011 uloženo 113 blokových pokut v celkové výši 67 100 Kč.

Právní moc do 4. čtvrtletí roku 2011 nabylo celkem 48 případů pokut uložených ve správním řízení v celkové výši 167 500 Kč.

Celkem 37 pokut ve správním řízení ve výši 110 500 Kč bylo uhrazeno na účet pokut k 31. 12. 2011. Za rok 2010 bylo uhrazeno celkem 7 pokut na účet pokut ve správním řízení ve výši 8 300 Kč. Celnímu úřadu k vymáhání bylo předáno 7 pokut ve výši 37 000 Kč. V evidenci SPS zůstává k 31. 12. 2011 celkem 13 pokut ve výši 74 300 Kč.

11.5. Rozpočtové výdaje

Výdaje na financování programu reprodukce majetku

V roce 2011 bylo vydáno na financování akcí podle Ministerstva dopravy České republiky posledně schváleného rozpočtu 10,05 mil. Kč. Financování bylo ovlivněno po-

kračujícími úspornými opatřeními Ministerstva dopravy. Přidělené prostředky zdaleka nepokryly investiční potřeby SPS. Byly použity zejména na doplnění a náhradu výpočetní techniky včetně obměny zastaralého softwaru, upgrade GIS, projektovou dokumentaci a inženýring na akci pořízení služebny Hluboká, modernizaci kotelny v Děčíně, protipožární opatření a klimatizaci RIS tamtéž a nákup terénního vozidla Land Rover Discovery 4.

Běžné výdaje

Z plánovaného objemu finančních prostředků (po provedení všech rozpočtových opatření včetně zahrnutého vázaní 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 2011 na 91 osob.

V roce 2011 byl průměrný evidenční počet zaměstnanců ve fyzických osobách 86 a průměrný počet zaměstnanců přepočtený 83.

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

Pro překážky v práci z důvodu obecného zájmu (§ 200 zák. č. 262/2006 Sb., zákoník práce) byla našemu úřadu kompenzována ztráta na výdělků ve výši 9 041,73 Kč.

V souvislosti s požadavkem pro účel vyplacení odstupného zaměstnanci byl Státní plavební správě upraven ukazatel prostředků na platy a ostatní platby za provedenou práci o 50 tis. Kč (dopis Odboru financí a ekonomiky Ministerstva dopravy ČR 140/2011–410–ROPO/1 ze dne 21. 4. 2011). Na vyplacení odstupného bylo vyčerpáno 49 662 Kč.

12.2. Absence a úrazovost

V roce 2011 bylo v našem úřadě odpracováno 18 185 dnů. Absence činila 737,5 dne; z toho nemoc 600 dnů, tj. 3,17 %, ošetřování člena rodiny 76 dnů, tj. 0,40 %, důležité osobní překážky v práci 19,5 dne, tj. 0,10 %, pracovní volno bez náhrady platu 24 dnů, tj. 0,13 % a překážky z důvodu obecného zájmu 18 dnů, tj. 0,10 %.

12.3. Prostředky na platy

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

Plán práce						
Ukazatel	Skutečnost 2010	Plán 2011	Skutečnost 2011	Rozdíl	% Plnění plánu	Index 2011/2010
	a	b	c	b - c	c : b	c : a
Průměrný počet zaměstnanců přepočtený	89	91	83	8	91	0,93
Prostředky na platy celkem z toho:	25 393	23 507	23 557	-50	100	0,93
- platy	25 068	23 436	23 436	0	100	0,93
- OON	325	71	121	-50	170	0,37
Průměrný plat	23 472	21 462	23 531	-2 069	110	1

13. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti

Pro činnost v oblasti plavebního dozoru na vodní cesty v roce 2011 a v následujících letech je významná skutečnost, že byl s přispěním pracovníků Státní plavební správy dokončen a pro plavbu otevřen úsek vodní cesty České Budějovice – Hluboká nad Vltavou. Současně byl uveden do provozu nový ochranný přístav České Vrbné a plavební komora rovněž v Českém Vrbném. Přestože v tomto novém úseku vodní cesty byla v roce 2011 intenzita plavebního provozu nízká, s prodlužováním splavného úseku na nádrž Hněvkovice, následně potom do Týna nad Vltavou a dále až na přehradní nádrž Orlický, lze očekávat výrazný zájem o rekreační plavbu v této oblasti. Rozvoj plavby přináší zvýšené požadavky na provádění dozoru na plavební provoz.

Zvýšený zájem o plavbu v důsledku rozvoje infrastruktury je patrný na zdrži vodního díla Lipno I. Množství povolených veřejných akcí na této vodní ploše se oproti předchozím létům výrazně zvýšil, nejčastěji se jedná o jachtařské závody. Vedle této lokality je tradičně vysoká potřeba provádět dozorové akce na nádržích vltavské kaskády a v oblasti Prahy. Struktura zjištěných porušení předpisů se výrazně nemění, stále nejčastějším přestupkem, zejména na nádržích vltavské kaskády, je plavba mimo režim ve výtlaku. Často také dochází k porušení obecné zásady netvořit škodlivé vlnobití v blízkosti plovoucích zařízení

a vyvázaných plavidel. Počet projednaných přestupků je vyšší než v předchozích letech vzhledem k tomu, že podle současné právní úpravy Policie České republiky nemá působnost samostatně zjištěné přestupky v plavebním provozu projednávat v blokovém řízení a přestupky jsou tak postupovány k řešení Státní plavební správě. Přibylo také 9 případů postihu za neodstranění plavidel či plovoucích zařízení do ochranných přístavů či jiných chráněných míst po překročení limitního stavu pro zastavení plavby.

Pro nákladní lodní dopravu na labsko-vltavské vodní cestě dlouhodobě platí, že objem přeprav je hluboko pod možnostmi a kapacitou této vodní cesty.

Počet technických prohlídek malých plavidel oproti roku 2010 mírně poklesl, přesto je stále na hranici personálních možností úřadu. Počet plavidel nově zapsaných do plavebního rejstříku je shodný s rokem 2010, s výjimkou gumotextilních člunů převažuje nákup použitých plavidel před pořizováním plavidel nových. Použitá plavidla jsou nejčastěji dovážena z evropských zemí s přísnou environmentální legislativou, stupeň opotřebení není vysoký a technická úroveň těchto plavidel je zpravidla dobrá. Většina použitých plavidel tak mohla získat lodní osvědčení nebo podle pokynů techniků Státní plavební správy bylo možné plavidlo uvést do způsobilého stavu.

Zájem veřejnosti o získání způsobilosti vůdce malého plavidla je nadále velký a od roku 2005 má stoupající tendenci, i když oproti roku 2010 je nárůst jen malý. Organizačním opatřením se podařilo zrovnoměnit rozložení požadavků na jednotlivé pobočky a snížit tak zatížení pobočky Praha. Trvá značný zájem o zkoušky kapitánů, zejména o kapitány I. třídy, kteří mají dobré možnosti uplatnění u provozovatelů plavidel na zahraničních vodních cestách. S tím souvisí i výrazný zájem o zkoušky k vedení plavidla pomocí radaru. Projevil se také oproti předchozím rokům zvýšený zájem o plavecké služební knížky a zvýšený zájem o získání osvědčení na přepravu nebezpečných věcí ADN.

Plaveckou veřejností je pak pozitivně vnímáno organizování a personální zabezpečení zkoušek způsobilosti vůdců plavidel jiných než malých. Od roku 2010 jsou pobočkou plavebního úřadu v Přerově a od tohoto roku v Děčíně nově samostatně organizovány zkoušky způsobilosti vůdců jiných než malých plavidel, průkazy jsou vydávány na plastovou kartu, obdobně jako průkazy vůdců malých plavidel. Zastavil se nárůst počtu evidovaných rekreačních plavidel a vystavovaných plaveckých služebních knížek. Oproti roku 2010 došlo v obou agendách k mírnému poklesu požadavků. V plavebním provozu setrvává stagnující vývoj nákladní dopravy a mírný nárůst dopravy osobní a rekreační.

I když zůstává pro řadu plavců přemístění děčínské pobočky cca kilometr od vody nepochopitelné, tak veřejnost si na její umístění zvykla, o čemž svědčí i výsledky ankety. V oblasti ekonomicko-ekologických požadavků na organizaci vyvolaly potřebu investiční akce spočívající v modernizaci plynové kotelny, která přinesla nejen požadovanou úsporu provozních a mzdových prostředků, ale i bezpečnější a účinnější provoz zařízení. S bezpečností provozu souvisela realizace další investiční akce, při níž bylo nejen doplněno protipožární vybavení administrativní budovy, ale i pořízena klimatizace ve středisku Říčních informačních služeb pro ochranu zde instalovaných zařízení. Během roku byl pro veřejnost uveden do provozu vyvolávací systém, který slouží pro organizaci jednání na oddělení dokladů, včetně prodeje kolků, ale i jako informační zdroj o zatížení jednotlivých pracovišť a zaměstnanců. Vyvolávací systém je i podmínkou pro zavedení elektronického objednání jednotlivých služeb úřadu v předstihu. Středisko RIS přešlo od 1. ledna 2011 do nepřetržitého jednosměrného dvanáctihodinového provozu, když byla zohledněna současná intenzita plavebního provozu ve večerních hodinách a snížení mzdových

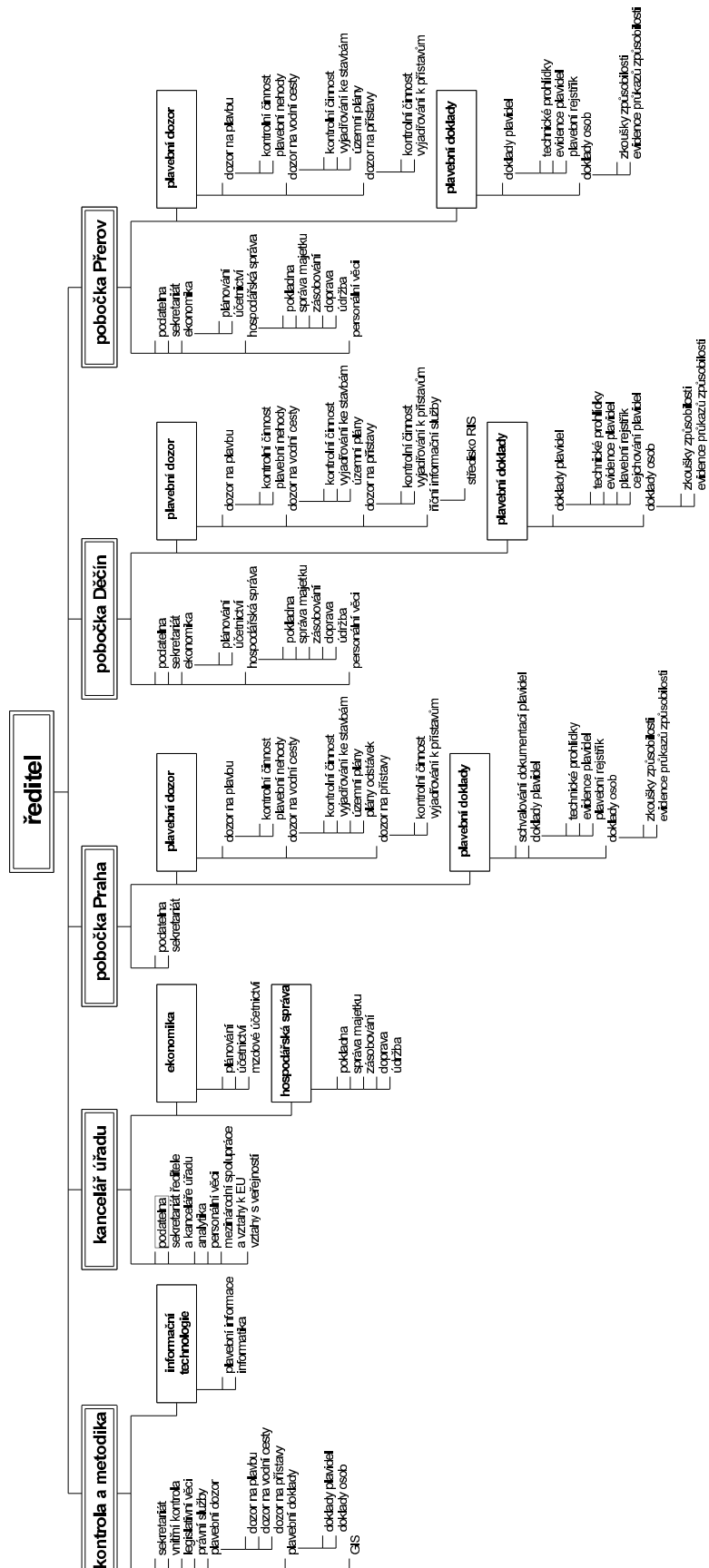
prostředků organizace.

V loňském roce pokračovala úspěšně spolupráce plavebního úřadu a Policie České republiky na všech sledovaných vodních cestách. Ke zlepšení došlo i na Baťově kanále, kde územní odbor Policie Uherské Hradiště dostal souhlas pro vykonávání dozoru i mimo svoji územní působnost a nyní může operovat po celém toku Baťova kanálu. Na podzim proběhla cesta zaměstnanců oddělení plavebního dozoru a dokladů plavidel na Slovensko za účelem rozšíření spolupráce a výměny informací se Štátnou plavebnou správou, Bratislava v oblasti vnitrozemské plavby.

V roce 2011 byla dokončena obnova lodního parku na Brněnské přehradě. Rozšířen byl lodní park i na některých dalších vodních cestách, např. na Vranově a Dalešicích. Státní plavební správa zaznamenala i některé změny provozovatelů vodní dopravy, jejich rozsah nepřesahoval míru zaznamenanou v předchozích letech. Podrobnosti ke všem uvedeným změnám jsou popsány v předchozích kapitolách

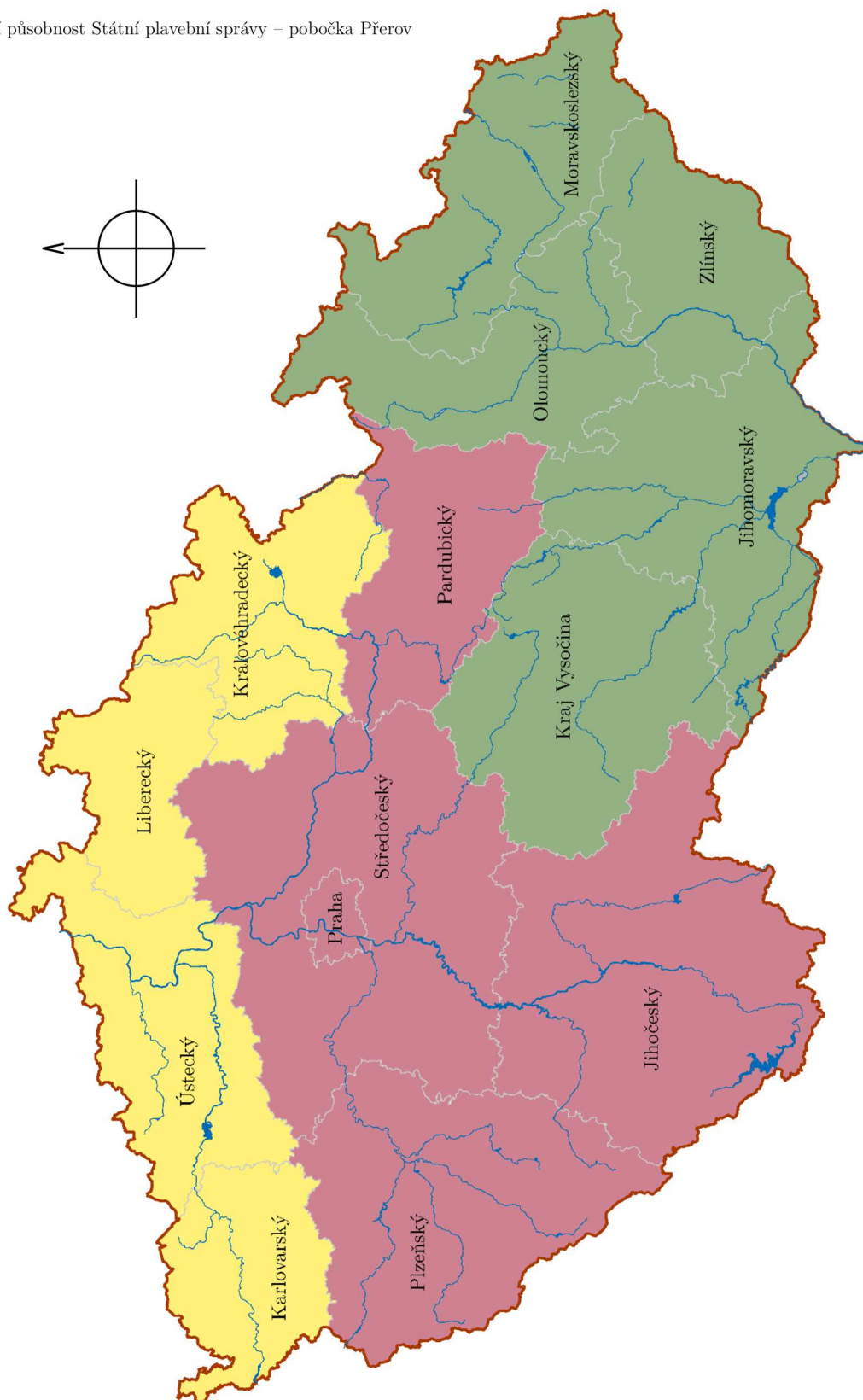
Celkově se rok 2011 nesl ve znamení úspor, kdy byly prováděny jen nezbytně nutné revize a opravy. Některé významnější investice Státní plavební správy byly prozatím odsunuty.

14. Organizační schéma Státní plavební správy



15. Územní působnost Státní plavební správy

- Územní působnost Státní plavební správy – pobočka Děčín
- Územní působnost Státní plavební správy – pobočka Praha
- Územní působnost Státní plavební správy – pobočka Přerov



16. Kde nás najdete

Státní plavební správa – ředitelství

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

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

Státní plavební správa – pobočka Praha

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

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

Státní plavební správa – pobočka Děčín

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

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

Státní plavební správa – pobočka Přerov

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

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

Webová stránka Státní plavební správy

www.spspraha.cz

Úřední hodiny

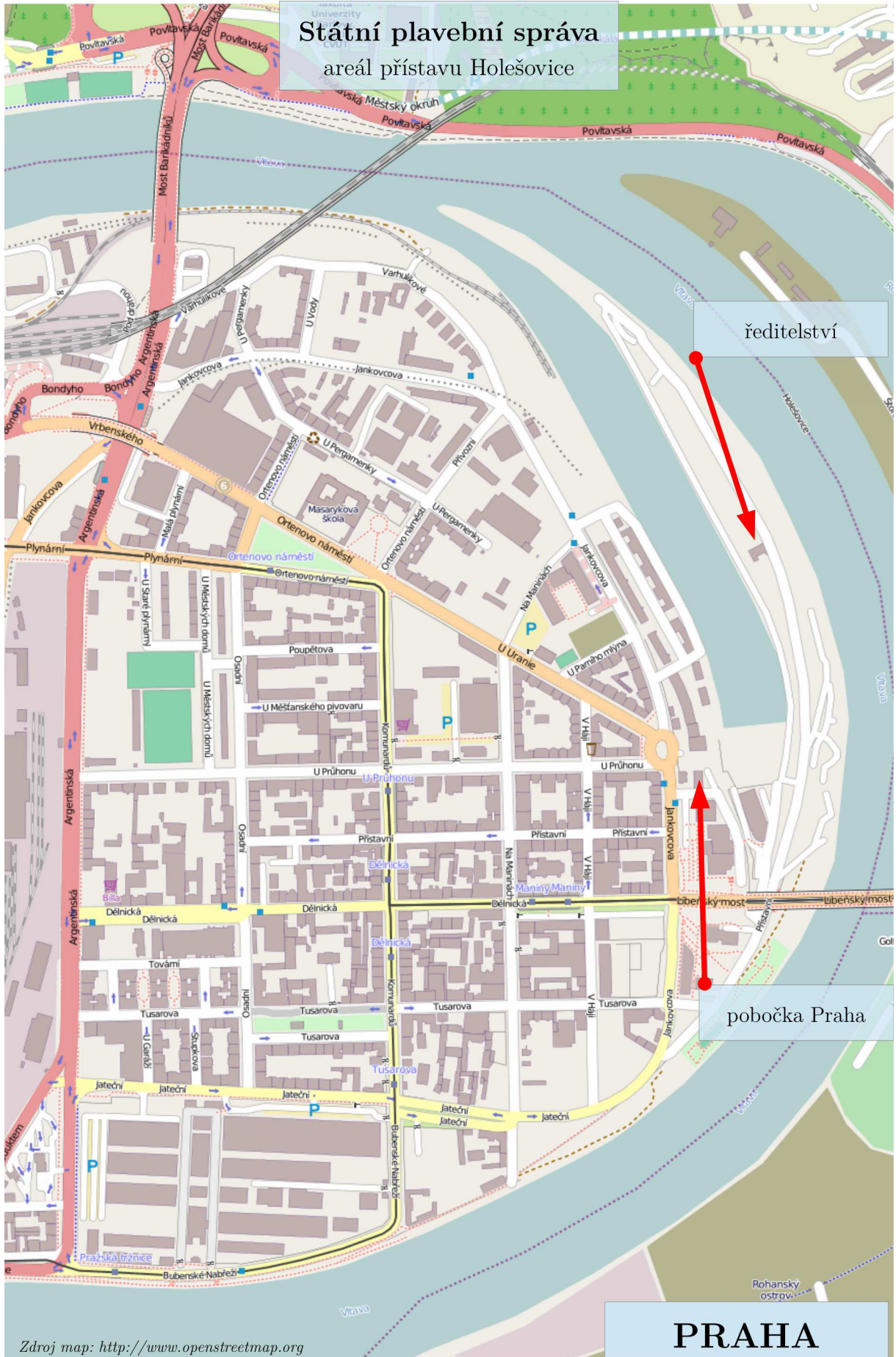
pondělí a středa od 8:00 do 11:30 a od 13:00 do 17:00 hodin

Státní plavební správa
areál přístavu Holešovice

ředitelství

pobočka Praha

PRAHA





ÚSTÍ NAD LABEM

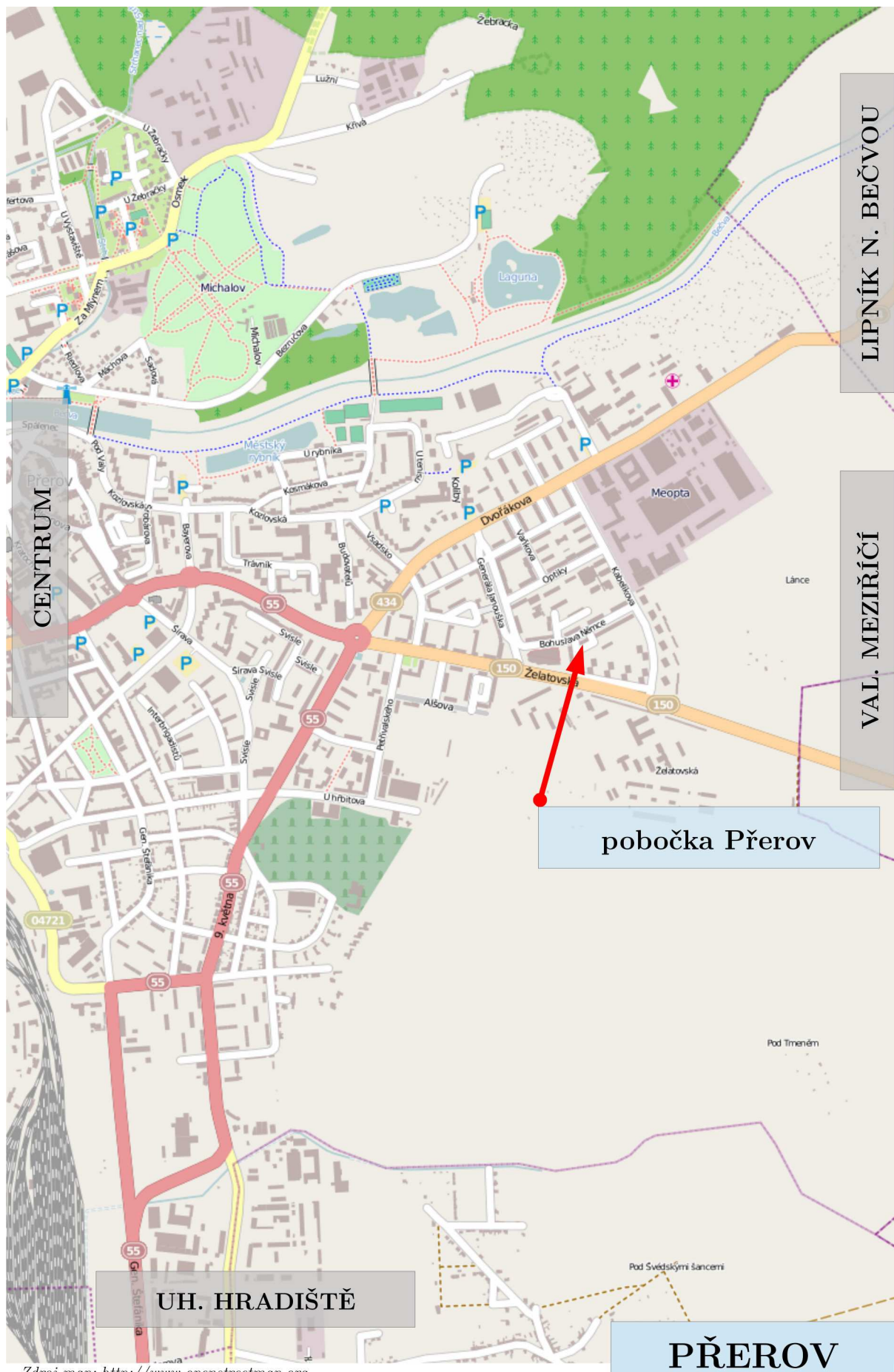
ČESKÁ LÍPA, LIBEREC

pobočka Děčín

PRAHA

DĚČÍN

Zdroj map: <http://www.openstreetmap.org>



Zdroj map: <http://www.openstreetmap.org>