ZPRÁVA
o činnosti úřadu
v roce 2015

č. j. 192/Ř/16
## Obsah

1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2015 5
2. Kolektiv vedení 5
3. Úvod 6
4. Dozor na vodní cesty a přístavy 8
   4.1. Plavební poměry 8
   4.2. Stavby a úpravy na vodních cestách 12
5. Dozor na plavební provoz a plavební nehody 23
   5.1. Dozor na plavební provoz 23
   5.2. Plavební nehody 30
6. Dozor na plavidla 33
   6.1. Plavidla jiná než malá plavidla 33
   6.2. Malá plavidla 37
   6.3. Plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel 41
7. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel 44
   7.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých 44
   7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel 48
   7.3. Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla 49
8. Výkon státní správy 51
   8.1. Správní rozhodnutí 51
   8.2. Jiné správní akty a kontrolní činnost 54
9. Průřezová a metodická činnost 55
10. Hospodaření
  10.1. Schválený rozpočet .......................... 66
  10.2. Vývojové tendence hospodaření ............... 66
  10.3. Příjmy rozpočtových organizací .................. 67
  10.4. Správní poplatky a pokuty ....................... 67
  10.5. Rozpočtové výdaje .................................. 67

11. Plán práce a prostředků na platy .......... 68
  11.1. Absence a úrazovost ............................... 68
  11.2. Prostředky na platy ................................. 68

12. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti 69

13. Organizační schéma Státní plavební správy 71

14. Územní působnost Státní plavební správy 72

15. Kde nás najdete ................................. 73
1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2015

Název správního úřadu: Státní plavební správa
Adresa sídla: Jankovcova 4, 170 04 Praha 7
IČ: 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 ČR ve věcech stanovených zákonem č. 114/1995 Sb.
Počet zaměstnanců: 85

2. Kolektiv vedení

Ing. Václav Novák
pověřený řízením Státní plavební správy
Vedoucí služebního úřadu

Mgr. Klára Němcová
ředitelka 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. Tomáš Ostrčil
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 k umisťování, provádění nebo užívání staveb
na sledovaných vodních cestách. Vydává povolení k provozování veřejných a neveřejných
přístavů, odmítá povolení k provozování veřejných a neveřejných přístavů; vydává povol-
ení k provozování přístavu, překladiště, vývažiště a kotviště, odmítá povolení k provozování
přístavu, překladiště, vývažiště a kotviště. Sleduje vodní poměry a prosazuje zlepšování
plavebních podmínek. U správců vodních cest a správců přístavů uplatňuje správní
prostředky odstranění nedostatků zjištěných v plavební dráze, v plavebním značení, na
hydrotechnických stavbách a zařízeních vodních cest a na vodních částech přístavů. Spra-
vuje říční informační systém.

V oblasti dozoru na plavební provoz prosazuje opatření k zajištění bezpečnosti
plavby. Vydává opatření obecné povahy k zastavení, omezení nebo jiné úpravě plavebního
provozu na vodní cestě; vydává pokyny k zajištění bezpečnosti a plynulosti plavebního
provozu. Vydává povolení k provozu půjčovně malých plavidel umístěné na vodní cestě,
vydává opatření obecné povahy k vymezení části vodní plochy k provozu malých plavidel,
kdy se nepoužívá povinnosti vůdce plavidla a provozování vodního lyžování a obdobných
činností provozovaných na vleku za plavidlem. Vydává povolení k zvláštní přepravě, povol-
ení k pořádání akce na sledované vodní cestě a povolení k použití zvláštní signalizace. Vy-
konává dozor nad dodržováním předpisů týkajících se plavby. Provádí správní řízení podle
zákonu o vnitrozemské plavbě a zákona o vodách, kdy je rozhodováno o právech, právem
chráněných zájmoch a povinnostech osob. V řízení na místě zakazuje plavbu v případech
stanovených zákonem o vnitrozemské plavbě, rozhoduje o výjimkách ze zákona o vnitro-
zemské plavbě a projednává s vodoprávním úřadem výjimky ze zákazu a povolení plavby
podle zákona o vodách. Projednává přestupky podle zákona o vnitrozemské plavbě a
zákonu o vodách a ukládá za ně pokuty v přestupkovém řízení; rozhoduje o uložení pokuty
za jiné správní delikty podle zákona o vnitrozemské plavbě a zákona o vodách. Provádí
odborná šetření plavebních nehod. 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 schvaluje způsobilost
plavidel k provozu na vodní cestě a vydává příslušné lodní listiny včetně lodních listin
k přepravě nebezpečných věcí, které odmítá, nejsou-li splněny podmínky způsobilosti
k provozu. Vede plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel; schvaluje typ malého plavidla,
plavoucího stroje a plovoucího zařízení; provádí cejchování plavidel a vydává cejchovní
průkazy. Schvaluje způsobilost určených technických zařízení na plavidlech a vydává
oprávnění k činnosti inspektora určených technických zařízení; vydává povolení k pro-
vozu zahraničního plavidla; stanoví počet a složení lodních posádek.

V oblasti plavecké způsobilosti provádí zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů
lodních posádek. Vydává průkazy způsobilosti k vedení a obsluze plavidel, rozhoduje
o jejich zadržení a odnětí za podmínky stanovených zákonem; pověřuje právnické a
fyzické osoby ověřováním praktických dovedností při vedení malého plavidla; vydává
osvědčení o zvláštních znalostech k přepravě nebezpečných věcí, osvědčení o odborné
způsobilosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí a osvědčení o odborné
způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby; vydává plavecké služební
knížky. Spolupracuje při soustavném zvyšování odborné úrovni 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 odbory pobočkami Praha, Děčín a Přerov. Výkonnou činnost zajišťují
zajišťují v odborné oblasti především metodiku pro výkonné složky a vnitřní kontrolu
a dále pak záležitosti finanční, hospodářské a personální. Jejich činnost je zhodnocena
v kapitolách 10.–12.
4. Dozor na vodní cesty a přístavy

4.1. Plavební poměry

**Vltava**

Vltavská vodní cesta byla v uspokojivém stavu a pro provoz plavidel bezpečná s výjimkou úseku Vltavy ř. km 182,66 (Podolsko) až ř. km 200,40 (Kořensko), kde nebyla dosažena minimální plavební hladina a nebyly zde garantovány ponory plavidel v celé plavební sezóně. Na začátku plavební sezóny byla proplavována přes plavební komorou Kořensko pouze malá plavidla nepodléhající evidenci s plochým dnem. Ke konci plavební sezóny v uvedeném úseku měla Vltava charakter původního proudícího toku, kdy se převáděla voda přes vodní elektrárnu Kořensko. Mimo převádění vody byl vodní tok v části bez vody.

K zastavení plavby z důvodu výskytu ledovců v hodnoceném roce nedošlo.


Střední Labe

Labská vodní cesta byla v uspokojivém stavu a pro provoz plavidel bezpečná, následky povodní z roku 2013 již plavbu neomezovaly.

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


**Dolní Labe – kanalizovaný úsek**

Plavební podmínky byly v roce 2015 příznivé a stav vodní cesty byl uspokojivý. Vodní cesta svými parametry umožňovala bezpečný provoz plavidel stanovených rozměrů.

Zámraza se v roce 2015 nevyškrtila. Vysoké vodní stavy limitující plavební provoz se rovněž nevyškrtily.

Dnu s průtokem nad 150 m³/s v profilu vodního kanálu Mělník, po které bylo v úseku Mělník až Lovosice možné plout se zvýšeným ponorem 210 cm, bylo celkem 121 (v období od začátku roku do první dekády měsíce května se výjimkou první dekády března celkem 107 dnů a k tomu v závěru roku 6 dnů v listopadu a 8 dnů v prosinci).

V úseku Lovosice až Ústí nad Labem-Střekov bylo na základě vodních stavů na vodním kanálu v Ústí nad Labem nad 280 cm (resp. nad 300 cm) možné využít zvýšený ponor 210 cm po dobu 25 dnů (resp. ponor 220 cm po dobu 16 dnů).


Ve zdrži vodního díla Lovosice bylo z důvodu vojenského výcviku povoleno zastavení plavby dva dny v květnu ve většině dělce 5 hodin a 6 dnů v září v celkové délce 17 hodin.
Informace o zastaveném či omezeném plavebním provozu byly zveřejňovány jak v opatřených obecních pováží vydávání Státní plavební správy a tak i prostřednictvím informačních služeb (RIS), a to jednak ve zprávách výdělku (NTS) dostupných na stránkách informačního systému LAVDIS (www.lavdis.cz) a současně i v pravidelném denním vysílání plavebních informací na VHF kanále č. 80.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Plavební podmínky v regulovaném úseku Labe byly zásadně ovlivněny extrémním suchem, které území České republiky zasáhlo v roce 2015, a lze je charakterizovat jako naprosto neuspokojivé. Již od února se na vodních stavech postupně začal projevovat srážkový deficit a od poloviny května až do druhé dekády listopadu nepřesáhl vodní stav na říčním vodočtu v Ústí nad Labem hodnotu 180 cm. Výskyt suchého období je dobře zřejmý též z tabulky Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe.

Zánrava se nevyvyktila.

Limitní vodní stav pro zastavení plavebního provozu v úseku

Ústí nad Labem-Střekov až Hřensko (tj. 540 cm v profilu říčního vodočtu Ústí nad Labem) nebyl dosažen. Dnů s vodním stavem pod 160 cm, kdy provozovatelé velkých plavidel sami z důvodu ne rentability vodní dopravy ukončí, bylo celkem 166, tj. cca 45% roku. Po 342 dnů se na říčním vodočtu v Ústí nad Labem vyškýtovaly vodní stavy pod 280 cm a tzv. plnosplavnost tak bylo možné využít pouze ve 23 dnech. Rekordní nízký vodní stav o hodnotě 115 cm, dosažený v období při dostavbě vlakové kaskády, na říčním vodočtu Ústí nad Labem trval pouze 9 srpnových dnů za sebou.

V úseku byla v průběhu roku postupně dokončována těžba nánosů po povodní 2013. Zbytek neodstraněného nánosu z této povodně zůstal pouze pod železničním mostem Loubí u levého břehu. To bylo částečně způsobeno hydrologickou situací, kdy dlouhotravující nízké vodní stavy neumožnily nasazení mechanizace v potřebném čase. V podzimních měsících by vodní stavy práce na dokončení prohřábkové dovolily, správce vodní cesty však již tyto práce zajistit nemohl, a to z hlediska omezení provádění prací na základě rozhodnutí orgánu ochrany přírody (tzn. každoroční úplné vyloučení prací v chráněné krajině oblasti Labské pískovce v období od 15. října do 1. března). Dokončení prohřábků se předpokládá v březnu 2016. Vzhledem k tomu, že uvedený nános zasahuje do plavební dráhy, bylo nutné v dané lokalitě přistoupit k omezení plavebního provozu a zastavit plavební provoz v levém mostním poli.

Vlivem dlouhotravujících nízkých vodních stavů docházelo k pozvolnému usazování splavených sedimentů a na vodní cestě v regulovaném úseku se tak vytvářely nové nánosy. Vzhledem ke zmíněným nízkým vodním stavům nemohl správce vodní cesty vyplout s potřebnou mechanizací a nemohl zajistit odtěžení těchto nových nánosů ani řádné vyuznání okrajů plavební dráhy nebo odstranění bôji splavaných za okraje plavební dráhy. Došlo pouze k provizornímu vyuznání plavební dráhy dřevěnými plovatkami bez rada- rových odražeců. Od poloviny září tak bylo nutné přistoupit k omezení plavebního provozu, kdy byla plavba povolena pouze ve dne a za nesnížené viditelnosti. Toto omezení plavebního provozu trvalo až do druhé dekády prosince. Z důvodu vzniku nového nánosu...
bylo v polovině prosince nutné přistoupit k vyznačení zákazu potkávání a předjízdění plavidel v úseku mezi říčními km 746,50 až 747,50 pod Choraticemi.

Pro umožnění akcí na sledované vodní cestě bylo povoleno přerušení plavebního provozu v Děčíně pod zámek na dobu tří hodin v červnu při cvičení záchranných složek Integrovaného záchranného systému a jedné hodiny v srpnu pro plaveckou část triatlonového závodu. V srpnu bylo povoleno cca 4 hodinové zastavení plavebního provozu v úseku Ústí nad Labem (Střekovské nábřeží) až Děčín (Smetanovo nábřeží) z důvodu plaveckých závodů. V říjnu pro pořádání plavecké části extrémního triatlonového závodu byla zastavena plavba na 2,5 hodiny v úseku Těchlovice až Děčín (Smetanovo nábřeží).

**Morava včetně Baťova kanálu**

Plavební podmínky na sledované vodní cestě Morava včetně Baťova kanálu byly pro provozování plavby po celý rok vcelku vyhovující a bez vlivu na bezpečnost plavby.

Mrazové jevy a zámráz, vzhledem k mírnému průběhu zimy a sezónnímu charakteru plavby, měly na plavbu minimální vliv. Rovněž nezpůsobily žádné škody či problémy na stavbách a zařízeních předmětné vodní cesty.

Vodní stavby byly po celou plavební sezónu poměrně ustálené. V jarních měsících nevznikly žádné povodňové jevy, pro které by bylo nutné zastavit či omezit plavbu. Suché, které nastalo v letních měsících a pokračovalo i v měsících podzimních, nezpůsobilo situaci, pro kterou by došlo k omezení plavby či jejímu zastavení v jakémkoliv úseku této vodní cesty.


**Vodní cesty účelové**


Celkový stav účelových vodních cest byl dobrý, plavební podmínky byly částečně ovlněny dlouhovraciům suchém.

Zánrasy měla na plavbu podobně jako v minulých letech minimální vliv.
Vysoké vodní stavy po celou plavební sezónu nenastaly. Plavební poměry v létě a na podzim ovlivnily deficit atmosférických srážek, kdy na vodních dílech Těrlicko a Žermanice, poklesla voda na koncem léta a v podzimních měsících výrazně pod obvyklou mez. Podobně se situace vyvíjela i na vodních dílech Vranov a Dalešice. K zastavení ani omezení plavby vydáním opatřením obecné povahy nedošlo.

4.2. Stavby a úpravy na vodních cestách

Vltava


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

Proběhly dělní kontroly vodní cesty organizované Státní plavební správou a probíhající za přítomnosti správce vodní cesty, ze strany Státní plavební správy byla iniciována revize plavebního značení v úseku Třebenice – Mělník, vyhodnocení proběhne na začátku roku 2016.

V průběhu roku 2015 se uskutečnily pravidelné technicko-bezpečnostní dohledy na vodních dílech. Těchto pravidelných dohledů se zúčastňuje Státní plavební správa a jsou při nich uplatňovány požadavky na zkvalitnění vodní cesty a zajištění její bezpečnosti. Přípomínky vznesené při dohledech jsou zahrnuty do plánu oprav a údržby. Řádné prohlídky potvrdily, že díla jsou v bezpečném a provozuschopném stavu.

Státní plavební správa v roce 2015 využila extrémní situace na nádrži vodního díla Orlič, kde v důsledku dlouhodobého sucha hladina poklesla přibližně o 8,95 m pod minimální plavební hladinu, a provedla zaměřená obnažených břehů nádrže systémem laserového skenování. Zjištěné údaje budou využívány např. při projednávání vymezených vodních ploch, vývazišť a přístavišť, zpracování plavebních map nebo budou využity při správě vodní cesty.
**Střední Labe**


Na ostatních plavebních komorách se v rámci plánovaného plavebního provozu uskutečnila cyklická plánovaná údržba.

Dále se uskutečnily dílčí kontroly vodní cesty za přítomnosti správce vodní cesty a proběhla ucelená revize plavebního značení, navazující na povolně z roku 2013. Celkový stav plavebního značení byl se správcem vodní cesty úspěšně projednán v prosinci 2015.

V uplynulém roce byly provedeny kontroly technicko-bezpečnostního dohledu na většině vodních děl. Pravidelných dohledů se zúčastnili pracovníci Státní plavební správy a uplatnili 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 staveb na vodních dílech v kanalizovaném úseku dolnolabské vodní cesty byl uspokojivý.

Na velké plavební komoře Dolní Bečkovic při pravidelné prohlídce vyčerpané plavební komory byly zjištěny nánosy, které omezovaly plavební hloubky. Tyto nánosy byly neprůběžně odstraněny. U malé plavební komory Dolní Bečkovice došlo k opravě havarijního stavu segmentů dolních obtoků.

Na vodních dílech Lovosice a Ústí nad Labem-Střekov proběhly za účasti Státní plavební správy pravidelné kontroly technicko-bezpečnostního dohledu, vodní díla jsou v bezpečném a provozuschopném stavu. Rovněž přístavy byly v roce 2015 provozuschopná a bezpečná stavu. V přístavech nacházejících se v územní působnosti pobocky Děčín nebyla realizována stavební činnost.

Ve zdrži vodního díla Štětí bylo řešeno vybudování nového přístaviště pro rekreační plavidla u pravého břehu nad silničním mostem ve Štětí a dále bylo vydaná stanoviska ke kolaudačnímu řízení pro dokončenou stavbu malé vodní elektrárny u jezu vodního díla Štětí. Ve zdrži vodního díla Roudnice nad Labem byla vydaná stanoviska pro stavby.
servisního střediska a přístaviště pro rekreační plavidla na levém břehu Labe, jejichž investorem by mělo být Ředitelství vodních cest České republiky.

Nejvýznamnější stavba tohoto roku v kanalizované části Labe byla realizována ve zdrži vodního díla Lovosice. V jarních měsících byly zahájeny rekonstrukční práce na železniční trati Lovosice – Litoměřice. Plavebního provozu se dotklá zejména výměna ocelových mostních konstrukcí na mostě přes Labe (tři mostní pole). Původní ocelová konstrukce na mostě sloužila od zahájení provozu za dob Rakouska-Uherska v roce 1898. Podle projektu schváleného v roce 2014 měla být rekonstrukce realizována postupem použitým při rekonstrukci železničního mostu v Děčíně, tzn. se vznikem stavebních jímků a pracovních plošin okolo pílířů a s dočasnými komunikacemi na příspěch v levém a pravém mostním poli. Na jaře 2015 došlo ke změně technologie a Státní plavební správa byl k posouzení přeložen originální návrh na provedení výměny obloukových nosných konstrukcí mostu nad vodní hladinou Labe po vodě, s využitím speciálního soulodí tvořeného dvěma tlačními čluny a tlačním remorkérem. V praxi to znamenalo stavebně jednodušší řešení bez vybudování štětovnicových jímků okolo mostních pílířů a příspěvů ve vodě pro montážní plošiny v levobřežním a pravobřežním mostním poli a časovou úsporu při realizaci stavby. Z hlediska případného negativního ovlivnění plavebního provozu zvýšenými průtoky v profilu mostu po vybudování příspěvů byla nově přeložená varianta také vhodnější, avšak, s ohledem na dosud neexistující zkušenosti s takovým řešením v České republice, bylo zapotřebí důkladně zvážit možná úskalí tohoto návrhu. Především se jednalo o posouzení únosnosti navrženého soulodí zatíženého ocelovými konstrukcemi a jeho stability, dále plavebních hloubek a ponorových možností v dané lokalitě včetně stanovení maximálních průtoků a poté pro realizaci plaveb stanovit podmínky bezpečného provozu. Na obou březích musel zhotovitel provést břehové korekce tak, aby bylo možné se soulodům zaplout přesně pod osu nosných konstrukcí v krajině mostních polích. Z břehů Labe tak bylo odšroubováno a naloženo 4 500 m3 zeminy. Na levém břehu nad mostním profilem bylo vybudováno staveniště přístav, jeřábová dráha a dočasná předměstní plocha. Zde se průběžně kompletovaly nové ocelové konstrukce jednotlivých mostních polí. Na konci srpna a začátkem září byly z jednotlivých mostních polí postupně naloženy na soulodí a poté transportovány na levý břeh tři kusy staré ocelové konstrukce mostu (tj. mostovka včetně obloukové části) k demontáži. Nové ocelové konstrukce byly na své místo na opravených a zesílených mostních pílířích s novými úložnými prahy přepraveny v říjnu a začátkem listopadu byla stavba předána do zkušebního provozu.
Zhruba ve stejném období probíhala rekonstrukce silničního mostu přes Labe v centru Litoměřic, ale tato oprava plavební provoz nijak neovlivnila.


Kontrolní dozor na vodní cestě zaměřený na stav vodní cesty byl prováděn v úzké spolupráci se správcem vodní cesty a vyznačení vodní cesty bylo na dobré úrovni.

**Dolní Labe – regulovaný úsek**

Stav této části vodní cesty byl ovlivněn, jak již bylo zmíněno, suchem. Výjimečné přístavy v regulovaném úseku Labe byly v provozuschopném a bezpečném stavu, nebyly zjištěny nánosy ani překážky provozu. V Centrálním přístavu v Ústí nad Labem byly zahájeny břehové úpravy (navýšení a zpevnění břehu) v zadní části bazénu, po jejich dokončení by tam měla vzniknout přístavní poloha pro malá plavidla.


Závazné stanovisko bylo vydáno v rámci stavebního řízení rekonstrukce vodovodu mezi obcemi Povrly a Roztoky, uloženého na levém břehu Labe. Dále bylo vydáno stanovisko ke studii přístaviště pro malá plavidla na levém břehu Labe u obce Dobkovice, či nové stanovisko pro územní řízení stavby přístaviště pro malá plavidla na pravém
břehu Labe v Děčíně. Na železničním mostě Děčín-Loubí byla koncem roku dokončena sanace základů středového pilíře a stavební jímka byla odstraněna. Vzhledem k nárosu (viz předchozí text) však plavební provoz v levobřežním plavebním poli nebyl obnoven, ač s ohledem na dokončení stavby by to možné bylo.

V roce 2015 pokračovaly výzkumné práce pro akci „Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN – Plavební stupeň Děčín“. Pracovníci pobočky Děčín se účastnili projednání modelových výzkumů pro Fyzikální hydraulický modelový výzkum plavební komory Děčín a pro Fyzikální model úpravy plavební kynoty pod plavebním stupněm Děčín. Pro výzkum plavební komory byl uplatněn požadavek na doplnění výzkumu o zajištění bezpečnosti plavebního provozu při proplavování malých plavidel.

Pro stavbu experimentálních balvanitých výhonů nad Dolním Žlebem bylo vydáno souhlasné stanovisko s kolaudačním souhlasem. Dále bylo vydáno nesouhlasné stanovisko k dokumentu Návrh souhrn doporučených opatření pro evropsky významnou lokalitu Labské údolí.

Kontrolní dozor na vodní cestě zaměřený na stav vodní cesty byl prováděn v úzké spolupráci se správcem vodní cesty. Správce vodní cesty měl v tomto roce vzhledem k nízkým průtokům po převážnou část daného období neobyčejně obtížný úkol zajistit údržbu, splavnost vodní cesty a bezpečné vyznačení plavební dráhy.

**Morava včetně Bafova kanálu**

V roce 2015 byl stav vodní cesty na řece Moravě a Baťově kanálu vcelku uspokojivý a nebrání jejímu bezpečnému provozování. Povodí Moravy, s. p., jako správce této vodní cesty, pokračovalo v drobných opravách plavebních komor, sanaci břehového opevnění, provádění pravidelného čištění přístavišť a rejd plavebních komor umístěných na řece Moravě a případných prořezávkách břehových porostů.

Na všech plavebních komorách Baťova kanálu, vyjma plavebních komor ve Strážnici, byla provedena obnova a výměna záchytňých lan a byly doplněny svislé vyvazovací prvky – ocelové tyče, využívané především pro komorování větších rekreačních plavidel, zejména hausbótů půjčován.


Na podzim slavnostním otevřením skončila výstavba přístavu Petrov, která započala na podzim roku 2014. Tento přístav lagunového typu, který se nachází na levém břehu plavebního kanálu poblíž obce Petrov, je určen pro krátkodobé, střednědobé i trvalé stání především rekreačních plavidel. Kromě vlastního stání plavidel, je zde zajištěno doplňování pohonných hmot, maziv, odčerpávání veškerých odpadních vod z plavidel a
jejich napojení na rozvod elektrické energie a pitné vody. Výstavba probíhala vcelku bez větších problémů, dle schváleného harmonogramu. Zástupci Státní plavební správy se aktivně zúčastňovali pravidelných kontrolních dnů.


Oddělení plavebního dozoru v rámci své činnosti provádělo technicko-bezpečnostní dohled na vybraných plavebních komorách a dalších stavebních objektech. Zjištěné nedostatky byly zapracovány do návrhu plánovaných oprav a údržby. Kontrolami bylo zjištěno, že předmětné stavby jsou nadále provozuschopné a neohrožují plavební provoz.

Při kontrolách zaměřených na plavební značení nebyly zjištěny žádné nedostatky, stav značení byl dobrý. Drobné závady zjištěné na stavu vodní cesty byly průběžně řešeny se správcem vodní cesty a odstraněny.

Vodní cesty účelové

Na nádrži vodního díla Lipno v uplynulém roce proběhla v lokalitě Dolní Vltavice údržba stabilizační stavby za účelem zajištění bezpečného provozu stanoviště přívozu. Provoz větších sportovních prístavu zůstává na úrovni předchozích let.

Na nádrži vodního díla Hracholusky byla v uplynulém roce zřizována nová vývazniště a legalizovány stávající drobné stavby sloužící pro rekreační účely, jako důsledek vydání vyhlášky č. 46/2015 Sb., která na této nádrži umožnila plavbu malých plavidel se spalovacím motorem o výkonu do 10 kW.

Na Máchově jezeře bylo vydáno souhlasné stanovisko k aktualizaci manipulačního řádu vodního díla.

Poslední květnový den bylo pro veřejnost do plného provozu otevřeno jezero Milada, které vzniklo u Ústí nad Labem zatopením těžební jámy hnědouhelného dolu Chabařovice jako produkt první velké vodohospodářské rekultivace v Čechách. Jeho délka je 3 200 m a šířka 700 m, svou plochou se řadí na třetí místo v zemi. V Ústeckém kraji tak vznikla nová vodní cesta nesledovaná. Před zahájením provozu se Státní plavební správa zúčastnila jednání ke zpracování návštěvnického a provozního řádu. Plavba po jezeře Milada je prozatím zakázána pro plavidla se spalovacími motory s výkonem nad 10 kW a pro vodní skútry. V sezóně 2015 bylo jezero využíváno převážně pro koupání, hlavním problémem jsou zde chybějící inženýrské sítě, na které by bylo možné navázat vybudování potřebného zázemí.

Na vodním díle Slezská Harta byla provedena komplexní údržba malé vodní elektrárny a zatečení drobných průsaků v levé střeď spodních výpustí přehrady. Tyto akce neovlivnily žádným způsobem místní rekreační plavbu.

Na vodním díle Nové Mlýny III byla provedena oprava středního segmentu přelivu nádrže trvající od léta do konce listopadu. Součástí prací bylo vyčištění od nánosů nečistot, odstranění přirostlých mlžů, výměna těsnících prvků, metalizace a nátěr kovové konstrukce segmentu, oprava ložisek ramen segmentu, renovace a očištění Gallových řetězů.
Vzhledem k tomu, že místo opravy bylo zahrazeno mobilním hrazením, nedošlo ani zde ke snížení plavební hladiny a omezení plavby.

Na vodním díle Brno, pokračoval víceletý projekt na odstraňování sinic. K zvýšení obsahu kyslíku ve vodě se používá patnáctí kusů aeráčních věží. Část věží provzdušňuje vodní sloupec přímo vháněním stlačeného vzduchu pomocí kompresorů umístěných na březích přehrady, další využívají k cirkulaci vody čerpadla. K omezení růstu sinic výrazně přispívá i snížení množství fosforu přítěsněného do zdrží vydražením pomocí dávkování síranu železitého. Další akcí zde byla oprava břehového opevnění v délce 600 m na „Kozí Horce“. V rámci stavby byly vybudovány nové betonové patky pod zatravněvacími panely břehu, nové podsypy a uložení panelů. Součástí stavby bylo i odstranění stávajících schodišť a jejich nahrazení novými z betonu. Tato stavba nezpůsobila plavbě žádné problémy


Kontrolní činnost oddělení plavební dozoru probíhala průběžně celou plavební sezónou, tak aby obsáhla všechny lokality se zaměřením na stav, vybavení a značení vodních cest. Zjištěné drobné nedostatky byly vyřešeny příslušnými správci vodních cest a provozovateli štěrkořískového bez průtahů.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Vodočet</th>
<th>Vodní stavy dosud</th>
<th>H [cm]</th>
<th>Labe–Brandýs n. L.</th>
<th>Labe–Ústí n. L.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>nejvyšší</td>
<td>dne 14. 8. 2002</td>
<td>768</td>
<td>531</td>
<td>1185</td>
</tr>
<tr>
<td>pozorované</td>
<td>nejnižší</td>
<td>dne 3., 8. 2. 1991</td>
<td>33</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>Vodní stavy</td>
<td>H [cm]</td>
<td>33</td>
<td>25</td>
<td>66</td>
</tr>
<tr>
<td>v roce 2015</td>
<td>dne 5. 7. 2015</td>
<td>34</td>
<td>367</td>
<td>115</td>
</tr>
<tr>
<td>nejnižší</td>
<td>dne 11. 1. 2015</td>
<td>329</td>
<td>561</td>
<td>505</td>
</tr>
<tr>
<td>Měsíční</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>leden</td>
<td></td>
<td>1</td>
<td>191,1</td>
<td>436,8</td>
</tr>
<tr>
<td>únor</td>
<td>2</td>
<td>109,7</td>
<td>419,1</td>
<td>224,1</td>
</tr>
<tr>
<td>březen</td>
<td>3</td>
<td>69,8</td>
<td>415,2</td>
<td>200,3</td>
</tr>
<tr>
<td>duben</td>
<td>4</td>
<td>129,1</td>
<td>435,3</td>
<td>260,5</td>
</tr>
<tr>
<td>květen</td>
<td>5</td>
<td>79,6</td>
<td>408,7</td>
<td>181,8</td>
</tr>
<tr>
<td>červen</td>
<td>6</td>
<td>54,8</td>
<td>400,7</td>
<td>151</td>
</tr>
<tr>
<td>červenec</td>
<td>7</td>
<td>43,8</td>
<td>389,8</td>
<td>132,7</td>
</tr>
<tr>
<td>srpen</td>
<td>8</td>
<td>46,1</td>
<td>396,3</td>
<td>131</td>
</tr>
<tr>
<td>září</td>
<td>9</td>
<td>48,5</td>
<td>400,7</td>
<td>134,8</td>
</tr>
<tr>
<td>říjen</td>
<td>10</td>
<td>54,8</td>
<td>394,1</td>
<td>149</td>
</tr>
<tr>
<td>listopad</td>
<td>11</td>
<td>58,7</td>
<td>402,6</td>
<td>168,2</td>
</tr>
<tr>
<td>prosinec</td>
<td>12</td>
<td>64,4</td>
<td>418,6</td>
<td>201,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Roční</td>
<td>2015</td>
<td>79,2</td>
<td>409,8</td>
<td>185,9</td>
</tr>
<tr>
<td>průměry</td>
<td>2014</td>
<td>94,4</td>
<td>155,5</td>
<td>196</td>
</tr>
<tr>
<td>vodních stavů</td>
<td>2013</td>
<td>85,2</td>
<td>156,3</td>
<td>280,9</td>
</tr>
<tr>
<td>[cm]</td>
<td>2012</td>
<td>65,9</td>
<td>154,6</td>
<td>225,4</td>
</tr>
<tr>
<td>2011</td>
<td>66,9</td>
<td>165</td>
<td>237</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

1 hodnoty u vodočtu Vltava–Praha jsou uvedeny v m³/s
2 hodnoty u vodočtu Labe–Ústí n. L. jsou při vodních stavech vyšších než 275 cm, hodnotou jeho předpovědi z předchozího dne
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vodní stav [cm]</th>
<th>V měsíci roku 2015 [dny]</th>
<th>Celkem v roce [dny]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>1</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>60–100</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>101–110</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>111–120</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>121–130</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>131–140</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>141–150</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>151–160</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>161–170</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>171–180</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>181–190</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>191–200</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>201–210</td>
<td>1</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>211–220</td>
<td>7</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>221–230</td>
<td>1</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>231–240</td>
<td>-</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>241–250</td>
<td>-</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>251–260</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>261–270</td>
<td>3</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>271–280</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>281–290</td>
<td>3</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>291–300</td>
<td>1</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>301–310</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>311–540</td>
<td>10</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>nad 540</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>**Dny v měsíci-**roce</td>
<td>28</td>
<td>30</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2015

Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2015

Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe 2006 - 2015
## Přerušení plavebního provozu

<table>
<thead>
<tr>
<th>Plavební komora (úsek vodní cesty)</th>
<th>Počet dnů přerušení plavby v měsíci roku 2015</th>
<th>Celkem v roce</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12</td>
<td>2015 2014 2013</td>
</tr>
<tr>
<td>Vltava</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kořenško</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>122 0 21</td>
</tr>
<tr>
<td>Orlik</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>72 0 4</td>
</tr>
<tr>
<td>Kamýk n. V.</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 0 18</td>
</tr>
<tr>
<td>Slapy</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 0 3</td>
</tr>
<tr>
<td>Štěchovice</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 5 26</td>
</tr>
<tr>
<td>Vrané n. V.</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 5 53</td>
</tr>
<tr>
<td>Praha-Modřany</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 0 62</td>
</tr>
<tr>
<td>Praha-Smíchov</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>7 0 13</td>
</tr>
<tr>
<td>Praha-Štvanice</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 33 100</td>
</tr>
<tr>
<td>Praha-Podbaba</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 33 69</td>
</tr>
<tr>
<td>Roztoky</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 33 69</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolánky</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 33 46</td>
</tr>
<tr>
<td>Mířejovice</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 33 46</td>
</tr>
<tr>
<td>Hořín</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>12 33 69</td>
</tr>
<tr>
<td>Labe</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Týnc n. L.</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 7 - 9 8 7</td>
</tr>
<tr>
<td>Veletov</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 7 - 9 8 7</td>
</tr>
<tr>
<td>Kolín</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 7 - 9 8 7</td>
</tr>
<tr>
<td>Klavary</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 7 - 9 57 35</td>
</tr>
<tr>
<td>Velký Osek</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 30 23 - 55 88 7</td>
</tr>
<tr>
<td>Poděbrady</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 7 - 9 13 21</td>
</tr>
<tr>
<td>Nymburk</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 7 - 9 8 21</td>
</tr>
<tr>
<td>Kostomlátky</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 7 - 9 8 7</td>
</tr>
<tr>
<td>Hradištěko</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 7 - 9 8 35</td>
</tr>
<tr>
<td>Lysá n. L.</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 26 - 28 8 35</td>
</tr>
<tr>
<td>Čelákovice</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 7 - 9 50 7</td>
</tr>
<tr>
<td>Brandýs n. L.</td>
<td>6 20 23 9 9 - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 30 21 - 110 51 7</td>
</tr>
<tr>
<td>Kostelec n. L.</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 7 - 9 8 7</td>
</tr>
<tr>
<td>Lobkovice</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 7 - 9 8 7</td>
</tr>
<tr>
<td>Obříství</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>2 7 - 9 8 7</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Berákovice</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 0 0</td>
</tr>
<tr>
<td>Štětí</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 0 34</td>
</tr>
<tr>
<td>Roudnice n. L.</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 0 34</td>
</tr>
<tr>
<td>České Kopisty</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 0 34</td>
</tr>
<tr>
<td>Lovosice</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 0 23</td>
</tr>
<tr>
<td>Ústí n.L.-Střekov</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 0 19</td>
</tr>
<tr>
<td>Ústí n.L.-Hřensko</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 0 18</td>
</tr>
<tr>
<td>Oblast Hřensko</td>
<td>- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -</td>
<td>0 0 18</td>
</tr>
</tbody>
</table>
5. Dozor na plavební provoz a plavební nehody

5.1. Dozor na plavební provoz

Kontrolní činnost

V souvislosti s přijetím novely zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a vydáním nové vyhlášky č. 46/2015 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě (dále jen vyhláška), účinné od 15. 4. 2015, byla zrušena převážná část omezení plavby na našich vodních cestách a plavba se spalovacím motorem se povolila i v některých lokalitách, kde byla doposud zakázána. Nejvyšší pozornost při dozoru nad bezpečností plavby byla pobočkou Praha věnována oblastem s nejintenzivnějším plavebním provozem, tedy nádržím vltavské kaskády, kde uvedené legislativní úpravy umožnily plavbu plavidel téměř bez omezení. Tomu odpovídal i počet porušení předpisů zjištěných Státní plavební správou. Oproti minulým rokům, kdy byla dlouhodobě nejčastějším přestupkem, zejména na nádržích vltavské kaskády, plavba mimo režim ve výtlaku, tato skutková podstata v podstatě vymizela. Nejčastějšími přestupky tak bylo vedení malého plavidla, aniž by jeho vůdce byl držitelem průkazu způsobilostí k vedení plavidel, vedení malého plavidla, které nemělo schválenou technickou způsobilost a nemělo vyznačené poznávací znaky, nebo je nemělo kontrastní, či úplné. V menší míře pak byly zjištěny přestupky týkající se vedení plavidla pod vlivem alkoholu, vlečení vodního lyžaře mimo prostor vyznačený pro tuto činnost, nezabezpečení dohledu nebo hlídky na plavidle, přetížení plavidla, nedodržení zákazu vyjádřeném signálním znakem A.1 – zákon proplutí a v neposlední řadě použití spalovacího motoru s výkonem nad 10 kW tam, kde to vyhláška neumožňuje.

Státní plavební správa většinu přestupků projednala s vůdci či provozovateli plavidel přímo na místě, nejčastěji uložením blokového pokuty nebo stanovením termínu pro odstranění závad. Mimo sankcí ukládaných na místě, které jsou nejúčinnějším nástrojem nápravy, bylo mnohdy příkročeno i k zadržení lodního osvědčení plavidel, jejichž technický stav za plavby neodpovídal předpisům platným ve vnitrozemské plavbě. V souvislosti s novelou zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, bylo využíváno ustanovení o rozhodnutí v řízení na místě o zákazu další plavby, což se osvědčilo jako velmi účinný nástroj.

Jako každý rok, i v roce 2015 pokračovala úzká spolupráce s Poříčními odděleními Policie České republiky Slapy, Praha, Nymburk a Poříčním útvarem Městské Policie hl. m. Prahy. Tyto útvary zároveň provádějí vlastní dozorovou činnost a v souvislosti s novelou zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, byla Policie ČR nově oprávněna projednávat řadu přestupků v blokovém řízení. Přesto byla převážná část zjištěných přestupků Policií ČR zdokumentována a následně oznámena Státní plavební správě, která je projednala ve správním řízení.

Kontrolní činnost pobočky Děčín byla po celý rok zaměřena na provoz všech plavidel, využívajících vodní cestu dolního Labe. Od jara do podzimu přibyly kontroly plavidel rekreační plavby jak na Labi, tak na vodních cestách účelových. V druhé polovině roku probíhaly kontroly plavebního provozu také na vodních plochách s těžbou štěrkopísku v Královéhradeckém kraji.

Některé kontroly, zejména na Labi a na vodních plochách Velké Žernoseky a Barbora, se prováděly ve spolupráci s poručním oddělením Policie České republiky Ústí nad Labem-Brná. Ve spolupráci s místně příslušnými odděleními Policie České republiky byly kontroly prováděny na přehradačích nádrží Skalka, Nechanice a Rozkoš.


Nejčastěji docházelo k porušení plavebních předpisů v provozování malého plavidla neopatřeného poznavacími znaky, provozování vodního skútřu na nepovolené vodní cestě, vedení malého plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami, ne-respektování významu zákazového znaku. Byl zaznamenán zvýšený počet zjištěných přestupků týkajících se vedení plavidla pod vlivem alkoholu. Provozovatelé plavidel nejčastěji porušovali plavební předpisy tím, že provozovali plavidla bez schválené technické způsobilosti.

Zjištěné méně závažné přestupky, pokud nestačila domluva, byly převážně projednány na místě v blokovém řízení. Závažnější přestupky byly projednány v přestupkovém či správním řízení. Rovněž bylo využíváno rozhodnutí na místě o zákazu plavby a docházelo i k zadržení lodního osvědčení.

Oproti předcházejícím rokům se společná kontrolní a dozorová činnost s Policií České republiky stále rozšiřuje, zejména na vodních cestách Baťův kanál, Dalešice, Těrlicko a Vranov. V uplynulém roce byl výkon státního dozoru na vnitrozemskou plavbu posílen i místně příslušnými odděleními Policie České republiky na vodních nádržích Slezská Harta, Nové Mlýny, Žermanice a jezeře Hlučín. Na hranicemi úseku vodní cesty řeky Moravy, včetně Baťova kanálu, byla vykonána společná kontrola s pracovníky Dopravního úřadu Slovenské republiky, Divize vnitrozemské plavby.

**Vltava**

Oblast Prahy je celoročně vytížena intenzivním provozem plavidel osobní lodní dopravy, která zajišťují převážně vyhlídkové plavby. Oproti roku 2014 se počet těchto plavidel zvýšil o jeden. Jedná se o plavidlo nově postavené v německé loděnici Bolle v městě Derben, plavilo při své délce 44,97 m, šířce 7,54 m a výtlačku 123 tun pojme 220 cestujících. Toto plavidlo Bohemia Rhapsody je větší sesterskou lodí plavila Grand Bohemia, které bylo uvedeno do provozu na Vltavě o rok dříve. Nejčastěji zjištěným porušením předpisů platných ve vnitrozemské plavbě ze strany lodních posádek, zejména osobních

Současně je Vltava v Praze, zejména v úseku od plavební komory Praha-Modřany po plavební komoru Praha-Smíchov, velmi intenzivně využívána jak sportovci na bezmotorových plavidlech (veslaři, kanoisty, jachtaři), tak rekreačními motorovými plavidly. Pro předcházení kolizních situací mezi sportovci a motorovými plavidly vznikla v roce 2013 po dohodě Státní plavební správy s Českým olympijským výborem, který zastupoval zájmy sportovních klubů, Českým svazem vodního motorismu a Sdružením pražských plavidel pravidla chování účastníků plavebního provozu na Vltavě v Praze s názvem „Desatero pro plavbu na Vltavě v Praze“. Materiál byl vydán jako soubor doporučeného vzájemného chování účastníků plavebního provozu, a v sezóně roku 2015 se ukázalo, že není dodržováno ani jednou z výše uvedených sportovních komunit. Dohled nad jeho dodržováním přímo na vodní cestě v rámci svých možností a posloupnosti priorit prováděla Státní plavební správa ve spolupráci s Poříčním útvarem Městské Policie Praha a příslušným Poříčním oddělením Policie ČR. Mezi nejčastější zjištěné přestupky patřilo nerespektování břehového plavebního značení zejména při stání plavidel na Rašínově nábreží a nedodržení obecné zásady netvořit škodlivé vlnobití a sání při plavbě v blízkosti stojících plavidel či plovoucích zařízení. Počet porušení předpisů se výrazně neměnil.

Státní plavební správa též prováděla několik kontrol zaměřených na kontrolu nakládání s fukálními a nádními vodami. Tyto kontroly prováděla ve spolupráci s Českou inspekcí životního prostředí.

V roce 2015 se v Praze uskutečnil již 7. ročník výstavy prodejců plavidel a lodního příslušenství s názvem „Loď na vodě“. Tento rok se těž konal 7. ročník kulturní akce mezi Karlovým a Mánesovým mostem s názvem „Svatojánské Navalis“, a ve zdrži Štítovského jezu 102. ročník veslařských závodů „Primátorek“. Těsně před vánočními svátky byla ve zdrži Helmovského jezu poblíž Karlova mostu umístěna již třetím rokem plovoucí zvonohra. Tyto akce vyžádala velké nároky na regulaci plavebního provozu v daných lo-

Stejně jako v předchozích letech je vltavská vodní cesta využívána pro nákladní lodní dopravu ve výrazně nižších objemech, než jaké umožňuje vybavenost a kapacita této vodní cesty. Plavidla nákladní dopravy jsou využívána převážně pro přepravu stavebních materiálů směrem do Prahy. V roce 2015 započala velmi rozsáhlá akce přeprav vytěženého materiálu ze stavby čistárny odpadních vod v Praze Troji. Tlačné sestavy využívají nově vzniklé překladiště zřízené k tomuto účelu přímo v trojském kanále a vytěžený materiál je převážen na překladiště v Miřejovicích a v přístavu Mělník.

Nejvyšší koncentrace rekreacní plavby je soustředěna na nádrži vltavské kaskády, částečně také do oblasti Prahy. Intenzita rekreacího provozu potom výrazně kolísá v závislosti na počasí, v měsících květu, červnu a září se hustota mírně zvyšuje oproti červenci a srpnu, kdy je část plavidel provozována mimo území České republiky. Celkově však byl zaznamenán nárůst počtu motorových lodí a vodních skútrů, jako důsledek uvolnění plavby pro tento druh plavidel a zrušení omezení plavby ve výťažném režimu v době letních prázdnin. Dále na vltavské vodní cestě Státní plavební správa vykonávala dozor na úseku vodní cesty České Budějovice až Hněvkovice. Zde byl registrován prozatím nízký provoz, zvýšení intenzity se očekává po propojení tohoto úseku s Týnem nad Vltavou a nádrží Orlik.

**Střední Labe**

Objem přeprav 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 písku.


**Dolní Labe – kanalizovaný úsek**

Plavební provoz plavidel nákladní i hotelové zahraniční osobní dopravy nepříznivě ovlivňovaly po převážnou část roku kritické plavební podmínky pod zdivem až pod Štěpánem. Nákladní plavba s produkty do, či zahraničí, probíhala v jen prvním čtvrtletí a sporadicky ke konci roku. Zahraniční hotelová plavba pak připlula několikrát, jen počátkem výletní sezóny. Po celý rok byl dopravován štěrkopísek do veřejného přístavu
Ústí nad Labem-Vaňov. V letní sezóně byla na nové lince mezi městy Ústí nad Labem a Litoměřicemi, provozována osobní loď českého provozovatele. Provozovány byly dvě vymezené vodní plochy pro vodní lyžování a vodní skútry a tři vymezené plochy pro vodní lyžování. V letní sezóně probíhal intenzivnější provoz rekreačních plavby především ve zdržící jezů Lovosice a Ústí nad Labem-Střekov a na vodní ploše Velké Žernoseky.

V rámci rekonstrukce železničního mostu, na trati Lovosice – Litoměřice, byla vydána dvě povolení pro zvláštní přepravu ocelových konstrukcí. Dále byla vydána jedna výjimka pro vplutí plavidla osobní dopravy do uzavřené vodní plochy nad jezem ve Štětí, za účelem slavnostní plavby při příležitosti uvedení malé vodní elektrárny na jezu, do trvalého provozu.

**Dolní Labe – regulovaný úsek**

Intenzita plavby v regulovaném úseku Labe byla vzhledem k nepříznivým plavebním podmínkám na minimální úrovni. Při vodním stavu pod 170 cm v vodočtu v Ústí na Labem, který trval od poloviny května do druhé dekády listopadu, nebylo možno obchodní plavbu provozovat vůbec. Již v roce 2014 se provozovatelé nákladní plavby obávali konce této dopravy v Čechách. Suchý rok 2015 jejich obavy zvýšil. Nízký vodní stav často znemožňoval i výletní plavby českého provozovatele na lince Děčín – Hřensko – Bad Schandau, případně Königstein nebo Drážďany, přestože v provozu použil plavidla s velmi nízkým ponorem 0,75 m. Provoz malých plavidel s vlastním strojním pohonem byl minimální. Pouze v provozu malých plavidel bez vlastního pohonu, bylo možno pozorovat nepatrný nárůst.

**Morava včetně Baťova kanálu**

Plavební provoz se na této vodní cestě se z dlouhodobého hlediska neustále zvyšuje. Ze statistik vyplývá, že v roce 2014 navštívilo Baťův kanál kolem 75.000 návštěvníků a v roce 2015 přes 80.000 návštěvníků. Zvýšení návštěvnosti Baťova kanálu odpovídá zájmu o tento způsob volnočasových aktivit, finanční dostupnosti, příznivému počasí a postupnému zkvalitňování úrovně a rozsahu servisních služeb. Z kontrolní činnosti prováděné na této vodní cestě je patrné, že nárůst provozu se týkal jen obytných lodí půjčován, tak plavidel ze soukromé sféry. Dle údajů z půjčového plavidla byla kapacita hausbótů v hlavní provozní sezóně plně vytížena.

Kontrolní činnost na Baťově kanálu odpovídala zvýšenému zájmu o tuto vodní cestu. Dílčí kontroly plavebního provozu byly zajišťovány nejenom zaměstnanci plavebního úřadu, ale i ve spolupráci s Policií České republiky. Ve srovnání s předchozími sezónami došlo k nárůstu počtu zjištěných přestupků. K nejzásadnějším přestupkům patřilo vedení plavidla pod vlivem alkoholu či jiné chemické látky. Bylo však zjištěno i vedení plavidel bez poznávacích znaků, vedení plavidel nevybavených lodními listinami, provozování technicky nezpůsobilých plavidel a nerespektování zákazu, vyjádřeného signálním znakem.

Problematika plavebního provozu na vodní cestě řeky Morava včetně Baťova kanálu, byla v průběhu celého roku řešena na pravidelných koordinacích schůzkách za účasti provozovatelů plavby, zástupců správe vodní cesty, zástupců dotčených krajských samospráv a také dobrovolných svazků obcí. Uvedených jednání se aktivně účastnili i vedoucí zaměstnanci pobočky Přerov.
Účelové vodní cesty

Hustota plavebního provozu na zdrži vodního díla Lipno I se oproti minulému roku mírně zvýšila. Důvodem této skutečnosti je účinnost již zmiňované vyhlášky č. 46/2015 Sb., která umožnila plavbu plavidel se spalovacím motorem na této nádrži pro plavidla s výkonem strojního pohonu do 10 kW. Provoz téhoto plavidel byl však malý a bez negativního dopadu na další aktivity. Ve většině případů se jednalo zejména o plavidla rybářů, kteří se přemístovali v rámci loviště. Pro rekreační účely byla malá plavidla s vlastním pohonem využívána jen sporadicky.


Na vodních cestách účelových Matylda a Předměřice nad Labem byly vymezené vodní plochy pro vodní lyžování a vodní skútry. Na vodních cestách Jesenice, Nechranice, Barbora a Stráž pod Ralskem byly vymezené vodní plochy pro vodní lyžování. V rámci kontrolní činnosti byla pozornost zaměřena především na vybavení plavidel platnými lodními doklady a jejich vedení způsobilými osobami.

Na vodních plochách s těžbou štěrkořísky s výjimkou jediného případu, nebylo zjištěno porušení plavebních předpisů. Na nesledované vodní cestě na Kamencovém jezeru u Chomutova bylo zjištěno provozování dvou vodních skútrů bez lodního osvědčení a jejich vedení osobou bez průkazu způsobilosti, což bylo projednáno jako přestupek v plavebním provozu.

V souvislosti s povolením provozu plavidel se spalovacím motorem do 10 kW došlo ke zvýšení četnosti plavby na vodních nádržích Brněnska přehrada, Nové Mlýny I a Nové Mlýny III. Přesto na nich nebyl zaznamenán zvýšený počet přestupků. Problematickou se jeví možnost plavby plavidel se spalovacím motorem do 10 kW na vodní cestě vodního díla Vranov, kde je vyhláškou Ministerstva dopravy tato plavba povolena, ale místně příslušný vodoprávní úřad je opačného názoru. Intenzivnější plavební provoz byl pozorován zejména na vodních nádržích Dalešice, Těřická přehrada a Žermanice. Po novele zákona o vnitrozemské plavbě došlo k poklesu vydaných rozhodnutí o povolení akce na sledované vodní cestě, protože ne všechny závody splňují předepsané podmínky. Při kontrolách plavebního provozu bylo zjišťováno, že někteří vůdci malých plavidel nedodržují význam
zákazových signálních znaků, vedou malá plavidla nevybavená předepsanými lodními listinami nebo je vedou bez příkazu způsobilostí, používají vodní skútry k činnostem mimo vymezené části vodní cesty, které byly pro tento účel vymezeny a používají v provozu malá plavidla bez poznávacích znaků. Účinně se projevovala zvýšená spolupráce při kontrolní činnosti s Policií České republiky, která oznámila několik případů vedení malého plavidla pod vlivem alkoholu a které byly následně projednány v přestupkovém řízení.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kontroly plavebního provozu</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vodní cesta</td>
</tr>
<tr>
<td>Vltava</td>
</tr>
<tr>
<td>Střední Labe</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Labe – kanalizovaný úsek</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Labe – regulovaný úsek</td>
</tr>
<tr>
<td>Morava včetně Bačova kanálu</td>
</tr>
<tr>
<td>Účelové vodní cesty</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostatní vodní cesty</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Přestupky v plavebním provozu</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Přestupce</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán</td>
</tr>
<tr>
<td>Kormidelník</td>
</tr>
<tr>
<td>Převozník</td>
</tr>
<tr>
<td>Strojmistr</td>
</tr>
<tr>
<td>Vůdce malého plavidla</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostatní</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
</tr>
</tbody>
</table>
5.2. Plavební nehody

V roce 2015 bylo Státní plavební správě oznámeno celkem 12 plavebních nehod. Šest malých plavebních nehod šetřila pobočka Praha, pět malých plavebních nehod šetřila pobočka Přerov a jednu velkou plavební nehodu šetřila pobočka Děčín.

K pěti malým plavebním nehodám došlo na Vltavě, z toho k jedné na přehradní nádrži Lipno a k jedné na přehradní nádrži Slapy. Ke dvěma malým nehodám došlo na přehradní nádrži Nové mýně III. Po jedné malé plavební nehodě došlo na Labe, na Baťově kanálu, na přehradní nádrži Vranov a přehradní nádrži Brněnská (Kníničky). K velké plavební nehodě došlo na přehradní nádrži Jesenice.

skutková podstata trestného činu naplněna nebyla. Na Jesenici se jednalo o ublížení na zdraví s následkem smrti koupající se osoby a tudíž k důvodnému podezření ze spáchání trestného činu vůdcem plavidla. Případ je v pravomoci Generální inspece bezpečnostních sborů.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Provozovatel</th>
<th>Malé</th>
<th>Velké</th>
<th>Celkem</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Jiná než malá plavidla</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Malá plavidla</td>
<td>4</td>
<td>7</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Kolize malého plavidla</td>
<td>0</td>
<td>3</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>s jiným než malým plavidlem</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>6</td>
<td>11</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Vývoj plavební nehodovosti 2006 - 2015

<table>
<thead>
<tr>
<th>Rok</th>
<th>Počet plavebních nehod</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2006</td>
<td>18</td>
</tr>
<tr>
<td>2007</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>2008</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>2009</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>2010</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>2011</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>2012</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>2013</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>2014</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>2015</td>
<td>8</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Legend: [malá nehody] [velké nehody] [celkem]
6. Dozor na plavidla

6.1. Plavidla jiná než malá plavidla


Ke stavu lodního parku lze opakově konstatovat, že se za poslední létá nemění. Nadále docházelo především k nutným investicím za účelem zachování technické způsobilosti plavidel a tím i jejich provozuschopnosti. Nedostatek zakázek pro nákladní dopravu ještě výrazně prohloubilo období sucha v letních měsících a nízké vodní stavy, které dodržovaly trvalé do závěru roku. Tato situace se promítla poprvé výrazně i do osobní lodní dopravy, kdy nízký stav vody na vltavské kaskádě způsobil problémy s přístupem na přístavní můstk. Plavidla bývají z ekonomických důvodů nezřídka i odstavena z provozu.

Výjimkou je obdobně jako v loňském roce obohacení lodního parku v Praze o novou osobní lod', která byla vyrobená v Německu, kde je dosud zapsána. V roce 2016 je avizována její zápis k českému Plavebního rejstříku. V průběhu roku pokračovala remotorizace několika tlačných remorkerů a plavidel osobní lodní dopravy, která byla částečně financována z programu obnovy lodního parku Ministerstva dopravy. U plavidel, kde byla do Plavebního rejstříku zapsána záštita pro prospěch zástavního věřitele, kterým se stalo právě Ministerstvo dopravy České republiky. Příkladem může být remotorizace motorových nákladních lodí APOLLO provozovatele České přístavy, a. s., a PRAHA a ANDREA provozovatele EVROPSKÁ VODNÁ DOPRAVA – SPED, s. r. o.

Odborná komise v průběhu roku fungovala standardně a bez závažnějších problémů. Pokud docházelo u plavidel ke zkrácování lhůty pro pravidelnou technickou prohlídku, zpravidla se tak dělo na návrh odborníka na konstrukci plavidel. Příčinou takových návrhů byly v inspekční zprávě vytíkané nedostatky, které komise zhodnotila jako důvodné. Byly to opakovění především důvody spočívající v opotřebení trupu plavidel s výskytem korozí a deformací a zaslabiní obševky. Příkladem takového postupu může být zkrácení lhůty při posouzení provozuschopnosti kyvadlového přívodu Dolní Zleb, který zajišťuje spojení městské části s kapacitním silničním komunikací. Lhůta byla zkrácena s ohledem na rozsáhlou korozí zeber, pátěnic a paluby a současně byla snížena nosnost na 12 tun s tím, že je povolena pouze přeprava osob a vozidel s vlastní hmotností do 3,5 tuny. Lhůta byla zkrácena o čtyři roky. Dalším důvodem pro takový postup pak je morální a fyzická zastaralost strojních pohonů, soustav a systémů, která se podepsala například na zkrácení lhůty při přestavbě motorové nákladní lodí NIKÉ, typu 6300, na speciální loď sloužící jako plovoucí galerie a koncertní sál. Lhůta pro pravidelnou technickou prohlídku byla zkrácena o čtyři roky s ohledem na nevyhovující technické parametry kormidelné. Technické prohlídky se účastnila kompletní odborná komise, tedy včetně pracovníků plavebního úřadu.

V roce 2015 bohužel pokračoval omezený provoz lodního výtahu v Holešovickém přístavu, což mělo za následek oddálení prohlídek u řady plavidel a přetížení ostatních lodních výtahů na vodních cestách. Tato komplikace při schvalování technické způsobilosti plavidel byla řešena formou vydání prozatímního osvědčení plavidla, zpravidla na jeden až tři měsíce.


Nadále pokračovaly kontroly technického stavu plavidel, odstavených v pražských ochranných přístavech, a vydaných dokladů k nim. Opět se našlo několik nedostatků, spočívajících především v neplatných dokladech – povoleních k umístění plavidla na vodní cestě. Převážně v letních měsících probíhaly veřejné akce, vyžadující schválení technické způsobilosti sestav použitých při jejich uskutečnění. Obvyklé pořadatelé jsou již dostatečně znali potřebných formářích podávající své žádosti o zvláštní povolení k provozu v dojížděním přístavu. Pro vlastní technickou prohlídku poskytují potřebnou součinnost a pronájem plavidla projednávají včas.

Při posouzení technické způsobilosti plovoucích zařízení nebylo nutné řešit žádné zásadní problémy. Mezi větši akce, které stojí za zmínku, patří především realizace sportovního přístavu v Purkarci (nádrž Hněvkovice) a v Dolní Vltavici (nádrž Lipno), kde byla realizována vývazitě a mola pro malá plavidla a městské osobní lodní dopravy. Z důvodu pokračujících mírných klimatických podmínek probíhaly v zimních období kon-
troly zaměřené na vodní plochy v okolí stěrkoven, kde se intenzivně prováděly údržbové práce a opravy zejména těžebních strojů.

Spolupráce s oddělením plavebního dozoru probíhala zejména při výkonu dozoru na plavidla v provozu a dále se jednalo o spolupráci v oblasti zkušebních plaveb na úrovni odborné komise, v rámci schvalování a průběhu veřejných akcí, realizace stavebních činností na vodních cestách a staveb na nich za použití plavidel, zvláštních přeprav a kontrol plavidel osobní lodní dopravy. Nedostatky zjištěné v průběhu společného dozoru nebyly zásadní a nevyžadovaly odstavení plavidel z provozu. Ve druhé polovině roku byl prováděn ve spolupráci s oddělením dozoru technický dozor na investiční akci rekonstrukce železničního mostu na trati Lovosice – Litoměřice, který spočíval v mimořádných technických prohlídkách před vydáním rozhodnutí o zvláštních přepravách. Zabezpečující organizace, Česká lodní doprava – charter, s. r. o., na jejích základě realizovala, s pomocí speciálně sestaveného souladu ze dvou tlačných člunů typ TČ 500, tlačného remorkéru typ TR 500, TR Mistral a speciální konstrukce, demontázní a montážní práce segmentů železničního mostu. Zcela speciální a důležitou je spolupráce s oddělením plavebního dozoru v podobě výpomocí se zabezpečováním nepřetržitého dvanáctihodinového provozu střediska říčních informačních služeb.

Za nové poznatky z plavebního provozu by se dala označit skutečnost, že provozovatelé a vlastníci především nákladních plavidel, pravděpodobně z důvodu úspory finančních prostředků na schvalování technické způsobilosti, nežádají o pravidelné technické prohlídky svých plavidel včas. Vyčkávají, až budou mít pro plavidla uplatnění, a v okamžiku získání kontraktu teprve řeší, již v časové tísni, jeho schválení k provozu. Takovému postupu lze jen velmi složitě předcházet, navíc situaci ještě více komplikuje nedostatek kapacity lodních výtahů. Vznikají pak jen krátkodobé doklady za určitým účelem.

Prozatímní osvědčení jiných než malých plavidel byla vydávána především za účelem kontinuity jejich provozu před provedením technické prohlídky plavidla pověřenou organizací. Plavidla bez platného lodního osvědčení byla většinou předepsána ke konci inspekční prohlídky nebo k novým vlastníkům. Skutečnost, že chybí kapacita lodních výtahů pro prohlídky na suchu, se promítá právě do této agendy. Většinou se jednalo o krátkodobá řešení s platností v rozsahu jeden až tři měsíce. Nadále pokračoval prozatímní provoz osobní lodě vyrobené v Německu. Podmínky jejího provozu na vodních cestách České republiky budou v rešení do doby, než Česká republika přistoupí k obdobným krokům jako Německo a projedná odchylky od Směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se stanoví technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby.

Na základě podaných žádostí bylo ve sledovaném období vydáno kromě jiného také 13 rozhodnutí o povolení zvláštní přepravy pro obojživelnou vozidla na vodních cestách ČR a po jednom rozhodnutí o povolení zvláštní přepravy na záchrannářské vznásďilo na dvou úsecích Labe u Děčína a pro plavidlo pohoněné vzdusnou vrtulí na Baťově kanále. Tato plavidla budou mimo rozhodnutím povoleného provádění výcviku posádek užívána při plnění úkolů v souvislosti s povodněmi, kdy mají zajistit dostupnost obcí pro složky Integrovaného záchranného systému v situaci zaplavení silničních komunikací.

Dále bylo vydáno rozhodnutí o povolení zvláštní přepravy pro výšu uvedené plavidlo NIKÉ pro plavbu do loděnice v Děčíně-Křešicích, kde byla provedena plánovaná zmíněná přestavba.
K významným zvláštním přepravám se vedle již výše zmíněné rekonstrukce německého tankového plavidla řadí po delší době vyrobené plovoucí těleso (CASCO) pro zahraniční zákazníky v loděnicích v Lovosicích – Lhotce nad Labem. Jednalo se o neustrojený trup chemického tanku.

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

V oblasti provozování osobní lodní dopravy nedošlo kromě výše zmíněné v Německu provedené novostavby k výrazným změnám, většina provozovatelů využívá stávajících plavidel a již vybudovaného lodního zázemí. Za zmínku stojí remotorizace motorové osobní lodě Věstonická Venuše provozované na Nových Mlýnech I. S prodloužením Baťova kanálu, a to jak u Hodonína, tak u Kroměříže, lze očekávat nárůst počtu lodí osobní lodní dopravy. Zvláštní povolení se také týkala jednorázových akcí, jako např. v případě již tradiční mezinárodní přehlídky ohnůstrojů na Brněnské přehradě.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vydaná osvědčení o vlastnictví plavidla</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Osvědčení o příslušnosti k plavbě na Rýně</td>
</tr>
<tr>
<td>Osvědčení o vlastnictví plavidla</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Technický dozor na jiná než malá plavidla</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vydání nebo prodloužení platnosti dokladu</td>
</tr>
<tr>
<td>------------------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Lodní osvědčení plavidla vnitrozemské plavby</td>
</tr>
<tr>
<td>Osvědčení plovoucího zařízení</td>
</tr>
<tr>
<td>Povolení, zvláštní povolení</td>
</tr>
<tr>
<td>Cejchovní průkaz</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
</tr>
</tbody>
</table>

36
6.2. Malá plavidla

Novela zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a zejména navýšení sazeb správních poplatků za výkony správních agent oddělení plavebních dokladů, ovlivnila významně činnost příslušných oddělení také v oblasti malých plavidel. Prakticky po celý rok se plavecká veřejnost seznamovala s dopady těchto změn. Zapisování plavidel a změn údajů do nově vzniklého Rejstříku malých plavidel na základě žádostí a technické prohlídky malých plavidel jsou nejčastější úkony oddělení. Tato agenda a související administrativní činnosti se týkaly několikanásobně více plavidel se strojním pohonem než plachetnic. Žádosti o právě tepelné prohlídky podávali někteří žadatelé, jak byli zvyklí v předchozích letech, po uplynutí platnosti lodního osvědčení, čímž požádali jejich doklad platnosti a musely být vydávány doklady nové. Přes všechny počáteční nejasnosti se podařilo neúplné žádosti až doplnit chybějící dokumenty či správní poplatky tak, aby bylo možné žádosti kladně vyřídit.

Vyřizování žádostí probíhalo většinou v termínech v souladu se správním řádem bez nutnosti překračovat zákonné lhůty, případně se jednalo o řízení předem dohodnuté prodlévky, vyvolané předčasním podáním jejich žádosti z důvodu obavy ze znesklení lhůty pro pozbytí platnosti lodního osvědčení. Žádosti tak byly podávány i na technickou prohlídku nepřipravených plavidel či plavidel, která nebylo možné transportovat do místa prohlídky. Z ekonomických důvodů byly takové prohlídky prováděny až v nejблиžším možném hromadném termínu, který byl Státní plavební správou vyhlášen formou informace.

Technické prohlídky malých plavidel probíhaly podle zavedeného scénáře. Počátkem roku byla vydána informace o plánu technických prohlídek prováděných mimo sídlo poboček na celý rok v předem stanovených tradičních místech, jako jsou obvykle vodní nádrže a přístaviště na Baťově kanálu, Vltavě a Labi. Prohlídky byly nejen uskutečněny...
v plném rozsahu dle tohoto plánu, ale v průběhu roku byl počet termínů podle poptávky mírně upraven a navýšen zejména s ohledem na ekonomiku a organizaci práce. Jako velmi efektivní se projevily technické prohlídky nových plavidel u větších prodejcích ještě před uskutečněním jejich prodeje a na jarní výstavě Lodě na vodě. Obdobně efektivní se jevily technické prohlídky ve spolupráci s podnikatelskými subjekty, zajišťujícími služby v oblasti zimního uskladnění plavidel před zahájením plavecké sezóny, v době, kdy se plavidla nacházejí ještě v halách. Další prohlídky byly také realizovány mimo schválený plán na základě dohody s majitelem plavidla nebo po přistavení plavidla před budovou pobočky.

Provozovatelé a vlastníci přistávají plavidla až na výjimky k technickým prohlídkám připravená a provozuschopná, vyskytují-li se nedostatky, odstraňují je v dohodnutých termínech. V několika případech bylo nutné zkrátit platnost technické způsobilosti starších hausbótů, jejichž stav byl provozovateli zanedbán. V roce 2015 byly všechny uskutečněné kontroly technické způsobilosti ukončeny vydáním lodního dokladu se dvěma výjimkami, kdy důvodem pro negativní rozhodnutí bylo v jednom případě neprokázání stáří lodního motoru a ve druhém osazení přívěsným motorem, který nebyl výrobcem určen na trh Evropského společenství. V případě dalších nezpůsobilých plavidel, jejichž technický stav neodpovídal technickým požadavkům, bylo žadatelům ještě před podáním žádostí vysvětleno, v čem jsou spotřebovány nedostatky. Ty byly buď následně odstraněny například formou změny motorizace, opravou trupu plavidla či rozsáhlejší rekonstrukcí nebo žadatel přistoupil k ukončení provozu plavidla.

Disciplína provozovatelů a technický stav malých plavidel je již po několik let ustálená a lze konstatovat, že je na dobré úrovni. Většina provozovatelů rekreačních plavidel provádí pravidelně dbá na údržbu svého plavidla, jsou velmi dobře informováni o technických podmínkách provozu plavidel, plavidla přistávají k technickým prohlídkám připravená a provozuschopná, požadované listinné dokumenty jsou dokládány spolu s typizovanou žádostí. Přestože dnes výrazně dominují v rejstříku malých plavidel migrující plavidla s vlastním strojním pohonem bez stálého kotviště, nemá tato skutečnost na technický stav vliv. Opět se objevují případy, kdy chybělo evidenční označení plavidla, zejména u nafukovacích člunů. Komunikace s majiteli a provozovateli plavidel probíhala bez vážnějších komplikací. Jen výjimečně se stává, že provozovatel malého plavidla odřekne dohodnutou prohlídku nebo se řádně neomluví a nedodohene si náhradní termín.

Schvalování technických dokumentací pro stavbu plavidla a schvalování typu probíhalo rovněž ve výzkumném a průmyslovém sektoru. Lze konstatovat, že v roce 2015 zájem o vlastní stavby plavidel mírně poklesl oproti předchozím letům. Kvalita předkládaných dokumentací je ustálená, vzhledem ke skutečnosti, že se jedná převážně o stejné zpracovatele, lze říci, že dochází ke zdokonalování autorů. V řadě případů je používána zakoupená dokumentace od zahraničních renomovaných konstruktéřů.

V roce 2015 byla povolena stavba 48 plavidel z toho 21 obytných plavidel (18 s vlastním strojním pohonem a tři bez vlastního strojního pohonu), 17 motorových člunů různých kategorií, dvou plachetnic, pěti plovoucích zařízení, dvou plavidel s vlastním strojním pohonem pro integrovaný záchraný systém a jednoho multifunkčního ploučního ponoru. Rozhodnutí o schválení typu sériově vyráběného plavidla byla vydána tři, konkrétně pro dvě plavidla s vlastním strojním pohonem pro záchraný systém a jedno plavidlo bez vlastního strojního pohonu. Jedna žádost byla zamítnuta, jelikož byly zásadní pochybnosti v požadavku na pevnost trupu. Jednalo se o přídavné plavidlo, které využívá jako pohonou jednotku vodní skútr.
Zajímavé novinky mezi malými plavidly se v roce 2015 objevily na Moravě. Od tohoto roku se mohou studenti environmentálních předmětů vzdělávat přímo na vodě Baťova kanálu. Sloužit jim k tomu bude nová edukační loď jménem Jan Ámos, kterou pořídilo Povodí Moravy, s. p., ve spolupráci se slovenským partnerem, Stredoeurópskou vysokou školou ve Skalici. Celokajutová loď o déle 11 metrů je poháněna benzínovým motorem a pojme celkem 12 osob.

Další novinkou, která byla prvně zaregistrována v Rejstříku malých plavidel je obojživelné vozidlo Quadski XL, sloužící složkám integrovaného záchranného systému k jízdě po souši po zpevněných i nezpevněných cestách, a zejména k plavbě po vodní hladině. Obojživelník je dvoumístný, dokáže přepravit náklad o hmotnosti až 180 kilogramů. V zadní části je opatřen úchyty pro přepravu na přívesu. Hasičský záchranný sbor Moravskoslezského kraje si v uplynulém roce nechal zaregistrovat hned 3 nová obojživelná vozidla financovaná ze strukturálních fondů Evropské unie.
V jarních měsících se pracovníci útvaru dokladů plavidel výrazně věnovali probíhajícím technickým prohlídkám ve vybraných lokalitách. V následující hlavní letní době plavební sezóny pokračovala intenzivní spolupráce oddělení plavebních dokladů při kontrolní činnosti prováděné společně s oddělením dozoru se zaměřením na kontrolu technického stavu plavidel v provozu. Především se jednalo o kontroly zaměřené na technický stav malých plavidel a plovoucích zařízení v rekreačních lokalitách. V souvislosti se schvalováním technické způsobilosti plavidel do půjčoven byly ve zvýšené míře prováděny zkušební plavby plavidel, zařazených do těchto půjčoven.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Technický dozor na malá plavidla</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vydání nebo prodloužení platnosti</td>
</tr>
<tr>
<td>dokladu</td>
</tr>
<tr>
<td>Ladní osvědčení plavidla malého</td>
</tr>
<tr>
<td>plavidla</td>
</tr>
<tr>
<td>Mezinárodní osvědčení rekreacího</td>
</tr>
<tr>
<td>plavidla</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Schvalování dokumentací plavidel</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Počet vydaných Průkazů způsobilosti typu</td>
</tr>
<tr>
<td>Počet vydaných Osvědčení o schválení technické dokumentace</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vydaná lodní osvědčení na malá plavidla 2006 - 2015</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><img src="image" alt="Diagram vydané lodní osvědčení na malá plavidla 2006 - 2015" /></td>
</tr>
</tbody>
</table>
6.3. Plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel


Většina distributorů, nejen na území České republiky, má velmi dobré informace o legislativních podmínkách uvádění výrobku na trh Evropského společenství. Problémy, ať už na malé výjimky, nevznikají. Plavidla a motory jsou vybavovány prohlášením o shodě ve smyslu směrnice pro rekreační plavidla a jejich části a také označení plavidel výrobními štítky a výrobními čísly ve smyslu výše uvedené směrnice vykazuje minimum nedostatků. Spoluprací s prodejcem nových plavidel lze hodnotit kladně. Ve většině případů prodejci předávají svým zákazníkům všechny doklady potřebné pro řádný zápis plavidel do rejstříků.


Technický stav dovezených použitých plavidel se velmi různí, a to především s ohledem na na stáří plavidla, země původního provozu, způsob údržby nebo na to, zda bylo plavidlo provozováno na sladké či slané vodě. Častým technickým nedostatkem pak bývá únik kapalin z motoru, opotřebení obšírky, zjemnění osmína laminátu a koroze ocelových plechů, absence kalových nádrží a nefunkční elektroinstalace. Lze však konstatovat, že technická úroveň použitých dovezených plavidel je uspokojivá.
Likvidace plavidel probíhala v průběhu roku srovnatelně s roky předcházejícími. Totální likvidace sešrotováním již prakticky neprobíhá, a přestože je povinností provozovatele či vlastníka tuto informaci plavebnímu úřadu nahlásit, mnohdy tak nečiní. Jiná situace je v oblasti prodeje do zahraničí, kde prakticky vždy žadatelé podávají žádosti o výmaz plavidel z rejstříku, aby novému zahraničnímu vlastníkům usnadnili zápis plavidla do evidence v jiném státě.

V oblasti vlastnických práv bylo provedeno několik zápisů záстavních práv do Plavebního rejstříku na věřitele, nejčastěji na bankovní ústavy, a v závěru roku též ve prospěch Ministerstva dopravy České republiky, které některým provozovatelům poskytlo dotace na obnovu lodí. V průběhu roku dále došlo k zápisům týkajícím se exekucí, které probíhají nebo již proběhly. V Rejstříku malých plavidel nejsou tyto zápisy realizovány z důvodu pouhého deklaraturního charakteru zápisu do něj. V rámci součinnosti s orgány policie, soudy, finančními úřady, celní správou, advokátními kancelářemi a exekutory poskytuje ve věci vlastnických vztahů k plavidlům Státní plavební správa na žádost informace z obou rejstříků.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2015</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Zapsaná</td>
</tr>
<tr>
<td>Praha</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín</td>
</tr>
<tr>
<td>Přerov</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku malých plavidel v roce 2015</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Zapsaná</td>
</tr>
<tr>
<td>Praha</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín</td>
</tr>
<tr>
<td>Přerov</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2015

<table>
<thead>
<tr>
<th>Typ plavidla</th>
<th>Počet¹</th>
<th>Výkon [kW]</th>
<th>Nosnost [t]</th>
<th>Obsaditelnost</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Osobní lodě</td>
<td>77</td>
<td>11379</td>
<td>X</td>
<td>10882</td>
</tr>
<tr>
<td>Motorové nákladní lodě</td>
<td>54</td>
<td>24243</td>
<td>56595</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>Remorkéry</td>
<td>85</td>
<td>23714</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>Vlečné čluny²</td>
<td>5</td>
<td>X</td>
<td>723</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>Tlačné čluny</td>
<td>136</td>
<td>X</td>
<td>66069</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>Převozní lodě</td>
<td>64</td>
<td>786</td>
<td>266</td>
<td>1728</td>
</tr>
<tr>
<td>Speciální lodě</td>
<td>19</td>
<td>2060</td>
<td>2081</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>Plovoucí stroje</td>
<td>87</td>
<td>896</td>
<td>882</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>Plovoucí zařízení</td>
<td>528</td>
<td>X</td>
<td>9348</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>1055</td>
<td>63078</td>
<td>136326</td>
<td>8377</td>
</tr>
</tbody>
</table>

¹Plavidla s platným i neplatným lodním osvědčením. Změna oproti dřívějším výročním zprávám. Tabulka tak zahrnuje i plavidla plující se zvláštním povolením nebo vybavená osvědčením vydaným v jiném státě EU.

²Včetně vlečno-tlačných člunů.

Malá plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2015

<table>
<thead>
<tr>
<th>Typ plavidla</th>
<th>Počet</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>S vlastním strojním pohonem</td>
<td>12202</td>
</tr>
<tr>
<td>Plachetnice</td>
<td>2912</td>
</tr>
<tr>
<td>Bez vlastního strojního pohonu</td>
<td>548</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>15662</td>
</tr>
</tbody>
</table>
7. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel

7.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých


V oblasti zkoušek způsobilosti vůdců plavidel jiných než malých byly zorganizovány zkoušky celkem ve třinácti zkušebních dnech, z toho devět v místě sídla pobočky. Zbývající čtyři zkoušky se týkaly pouze ověření praktických dovedností při vedení plavidla, a to u kapitánů C, kteří doložili nejméně 12 měsíců praxe. Tyto praktické zkoušky byly provedeny na základě novely zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a novely vyhlášky č. 42/2015 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidla a proběhly v Praze, na Orlíku a jednu zkoušku provedla pobočka Přerov na Vranovské přehrade. Tuto novinku uvítali a využili zejména žadatelé, jejichž dosavadní praxe v PSK činila pouze 12 měsíců.


O zkoušky způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru, které organizuje zatím pouze pobočka v Praze, byl zaznamenán mírně snížený zájem, vzhledem k nově předepsané povinnosti žadatele prokázat nejméně 12 měsíců praxe na plavidle, k jehož vedení má oprávnění.

Menší zájem byl v Praze zaznamenán také o zkoušky provozovatelů vodní dopravy pro cizí potřeby. Z téhož důvodu pobočka Děčín a Přerov slučovala termíny pro zkoušky spojené se žádostí o vydání osvědčení pro provozování vodní dopravy pro cizí potřeby se zkouškami způsobilosti členů posádek jiných než malých, protože zájem o tuto zkoušku je dlouhodobě nízký.

Mírně snížený zájem byl i o zkoušky pro získání osvědčení ADN na přepravu nebezpečných věcí, které organizuje pobočka Praha. Zájem o obnovu uvedeného dokladu v rámci jeho přetížené platnosti je však stále značný a po absolvování obnovovacího skolení bylo vydáno velké množství obnovených dokladů. Na pobočce Děčín a Přerov trvá nárůst podaných žádostí k vydání osvědčení ADN či jejich obnově, ačkoliv pobočky zkoušky pro získání této způsobilosti neorganizují. S tím je spojená zvýšená činnost související s ověřováním požadovaných dokumentů, na pobočce Děčín se převážně jedná o praxi u rozsahu ADN-C. Žadatelé jsou po splnění podmínek zařazování do požadovaných termínů a žádosti jsou poté elektronicky předávány k dalšímu vyřízení na pobočku Praha.
Po několika letech byl na pobočce v Praze projeven žájem také o osvědčení bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí, a to z důvodu předepsané obnovy před ukončením jeho pětileté platnosti. Zde byli nově přezkoušeni také vybraní odborníci z řad našeho úřadu, kteří vykonávají zkušební komisaře a udržují si tak o uvedené problematice přehled.

Nadále trval na pobočce v Praze žájem veřejnosti o vydávání českých plaveckých služebních knížek. S jejich užíváním v zahraničí byly zaznamenány jen minimální problémy. Velkým objemem činnosti byl také věnován pravidelnému ověřování praxí předkládaných ke kontrolnímu záznamu, zapisování nově získaných způsobilostí, provádění aktualizace platnosti lékařských posudků zdravotní způsobilosti a zápisům změn osobních údajů. Také na pobočce Děčín byl žájem o vydání plavecké služební knížky na stejné úrovni jako v předchozích letech. S evidencí plaveckých služebních knížek souvisí velký objem činnosti při ověřování praxe předkládané ke kontrole a aktualizaci dalších změn v plaveckých služebních knížkách. Tuto pobočku, tak jako v minulých letech, informovaly zahraniční úřadovny o provedených zápisech rýnských způsobilostí do českých plaveckých knížek. V tomto roce neřešili zaměstnanci pobočky Děčín žádný nový případ fašování české plavecké služební knížky a ani nebyli informováni o větších problémech s jejich užíváním v zahraničí. Pobočka Přerov zaznamenala po novém zavedení správního poplatku za ověřování praxe v plavecké služební knížce mírné snížení zájmu o vydání plavecké služební knížky a současně se snížil počet ověřených praxí.

V případě zkoušek inspektora určeného technického zařízení na plavidle byl žájem o získání osvědčení pro zdvihací a elektrická zařízení.


Dnem 1. prosince 2015 vešla v platnost Dohoda o vzájemném uznávání kvalifikace lodník získané absolvováním odborného vzdělávání mezi Ministerstvem dopravy a Centrální komisí pro plavbu na Rýně. Tato dohoda uzavírá absolventům Střední školy lodní dopravy a technických řemesel v Děčíně platnost kvalifikace lodník na Rýně po splnění stanovených podmínek. Zápisy podle této dohody začala pobočka Děčín ihned na vyžádání provádět.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Způsobilost</th>
<th>Počet zkoušebních dnů</th>
<th>Počet žadatelů</th>
<th>Noví držitelé způsobilostí</th>
<th>Celkem vydaný průkaz v roce 2015</th>
<th>Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)</th>
<th>Počet držitelů způsobilosti k 31. 12. 2015</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Lodník</td>
<td>16</td>
<td>72</td>
<td>8</td>
<td>802</td>
<td>339</td>
<td>5252</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán B</td>
<td></td>
<td></td>
<td>66</td>
<td>33</td>
<td>286</td>
<td>319</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán C</td>
<td>13</td>
<td>33</td>
<td>7</td>
<td>536</td>
<td>138</td>
<td>144</td>
</tr>
<tr>
<td>Strojmistr</td>
<td></td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td></td>
<td>58</td>
<td>66</td>
</tr>
<tr>
<td>Převozník</td>
<td></td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td></td>
<td>3</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán I. třídy</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>784</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán II. třídy</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>324</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán III. třídy</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>341</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán IV. třídy</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>419</td>
</tr>
<tr>
<td>Převozník I. třídy</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>285</td>
</tr>
<tr>
<td>Převozník II. třídy</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>272</td>
</tr>
<tr>
<td>Převozník III. třídy</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>435</td>
</tr>
<tr>
<td>Strojmistr I. třídy</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>43</td>
</tr>
<tr>
<td>Strojmistr II. třídy</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>365</td>
</tr>
<tr>
<td>Způsobilost k vedení plavidla pomocí radaru</td>
<td>5</td>
<td>21</td>
<td>17</td>
<td>21</td>
<td>4</td>
<td>468</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostatní způsobilosti1</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td>X</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>2948</td>
</tr>
</tbody>
</table>

1Způsobilost podle dříve platných předpisů vůdců služebního plavidla, vůdců motorového člunu, vůdců nákladního člunu.

---

### Vydané plavecké služební knížky

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pracoviště</th>
<th>Počet</th>
<th>k 31. 12. 2015</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pobočka Praha</td>
<td>107</td>
<td>1777</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobočka Děčín</td>
<td>523</td>
<td>6308</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobočka Přerov</td>
<td>172</td>
<td>3288</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>802</td>
<td>11373</td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení

<table>
<thead>
<tr>
<th>Způsobilost</th>
<th>Počet zkušebních dnů</th>
<th>Počet žadatelů</th>
<th>Nové držitelé způsobilosti</th>
<th>Celkem vydáno průkazů v roce 2015</th>
<th>Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)</th>
<th>Počet držitelů způsobilostí k 31. 12. 2015</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Inspektor určeného technického zařízení</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>0</td>
<td>51</td>
</tr>
<tr>
<td>Provozování vodní dopravy pro cizí potřeby</td>
<td>8</td>
<td>6</td>
<td>6</td>
<td>10</td>
<td>4</td>
<td>260</td>
</tr>
<tr>
<td>Přeprava nebezpečných věcí (ADNR)</td>
<td>9</td>
<td>106</td>
<td>67</td>
<td>202</td>
<td>135</td>
<td>1146</td>
</tr>
<tr>
<td>Bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí</td>
<td>1</td>
<td>7</td>
<td>1</td>
<td>8</td>
<td>7</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>X</td>
<td>123</td>
<td>77</td>
<td>223</td>
<td>145</td>
<td>1480</td>
</tr>
</tbody>
</table>

## Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2015

<table>
<thead>
<tr>
<th>Zařízení</th>
<th>Počet</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Tlaková (z toho parních kotlů)</td>
<td>18 (3)</td>
</tr>
<tr>
<td>Plynová</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektrická silnoproudá</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>Zdvihací</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>68</td>
</tr>
</tbody>
</table>

## Vydané průkazy způsobilosti na jiná než malá plavidla 2006 - 2015

![Diagram showing the number of certificates issued each year between 2006 and 2015](chart.png)
7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel

Velké změny v oblasti právní ovlivnily činnost na úseku dokladů osob pobocík Státní plavební správy. Vydávání průkazů podle nové legislativy mohly pobocíky zahájit až ve druhém čtvrtletí roku.

V oblasti zkoušek způsobilosti vůdců malých plavidel byly v roce 2015 zorganizovány zkoušky celkem ve 104 zkušebních dnech, z toho 15 mimo pobocíku, konkrétně v Českých Budějovicích, Hradci Králové, Hlučíně a Brně.

V roce 2015 byl zaznamenán pokles záznamu o vnitrostátní průkazy vůdce malého plavidla ve prospěch průkazů s mezinárodní platností, a to z důvodu sjednocení poplatků a většímu zájmu o cestování do zahraničí.

Trvá zmenšený zájem o vydání náhradních dokladů pro oblast plavby 2.0–3.0, trvá zájem o získání způsobilosti S (vedení plachetnice délky do 20 m bez omezení celkové plochy plachet).


<table>
<thead>
<tr>
<th>Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel</th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Způsobilost</td>
<td>Počet zkušebních dnů¹</td>
<td>Počet žadatelů</td>
<td>Nový držitel průkazu</td>
<td>Celkem vydáno průkazů v roce 2015</td>
<td>Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)</td>
</tr>
<tr>
<td>Vůdce malého plavidla</td>
<td>80</td>
<td>2889</td>
<td>2154</td>
<td>4681</td>
<td>2368</td>
</tr>
<tr>
<td>Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost I²</td>
<td>X</td>
<td>3192</td>
<td>2667</td>
<td>4666</td>
<td>1851</td>
</tr>
<tr>
<td>Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost C</td>
<td>104</td>
<td>2456</td>
<td>1799</td>
<td>3301</td>
<td>1361</td>
</tr>
</tbody>
</table>

¹ Počet dnů, kdy byly jednotlivé způsobilosti zkoušeny.
² Způsobilost je přiznána na základě získání způsobilosti vůdce malého plavidla.
7.3. Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla

Zkoušky způsobilosti byly nově organizovány na základě § 25a novely zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Osoby pověřené k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla vydávají žadatelům osvědčení o ověření praktických dovedností při vedení malého plavidla, které je jednou z podmínek vydání průkazu vůdce malého plavidla. Zkoušky pro kategorii M a M24 byly organizovány v prostoru Modřanského jezu ve spolupráci s pobočkami Státní plavební správy v Praze a Děčíně a byla dodržena zásada, že ve složení zkušební komise byli vždy i odborníci – držitelé průkazu způsobilosti kapitána. Zkoušky pro kategorii S byly organizovány v prostorách Mariny Orlik na vodní nádrži Orlik a mezi členy zkušební komise byl vždy externí zkušební komisař odborník – jachtař, držitel průkazu způsobilosti k vedení námořní jachty pro oblast A.

O získání potvrzení o odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla i pověření k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla projevili žadatelé nečekaný zájem, takže k původně vyhlášeným zkušebním termínům pro kategorií M a M24 bylo třeba přidat ještě jeden termín počátkem října.
Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pověření k ověřování</td>
<td>14</td>
<td>115*)</td>
<td>112</td>
<td>112</td>
</tr>
<tr>
<td>Odborná způsobilost k ověřování</td>
<td>14</td>
<td>42*)</td>
<td>42</td>
<td>45</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*) Na jednu žádost lze vydat pověření k ověřování i potvrzení o odborné způsobilosti k ověřování – prosté součty tedy nemusí souhlasit.
8. Výkon státní správy

8.1. Správní rozhodnutí

Oblast dozoru na vodní cesty


Ve věci povolení provozování pozemní části přístavu nebylo vydáno žádné rozhodnutí. Ve věci povolení provozování pozemní části přístavu bylo zahájeno celkem 11 správních řízení a na základě zpětvyzetí žádosti bylo jedno řízení usnesením zastaveno.

Bylo vydáno jedno povolení k provozu přístaviště, žádné povolení k provozu vývazidlo, dvě povolení k provozu překládátka, žádné povolení k provozu kotviště. Na základě podaných žádostí bylo celkem zahájeno 429 správních řízení, kdy v 20 případech byla řízení usnesením zastavena z důvodu zjevné právní nesprávnosti, nezaplacení správních poplatků nebo zpětvyzetí žádostí. Proti vydaným rozhodnutím nebyla podána žádná odvolání.

Ve věci povolení umístění nebo odstranění plavebního značení bylo vydáno jedno rozhodnutí o umístění značení. Proti rozhodnutí nebylo podáno odvolání.

Ve věci vydání opatření obecné povahy, kterým se vymezí část vodní cesty pro plutí malých plavidel, při kterém se nepoužijí povinnosti vůdce plavidla ve smyslu § 30a odst. 1 písm. a) nebylo vydáno žádné rozhodnutí.

Ve věci vydání opatření obecné povahy, kterým se vymezí část vodní cesty pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem, nebylo vydáno žádné rozhodnutí.

Ve věci vydání povolení k provozu půjčovny malých plavidel bylo vydáno 12 povolení k provozování půjčovny plavidel, dvakrát v lokalitě Praha a jednkrát v lokalitě Klatovy, mimo sledovanou cestu. Na řece Moravě a Baťově kanálu jsou v lokalitách – levý břeh řeky Moravy ve Veselí nad Moravou (ř. km 130,82) a pravý břeh horního rejdu plavební komory Petrov tři nově zřízené půjčovny, pouze evidovaných plavidel, k jejichž vedení není třeba průkaz vůdce plavidla. Na vodním díle Slezská Harta, na levém břehu v zátoce u obce Leskovec nad Moravicí je nově zřízena 1 půjčovna plavidel, pouze neevidovaných plavidel, k jejichž vedení není potřeba průkaz způsobilosti. Další takovou půjčovnou je 1 nově zřízená půjčovna plavidel Na Štěpnickém rybníku v Telči.

Na řece Moravě a Baťově kanálu v lokalitě levý břeh řeky Moravy ve Veselí nad Moravou (ř. km 129,80) byla vydána 3 nová povolení k provozu stávajících půjčoven pouze evidovaných plavidel, k jejichž vedení není třeba průkaz vůdce plavidla. Jedno povolení bylo vydáno pro stávající půjčovnu, pouze neevidovaných plavidel, k jejichž vedení není potřeba průkaz způsobilosti, která je umísťena na levém břehu Pilské nádrže, v areálu „Pilák“.

V roce 2015 bylo zahájeno celkem dalších 92 správních řízení ve věci povolení provozování půjčovny na základě podaných žádostí. Proti vydaným rozhodnutím nebyla podána žádná odvolání.
Oblast dozoru na plavební provoz


Z toho ve správním řízení vedeném podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, pro spáchání správního deliktu dle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, bylo vydáno celkem 24 rozhodnutí za postih provozovatelů za provoz plavidla bez schválení jeho technické způsobilosti k provozu na vodní cestě. Čtyři rozhodnutí byla napadena odvoláním.


Ve správním řízení vedeném podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, pro spáchání správního deliktu podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), bylo vydáno pět
rozhodnutí postihujících provozovatele vodních skútrů provozovaných na vodní cestě mimo prostor zvlášť vyznačený pro tuto činnost. Tři rozhodnutí byla napadena odvoláním.


Podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, bylo vydáno 308 rozhodnutí o povolení 385 akcí na sledované vodní cestě, čtyři rozhodnutí uzavírajících šetření plavební nehody, 25 rozhodnutí o zákazu plavby v řízení na místě, 12 rozhodnutí o zastavení přestupkového řízení, 6 procesních usnesení a tři rozhodnutí upravující plavební provoz na vodní cestě. Jedno rozhodnutí bylo napadena odvoláním.

Oblast dokladů plavidel

V oblasti evidence plavidel byla vydána tři rozhodnutí, první ve věci zamítnutí žádosti o zápis do plavebního rejstříku týkající se osobní lodí, druhé ve věci zamítnutí žádosti o zápis zajišťovacího převodu vlastnictví u malého plavidla a třetí rozhodnutí o zastavení řízení ve věci vydání osvědčení malého plavidla.

V oblasti vydávání plavebního dokladu bylo vydáno 46 rozhodnutí, z toho 33 rozhodnutí bylo vydáno ve věci povolení pro zvláštní přepravu, 9 rozhodnutí ve věci prodloužení platnosti lodního osvědčení a čtyři ve věci zamítnutí žádosti o schválení technické způsobilosti plavidla.

V oblasti schvalování technické dokumentace a typu malého plavidla byla vydána čtyři rozhodnutí, z toho tři rozhodnutí ve věci schválení typu plavidla a jedno rozhodnutí ve věci zamítnutí žádosti o schválení technické dokumentace.

Oblast dokladů osob
V oblasti dokladů osob bylo v roce 2015 vydáno celkem 273 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti.

V oblasti jiných než malých plavidel bylo vydáno 60 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti či osvědčení, z toho se 28 rozhodnutí týkalo kapitánů, 5 způsobilosti lodník, 3 způsobilosti k vedení plavidla plujícího pomocí radaru,22 osvědčení ADN, 1 osvědčení o provozování lodní dopravy pro cizí potřeby a 1 pověření ověřováním praktických dovedností při vedení malého plavidla.

Proti žádnému z těchto rozhodnutí nebylo podáno odvolání.

53
V oblasti vedení malých plavidel bylo vydáno 213 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti, z toho v jednom případě bylo podáno odvolání.

Mimo výše uvedené počty bylo dále vydáno 112 pověření k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla a 45 osvědčení o odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla. V této oblasti nebylo vydáno rozhodnutí o nevydání pověření. Proti těmto rozhodnutím nebylo podáno odvolání.

**Odvolací řízení**


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

V hodnoceném období bylo vydáno 106 závazných stanovisek podle § 5a zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

Bylo vydáno 88 stanovisek podle IV. části zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, k umístění plovoucích zařízení, která byla podkladem pro vydání vodoprávního souhlasu.

Zaměstnancí Státní plavební správy se zúčastnili celkem 92 vodoprávních a stavebních řízení jako zástupci dotčeného orgánu státní správy.

Vydáno bylo 41 vyjádření k územním plánům sídelních útvarů a velkých územních celků. Vyjádření Státní plavební správy jsou respektována a zapracovávána do projednávaných dokumentací a vydaných povolení.

Byly provedeny tři kontroly provozovatele pozemní části přístavu.

Byly provedeny dvě kontroly vedení dokumentace u držitelů pověření o odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla. V obou případech nebyly u pověřených osob shledány žádné závažné nedostatky ve vedení dokumentace.
9. Průřezová a metodická činnost

Oblast legislativních a právních věcí

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

V souvislosti s postupným nabýváním účinnosti prováděcích právních předpisů k zákonu č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, byly organizovány semináře pro jednotlivé odborné útvary Státní plavební správy.

Legislativně právní útvar v průběhu celého roku 2015 intenzivně spolupracoval s odborem plavby, následně s odborem drah a vodní dopravy a legislativním odborem Ministerstva dopravy na legislativních pracích týkajících se tvorby šesti prováděcích vyhlášek k zákonu o vnitrozemské plavbě.

Legislativně právní útvar též spolupracoval s Ministerstvem školství tělovýchovy a mládeže při uznávání odborných kvalifikací. V průběhu roku 2015 byla Státní plavební správou uznána jednomu občanu kvalifikace vůdce malého plavidla, která byla získána ve Slovenské republice.

V uplynulém období legislativně právní útvar spolupracoval při reorganizaci vnitřních předpisů, a to jak v souvislosti s významnou novelizací zákona o vnitrozemské plavbě, tak s účinností zákona č. 234/2014 Sb., o státní službě.

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

Škodná komise Státní plavební správy v hodnoceném období řešila jeden případ škody na majetku státu.

V průběhu roku nebylo podáno žádné oznámení o podezření protiprávního jednání ve služebním úřadu.

Oblast vodních cest

K průřezové činnosti patřilo vyjadřování se k územně analytickým podkladům obcím s rozšířenou působností. Byly poskytnuty digitální data pro stanovení trajektorie plaveb pro část regulovaného úseku Labe, informace o stavu čekacích stání malých plavidel na proplavení na Labi a informace Státní plavební správy o proplouvání plavebními komorami na labsko-vltavské vodní cestě.
Říční informační služby

V oblasti Říčních informačních služeb (RIS) zaveden do pilotního provozu systém AIS, tj. systém pro sledování polohy a pohybu plavidel v oblasti státní hranice se Spolkovou republikou Německo a v oblasti centra Prahy. Pro tyto účely byly vybudovány dvě stanice AIS na Bukové hoře a v Praze na Strahově. Financování zajišťovalo Ředitelství vodních cest České republiky v rámci projektu IRIS Europe 3. Pro obě stanice byla vydána oprávnění Českého telekomunikačního úřadu k využívání kmínočtů AIS. V půlce roku bylo odevzdáno kompletní vyúčtování projektu IRIS Europe 3. Tento projekt se zabýval implementováním a zkvalitňováním služeb RIS.

Byl aktualizován systém vydávání zpráv vůdcům plavidel, tzv. NTS. V rámci SPS Dispecína byla započata práce na webových aplikacích pro zadávání plánů plaveb a na záznam proplavování plavební komoru.

Oblast plavebního provozu

K průběžné činnosti tak jako každým rokem, patřila metodická spolupráce s pobočkami, vykonávajícími státní dozor na vnitrozemské plavbu, ve vymezené územní působnosti. Jednalo se zejména o operativní upřesňování a sjednocování důležitých nebo atypických případů. Pobočky byly i nadále informovány o smluvních přepravních podmínkách, zveřejněných provozovateli veřejné vodní dopravy v Obchodním věstníku. Poskytování informací, stanovisek nebo vyjádření k dotazům plavecké veřejnosti, patřilo rovněž k běžné operativní činnosti na tomto úseku. Většina dotazů se v uplynulém roce týkala pravidel plavebního provozu, která jsou nově obsažena v zákoně č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, který se provádí vyhláškou č. 67/2015 Sb. o pravidlech plavebního provozu, což má zcela jinou formu, než bývalý Řád plavební bezpečnosti. Dotazy byly pokládány převážně osobami, které vedou kurzy nebo jinak připravují uchazeče o způsobilost vůdců malého plavidla.

Novelizace zákona a prováděcích vyhlášek si vyžádala i úpravu vnitřních aktů řízení, kterými jsou Směrnice pro výkon kontrol v rámci státního dozoru v provozu na vodních cestách České republiky, Směrnice pro odborné šetření nehod v provozu na vodních cestách České republiky a Metodický pokyn k vydávání povolení k pořádání akce na sledované vodní cestě.

Značná pozornost byla věnována revizi a úpravám otázek a odpovědí, využívaných ve zkoušebních testech pro jednotlivé plavecké způsobilosti, aby odpovídaly novému pojetí pravidel plavebního provozu. Současně se sledují i důležité jednání v pracovní skupině při EHKO-OSN, o nových doporučeních týkajících se pravidel plavebního provozu na evropských vodních cestách (CEVNI), byť jsou do našich právních norem zacoupena zcela odlišně. Účelem je zjistit případné podstatné úpravy nebo změny CEVNI a ty následně zveřejnit formou změn zákona o vnitrozemské plavbě nebo předpisu, kterým se tento zákon provádí.

Nedílnou součástí činnosti na tomto úseku bylo vykazování výkonu státního dozoru pro odbor auditu a kontroly Ministerstva dopravy podle nastavené metodiky. V letních měsících od července do září byl na vyžádání Ministerstva dopravy pořizován podrobný přehled o kontrolách provedených v příslušném měsíci jednotlivými pobočkami Státní

Trvalá pozornost byla věnována rádiovému spojení na vnitrozemských vodních cestách, využívanému v systému říčních informačních služeb, k vysílání pravidelných plavebně bezpečnostních informací a k záznamům o provozu plavidel. Na žádost byla prodloužena dvě individuální oprávnění k využívání vysílacích rádiových kmitočtů pro převaděče rádiového signálu.

Počátkem roku byla vyhodnocena nehodovost v uplynulém roce. Výsledky těchto hodnocení se každoročně promítají do plánu kontrolní činnosti, vykazují se pro účely Centra dopravního výzkumu, jsou obsaženy ve zprávě o činnosti úradu, uvádějí se v plavební ročence a početně i graficky se zveřejňují na Internetu.


<table>
<thead>
<tr>
<th>Vydaná opatření obecné povahy</th>
<th>Obsah</th>
<th>Platnost</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Číslo</td>
<td></td>
<td>od</td>
</tr>
<tr>
<td>1/15</td>
<td>kterým se omezuje plavební provoz na vodní cestě Labe, v ř. km 767,48 (velká plavební komora Ústí nad Labem-Střekov)</td>
<td>01. 01. 2015</td>
</tr>
<tr>
<td>81/15</td>
<td>kterým se zastavuje plavební provoz na vodní cestě Labe, v úseku ř. km 788,07 (levé pole železničního mostu Lovosice)</td>
<td>16. 12. 2015</td>
</tr>
<tr>
<td>82/15</td>
<td>kterým se omezuje plavební provoz na vodní cestě Labe, v úseku ř. km 747,50 až 746,50 a v ř. km 765,49</td>
<td>17. 12. 2015</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Oblast geografických informací**

V oblasti geografických informací kontinuálně probíhal rozvoj portálu online plavebních map založeného na platformě ArcGIS Serveru. V provozu jsou tři základní mapové služby. Služba Public je určena pro širokou veřejnost, služba Profi je cílena na odbornou část uživatelů. Tato mapová služba byla obohacena o informační stránky mostů a některých
plavebních komor, bylo tak využito podkladů zpracovaných pro tisk atlasů plavebních map Labe a Vltavy. Třetí mapová služba Admin je pro interní potřeby související s editací plavebních map.

Všechny tyto mapové služby byly upraveny s cílem jejich začlenění do zmodernizovaného publikačního portálu pro říční informační služby LAVDIS. Dále byly provedeny všechny běžné aktualizace podkladových vrstev StreetNet a připojeny mapové služby s ortofotomapami a katastrálními mapami ze správy Českého úřadu zeměměřického a katastrálního. Dále byla připojena rozšíření o hloubkové informace v regulovaném úseku Labe, prozatím pro vodní stavy 150 a 200 cm na vodočtu v Ústí nad Labem. Poslední mapovou službou je služba GPS, která je určena pro měřicí přístroje GPS.

V říjnu byl zdokumentován nízký vodní stav na Orlické přehradě. Akce byla realizována ve spolupráci s Povodím Vltavy, státní podnik, a firmou TopGIS, s. r. o., formou mobilního mapování, kdy během jednoho dne bylo pořízeno 25 000 hotových panoramat na 120 kilometrovém úseku. Pořízené snímky lze využít pro mapování viditelných objektů, kdy z pořízených georeferencovaných panoramatických snímků lze odměřovat souřadnice, vzdálenosti a plochy.

Státní plavební správa jako povinná organizace se podle daného harmonogramu podílela na aktualizaci a zveřejňování metadat v souladu s implementačními pravidly směrnice INSPIRE prostřednictvím Národního geoportálu INSPIRE. Tento úkol byl splněn v daném termínu. V souvislosti s plněním směrnice INSPIRE Státní plavební správa prováděla postupné úpravy datových modelů spravovaných dat, především v oblasti poskytování sítových služeb. Všechny tyto informace byly předány vedení jednotlivých řídících komisí.

V rámci projektu IRIS Europe 3 pokračovala modernizace standardu plavebních map Inland ECDIS, zpráv vůdcům plavidel a electronic reporting. Vrcholilo zavádění Automatického Identifikačního Systému (AIS) a s ním instalace hardwaru a softwaru na desítky plavidel. Pro navigační prohlížeč používaný na plavidlech připravuje Státní plavební správa mapové podklady.

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

Oblast dokladů plavidel

Zcela zásadním faktorem pro metodickou činnost v roce 2015 byla účinnost novely zákona o vnitrozemské plavbě od 1. ledna. V souvislosti s tím, bylo třeba změnit některé zásadní i mnoho formálních náležitostí činnosti úřadu v oblasti dokladů plavidel.

První zcela zásadní změnou bylo rozdělení evidence na plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel, jak bylo v novele zákona stanoveno. To zahrnovalo jednak úpravu informačního systému, tj. rozdělení databáze a vytvoření nového modulu malých plavidel, a dále pak zavedení nových formulářů pro vyřizování standardních žádostí spojených s evidencí plavidel. Následně pak byly v informačním systému upraveny všechny texty k typizovaným věcem tak, aby odpovídaly nové zákonem zavedeným terminologii. Zejména
se jednalo o náhradu úkonu vydání dokladu schválením technické způsobilosti. Všechny uvedené změny pak našly svůj obraz i na webových stránkách úřadu.

Začátkem roku byly připraveny podklady pro projednání snížených technických požadavků pro vnitrozemské plavidla plující na vodních cestách zón 3 a 4, jak to umožňuje evropská směrnice. Souhlasné vyjádření Evropské komise s možností zapracovat tyto snížené požadavky do národní legislativy dorazilo koncem roku.

V ranku velkých plavidel byl také nastaven upravený způsob činnosti odborné komise pro ověřování technické způsobilosti plavidel ve vztahu k tzv. právnické osobě pověřené technickými prohlídkami plavidel a k žadatelům o schválení technické způsobilosti.

V dubnu vykonal metodik návštěvu v centrále ZSUK v Mohuči. Zde byl vyjasněn způsob, kterým pracuje tato organizace, a které dokumenty je možno očekávat jako výstup z technické prohlídky zde provedené. To bylo nutné zejména s ohledem na nutnost případného uplatnění § 10 odst. 5 zákona (náhrada prohlídky posudkem jiné organizace).

Dopracování interních předpisů bylo komplikováno absencí nové vyhlášky pro technickou způsobilost malých plavidel. Tato vyhláška, jako nově vzniklý technický legislativní předpis, byla zaslána v notifikačním procesu na Evropskou komisi a její vyjádření a následné vypořádání připomínek zabralo téměř celý rok 2015.

**Oblast dokladů osob**

Po účinnosti novely zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále zákon o vnitrozemské plavbě), zaměřila se činnost na úseku dokladů osob zejména na rychlou realizaci novelizovaných ustanovení. Situaci ovlivnila v prvních třech měsících roku ještě absence prováděcího předpisu k zákonu o vnitrozemské plavbě, tj. vyhlášky o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel, která nabyla účinnosti až 15. března 2015 pod číslom 42/2015 Sb. (dále vyhlášky o způsobilosti osob). Do doby účinnosti této vyhlášky spolupracoval úsek dokladů osob na úpravách konečného znění vyhlášky a připravoval podmínky pro plynulý přechod činnosti podle nových předpisů.

Po zveřejnění vyhlášky o způsobilosti osob byla pozornost zaměřena zejména na rychlé vyhlašování termínů a organizaci zkoušek osob pověřených ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla, aby bylo možno co nejdříve začít organizovat zkoušky podle nových ustanovení vyhlášky o způsobilosti osob. Celkem 181 žadatelů bylo vyzváno ve 12 termínech pro kategorii M a M24 a 4 termínech pro kategorii S. Celkem bylo vydáno 112 pověření k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla a 45 potvrzení o odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla.

V březnu bylo zorganizováno metodické setkání dokladů osob, jehož obsahem bylo seznamování zaměstnanců poboček s novými ustanoveními zákona o vnitrozemské plavbě a vyhlášky o způsobilosti osob.

Dalším, neméně důležitým a náročným úkolem, bylo vydat rozhodnutím ředitele Státní plavební správy novelizované rozsahy zkoušek způsobilostí vůdce malého plavidla, odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla, kapitán kategorie B, kapitán kategorie C, kapitán kategorie C pro vedení plavidla bez vlastního strojního pohonu, strojmistra, převozníka, lodníka, vedení plavidla plujícího...
pomocí radaru, osvědčení o provozování lodní dopravy pro cizí potřeby a osvědčení o zvláštních znalostech ADN. Zkušební otázky, které jsou součástí těchto rozsahů zkoušek, byly instalovány v elektronické podobě do IS SPS, aby bylo možno zkoušet pomocí zkouškové aplikace v informačním systému SPS. V této souvislosti byly dále aktualizovány všechny šablony dokumentů, které obsahovaly odkazy na ustanovení zákona o vnitrozemské plavbě nebo vyhlášky o způsobilosti osob, aktualizován formulář žádosti o vydání dokladů osob a vytvořeny dva nové formuláře žádosti o výměnu dokladů osob a žádosti o zkoušku – vydání pověření k ověřování.

Pro realizaci úkolů vyplývajících z nových ustanovení výše uvedených předpisů byly rozhodnutím ředitele vydány dva vnitřní předpisy, a to Směrnice pro vydávání dokladů osob, do které byla nově začleněna metodika postupné výměny průkazů vydaných do konce roku 2014, a Zkušební řád.

Úsek dokladů osob byl průběžně k dispozici dotazům z poboček i dotazům veřejnosti, kterých v době plné změn nebylo málo.

Informování veřejnosti proběhlo i na výstavě Lodě na vodě 2015, konané 23.–26. dubna, které se úsek dokladů osob kontroly a metodiky aktivně zúčastnil.

Jako člen redakční rady se zaměstnanec dokladů osob účastnil prezentace činnosti Státní plavební správy na tomto úseku v publikaci Plavební ročenka.

**Oblast vnitřní a vnější kontroly**

**Vnitřní kontroly**

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

Při finanční kontrole provedené v květnu na pobočce Přerov Státní plavební správy bylo zjištěno, že v letech 2013 až 2014 bylo z veřejných prostředků bývalým ředitelem pobočky Přerov financováno vybudování inspekčního prostoru v přízemí budovy pobočky Přerov na adrese Bohuslava Žemské 640, Přerov, která je v majetku České republiky, s nímž je příslušná hospodařit Státní plavení správa. Bývalý ředitel pobočky Přerov provedl rekonstrukci budovy, na základě které vznikl inspekční prostor, který využíval pro své osobní potřeby a potřeby svých rodinných příslušníků, čímž nehospodárně a v rozporu s právními předpisy vynaložil veřejné prostředky,

Věc je v současné době v šetření Policie České republiky.

**Vnější kontroly**

V roce 2015 byly na Státní plavební správě provedeny 4 vnější kontroly:

1. V říjnu 2015 provedlo Ministerstvo dopravy České republiky, odbor drážní a vodní dopravy, kontrolou provozu serveru Říčních informačních služeb (RIS) LAVDIS a střediska RIS na pobočce Děčín Státní plavební správy.
Kontrola konstatovala, že provozní doba střediska i personální zajištění je zcela v souladu s vnitřními předpisy Státní plavební správy, ale že vyčleněná 2 systemizovaná místa pro provoz střediska RIS mohou způsobovat problémy se zastupitelností v případě mimořádných událostí.

V provozu serveru LAVDIS došlo v roce 2015 pouze k jednomu rozsáhlějšímu výpadku serveru v délce trvání 8 hodin.

Byl proveden upgrage uživatelského rozhraní portálu Zprávy vůducím plavidel a je průběžně aktualizován číslník automatického překládání zpráv do jazyků jiných členských států EU. Ze strany provozovatelů vnitrozemské plavby došlo ke zlepšení v nahlašování povinných dat do systému v oblasti elektronického sdělování zpráv a sledování polohy a pohybu plavidel.

2. V říjnu a listopadu 2015 provedla Pražská správa sociálního zabezpečení kontrolu plnění povinností v nemocenském pojištění, v důchodovém pojištění a při odvodu pojištěného na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti.

Kontrola v oblastech plnění povinností v nemocenském pojištění a plnění povinností v důchodovém pojištění neshledala žádné nedostatky.

V oblasti plnění povinností v oblasti pojištění na sociální zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti byl zjištěn přeplatek na pojištění v měsíci února 2015.

Státní plavební správa zahrnula do vyměřovacího základu pro odvod pojištěného příjmu ve výši 6 300 Kč, zúčtovaný na základě dohody o provedení práce, která nezaložila účast na pojištění, neboť nebylo dosaženo započetitelného příjmu vyššího než 10 000 Kč. Tím vznikl přeplatek na pojištění ve výši 1 985 Kč.

Přeplatek na pojištění byl Státní plavební správě již vrácen.


4. V prosinci 2015 provedlo Ministerstvo dopravy České republiky, odbor drážní a vodní dopravy, kontrolu vedení prvoinstančních správních spisů a vystavování průkazů způsobilosti pro převoz nebezpečných věcí (podle ADN) na pobřeží Prahy Státní plavební správy.

Kontrolované spisy byly shledány bez závažných nedostatků.

Kontrolou bylo zjištěno, že u správních spisů z roku 2014 a z počátku roku 2015 v rozhodnutích ve věci chybí doložka „za správnost“ Toto opomenutí již bylo napraveno a ve spisech vedených v roce 2015 se nevyskytuje.

V jednom případě – řízení o přestupku – o odložení věci nebyl vyrozuměn poškozený ve smyslu § 66 odst. 4 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů. Do spisu jednotlivých řízení o přestupcích a správních deliktech je zařazován záznam o průběhu všech provedených kontrol za příslušný kontrolní den, není v souladu přinejmenším s § 2 odst. 3 správního řádu. Úřední záznamy o průběhu kontrolního dne se nově budou zařazovat do samostatného spisu.
Oblast poskytování informací


Oblast mezinárodních vztahů

V roce 2015 se 29 pracovníků Státní plavební správy (SPS) zúčastnilo 18 zahraničních pracovních cest. Nejčastěji se jednalo v Německé spolkové republice (SRN) v rámci bila-
teralních vztahů v souvislosti se sdílenou vodní cestou Labe a na Slovensku s Dopraným úradom Slovenské republiky. Další častější jednání probíhala s organizacemi jako Organizace spojených národů, PIANC (Mezinárodní plavební sdružení) a Aquapolu.

Dále je uveden stručný popis uskutečněných zahraničních cest v časové posloupnosti realizace:

Holandsko


Švýcarsko


Rakousko

Dne 5. 3. 2015 uskutečnili čtyři pracovníci SPS zahraniční služební cestu do rakouského Tullnu, kde se konala výstava plavidel a příslušenství s názvem Boat Tulln 2015. Účelem pracovní cesty byl sběr informací o současných technologických výrobcích a konstrukcích plavidel včetně vývoje v oblasti výstroje plavidel. Jednalo se o jednodenní pracovní cestu a svůj účel splnila. Uvedení zaměstnanců se seznámilo s novinkami jak z hlediska konstrukce plavidel, tak výstroje plavidla. Výstava obecně nabádala prezencací plavidel k ochraně životního prostředí nejen použitých materiálů při stavbě plavidel, ale i z hlediska druhu pohonu. V podstatě lze říci, že přes 80 procent vystavaných plavidel vybavených strojním pohonem byla na elektropohon v kombinaci se solárními články, které napájeli další spotřebiče na palubě, nebo dobývali „hospodářské“ sady baterií. Samotná výroba těchto plavidel je na bázi recyklace materiálů. Výstroj plavidel a individuální osobní prostředky
jsou koncipovány s velkým ohledem k bezpečnosti a ochraně zdraví jednotlivce. Aktuálním trendem je též neudržitelný posun v nавiď něčich technologii a mapových podkladů.

**SRN**

Ve dnech 23. – 27. 3. 2015 se zástupce Státní plavební správy na základě pozvání organizátorů z mezinárodního sdružení Aquapol a Policie SRN zúčastnil jako výhradní reprezentant ČR každoročního semináře týkajícího se databáze TDW. Přítomní byli delegáti ze všech participujících členských států kromě Rakouska. Většina účastníků měla již leště zkušenosti s využíváním TDW – databáze vzorů všech dokladů používaných v vodní dopravě. Seminář probíhal v prostorách policejního reditelství v Hannoveru a trval celých pět pracovních dní. Své zástupce zde měly jak evropské řízení i námořní policie, tak plavební a přístavní správy. Díky intenzivní práci na nové verzi databáze se účastníkům podařilo aktualizovat cí přímo vložit na několik set dokladů osob i plavidel.

**SRN**

Dne 23. 4. 2015 se uskutečnilo na služebním plavidle pracovní setkání v Bad Schandau. Přítomní byli zástupci Ministerstva dopravy ČR, Ředitelství vodních cest a německé strany, respektive představitelé Saského Svýcarska. Hlavním tématem jednání byla spolupráce na dalším rozvoji vzájemně propojených vodních cest, garance jejich nezbytných parametrů a zatrataktivnění vodní dopravy.

**SRN**


**SRN**


**Portugalsko**

Mezinárodní plavební asociace PIANC, jíž je Česká republika prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR a kontaktního ministra jmenovaného vedoucího delegáta členem, porádala ve dnech 18. – 23. 5. 2015 výroční valné shromáždění AGA. Delegát se na základě vznícího dopisu ústředí PIANC zúčastnil hlavního zasedání Rady asociace a dálé souběžně konference a pracovních schůzek sekretářů jednotlivých národních sekcí. Projednány byly
koncepní otázky, politika zaměření a plán činnosti Sdružení pro další období. Delegát ČR na projednávaných otázkách participoval v souladu se zájmy ČR a České sekce PIANC.

**Slovensko**
Ve dnech 2. – 5. 6. 2015 se uskutečnila v Bratislavě pracovní návštěva tří zaměstnanců. S Dopravním úřadem bylo provedeno vyhodnocení dohody o spolupráci, projednáno vydávání dokladů plavidel a osob, zkoušky způsobilosti, zkušeností s uplatněním výjimek podle čl. 5 odst. 7 směrnice 2006 /87/ES pro plavidla provozovaná výlučně v zónách 3 a 4 na území členského stát EU a výjimek podle čl. 7 pro nepropojené vodní cesty, zkušeností s klasifikačními organizacemi jako inspekčními orgány podle ADN, informace o změnách v legislativě obou zemí.

**Maďarsko**

**Švýcarsko**

**Švýcarsko**

**Belgie**
Zástupce SPS a člen Pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu v rámci obověrového sdružení Aquapol se zúčastnil pravidelného zasedání, které se uskutečnilo v belgických Antverpách ve dnech 10. – 11. 11. 2015. Jednání bylo zaměřeno především na budoucí složení Pracovní skupiny a její transformaci s ohledem na změnu financování Aquapolu od 1. 1. 2016, a rovněž tak pracovním plánem pro r. 2016 s důrazem kladeným na zaměření a termíny konání společných kontrolních akcí.

**SRN**
Zástupce Státní plavební správy se ve dnech 12. – 14. 11.2015 zúčastnil v Drážďanech odborné konference Inter-Regional GI2015-X border-SDI/GDI-Symposium, kterou pořádali organizace Innovation Grenzüberschreitendes Netzwerk, České centrum pro vědu a společnost, Západokrašská Univerzita a Česká asociace pro geoinformace. Hlavní témata symposia byly oblasti budování kapacit, sdílení geoinformací, standardizace, aplikované GISy, integrace GIS do GII, technologické i manažerské know-how a přínosy společných řešení.

**Francie**
Ve dnech 23. – 27. 11. 2015 se v Lille uskutečnil druhý RIS Week tohoto roku. Zástupci Státní plavební správy se zúčastnili všech jednání expertních pracovních skupin Říčních
informačních služeb. V rámci RIS Weeku proběhlo také jednání členů projektu CoRISMa. Projekt je zaměřen na mezinárodní výměnu dat v rámci jednotlivých EU koridorů. V rámci skupiny ERI byla vytvořena pracovní skupina pro centrální server ERDMS. Na programu bylo také plánování nového projektu RIS COMEX.

**Slovensko**

V termínu 27. – 29. 11. 2015 se čtyři zaměstnanci zúčastnili mezinárodního kongresu Skipper 2015, který se konal ve Slovenské republice. Členové delegace se zúčastnili přednášek, prezentací a jednání v pracovních skupinách. Předali účastníkům kongresu zkušenosti ze zavádění legislativních změn ve souvislosti s novelou zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. V pracovních skupinách byly projednány zkušenosti s uplatňováním legislativy týkající se způsobilosti osob a technické způsobilosti plavidel. Zahraniční cesta přinesla užitečné informace pro další činnost SPS v oblasti vydávání a uznávání dokladů osob a dokladů plavidel. Současně byla na mezinárodní úrovni prezentačná činnost SPS.

**Slovensko**

Ve dnech 30. 11. – 2. 12. 2015 se zástupce Státní plavební správy zúčastnil konference INSPIRE konané v Bratislavě. Hlavní téma konference byla především v oblasti tvorby GeoInfoStrategie, implementace směrnice INSPIRE v České a Slovenské republice, tvorby a stavu základních registrů, digitální mapa veřejné správy, základní prostorová data v ČR a SR a celá řada dalších větších vzdělávání.

**SRN**

10. Hospodaření

10.1. Schválený rozpočet

Souhrnné ukazatele
  Příjmy celkem ................................................................. 240 000
  Výdaje celkem ................................................................. 57 744 584

Specifické ukazatele – příjmy
  Daňové příjmy ................................................................. 0
  Nedaňové příjmy, kapitálové příjmy a přijaté transfery celkem ............ 240 000
    v tom: ostatní nedaňové příjmy, kap. příjmy a přijaté transfery celkem . 240 000

Specifické ukazatele – výdaje
  Ostatní výdaje spojené s dopravní politikou státu ......................... 57 744 584

Průřezové ukazatele
  Platy zaměstnanců a ostatní platby za provedenou práci .................... 25 301 097
    v tom: platy zaměstnanců ..................................................... 25 225 018
    ostatní platby za provedenou práci ....................................... 76 079
  Povinné pojistné placené zaměstnavatelem .................................. 8 602 374
  Převod fondu kulturních a sociálních potřeb ................................ 252 250
  Pláty zaměstnanců v pracovním poměru ..................................... 19 615 406
  Platy státních úředníků ...................................................... 5 609 612
  Náhrady mezd v době nemoci ................................................ 80 000
  Výdaje vedené v info-systému program financování celkem ................. 5 881 000
    v tom: kapitálové výdaje .................................................... 5 881 000
    v tom: běžné výdaje ............................................................. 0
  Počet zaměstnanců ............................................................. 85

10.2. Vývojové tendence hospodaření

Vývojové tendence hospodaření jsou patrné z následující tabulky:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Rok</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>2013</th>
<th>2014</th>
<th>2015</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Příjmy</td>
<td>v tis. Kč</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>v tis. Kč</td>
<td>2606</td>
<td>1392</td>
<td>902</td>
<td>2086</td>
<td>6223</td>
</tr>
<tr>
<td>Výdaje</td>
<td>v tis. Kč</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>v tis. Kč</td>
<td>59385</td>
<td>55729</td>
<td>51981</td>
<td>57487</td>
<td>58405</td>
</tr>
<tr>
<td>Běžné výdaje</td>
<td>49333</td>
<td>49848</td>
<td>48579</td>
<td>53785</td>
<td>51880</td>
</tr>
<tr>
<td>Výdaje na programové financování</td>
<td>10052</td>
<td>5881</td>
<td>3402</td>
<td>3702</td>
<td>6525</td>
</tr>
</tbody>
</table>
10.3. Příjmy rozpočtových organizací


Státní plavební správa nemá hospodářskou činnost.

10.4. Správní poplatky a pokuty


Dále bylo do 31. 12. 2015 uloženo 79 blokových pokut v celkové výši 48 300 Kč.

Právní moc do 4. čtvrtletí roku 2015 nabylo celkem 12 případů pokut uložených ve správním řízení v celkové výši 127 500 Kč.

Celkem 13 pokut ve správním řízení ve výši 139 500 Kč bylo uhrazeno na příjmový účet k 31. 12. 2015.

V částce 139 500 Kč je zahrnuta uhrada pokut za rok 2014, celkem 3 pokuty byly přijaty na správný účet ve správním řízení ve výši 18 000 Kč.

Dále dvě pokuty ve výši 6 000 Kč, které byly zaplaceny v roce 2014, nabyly právní moci až v roce 2015.

Celnímu úřadu byla předána platba 1 pokuta ve výši 500 Kč, tato pokuta nepříslušela k vybírání SPS.


10.5. Rozpočtové výdaje

Výdaje na financování programu reprodukce majetku


Běžné výdaje

Z plánovaného objemu finančních prostředků pro rok 2015 včetně nároků z nepotřebovaných výdajů z předchozích let bylo vyčerpáno celkem 58 404 648,07 Kč. Běžné
výdaje byly čerpané v souladu s rozpočtem. Nevyčerpané prostředky byly převedeny do nároků z nespotřebovaných výdajů k použití v roce 2016 případně v dalších letech.

11. **Plán práce a prostředků na platy**


11.1. **Absence a úrazovost**

V roce 2015 bylo v našem úřadě odpracováno 19 751 dnů. Celkem bylo zmeškáno 831 dnů, z důvodu nemoci 490 dnů, tj. 2,48 %, ošetřování člena rodiny 42, tj. 0,21 %, důležitých osobních překážek 261 dnů, tj. 1,32 %, překážek z důvodu obecného zájmu 38 dnů, tj. 0,19 %.

11.2. **Prostředky na platy**

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Ukazatel</strong></td>
<td>a</td>
<td>b</td>
<td>c</td>
<td>b - c</td>
<td>c : b</td>
<td>c : a</td>
</tr>
<tr>
<td>Průměrný počet zaměstnanců přečtený</td>
<td>81</td>
<td>85</td>
<td>81</td>
<td>4</td>
<td>95</td>
<td>0,95</td>
</tr>
<tr>
<td>Prostředky na platy celkem z toho:</td>
<td>24 769</td>
<td>26 207</td>
<td>26 207</td>
<td>0</td>
<td>100</td>
<td>1,058</td>
</tr>
<tr>
<td>- platy</td>
<td>24 697</td>
<td>26 131</td>
<td>26 131</td>
<td>0</td>
<td>100</td>
<td>1,058</td>
</tr>
<tr>
<td>- OON</td>
<td>72</td>
<td>76</td>
<td>76</td>
<td>0</td>
<td>100</td>
<td>1,056</td>
</tr>
<tr>
<td>Průměrný plat</td>
<td>25 409</td>
<td>24 730</td>
<td>25 694</td>
<td>-964</td>
<td>104</td>
<td>1,011</td>
</tr>
</tbody>
</table>

68
12. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti

Činnost Státní plavební správy v roce 2015 byla výrazně ovlivněna změnami v legislativě, které měly dopad do všech působností úřadu. Viditelnou změnu na vodnich cestách České republiky přineslo zejména vydání vyhlášky č. 46/2015 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě (dále jen „vyhláška“). Tato vyhláška umožnila celoroční provoz plavidel na nádržích vltské kaskády bez úseků s plavbou ve výtlachném režimu a podle nových pravidel o nejvyšší povolené rychlosti. Současně byl novelou zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, umožněn provoz vodních skútů na vodních cestách České republiky za stejných podmínek, které platí pro ostatní plavidla, tedy plavidla se strojním pohonem. Tyto skutečnosti přinesly nárůst počtu plavidel zejména na zmíněných nádržích, nedošlo však k nárůstu plavebních nehod. Současně uvedená vyhláška umožnila plavbu malých plavidel se spalovacím motorem o výkonu nejvýše 10 kW na nádrži Lipno I.

Plavební provoz poznamenalo uvolnění podmínek pro užití spalovacích motorů na některých vodních plochách i v oblasti Moravy, díky jemuž není vodní dílo Dalešice již jedinou plochou v blízkosti Brna, kde lze užít plavidlo se spalovacím motorem. A tím došlo k rovnoměrnějšímu rozdělení provozu plavidel na více vodních ploch. Obavy z negativního vlivu na životní prostředí se nepotvrdily. Baříkavá kanálová rekord v počtu návštěvníků. Toto navýšení lze přisuzovat zvyšujícímu se počtu plavidel a zlepšení služeb kolem vodní cesty.

Výše uvedené změny pak představovaly zvýšené požadavky na dozorovou činnost Státní plavební správy, zejména o víkendech a v letních měsících. Kontrolní činnost byla oproti minulým rokům navýšena. Spolupráce s Policií České republiky nastavená v minulých letech probíhá a společné kontroly jsou četnější. Každoročně nárůst společných akcí a jejich průběh plavecká veřejnost hodnotí kladně.

Rozmach rekreační plavby na nádržích vltské kaskády byl pro tento rok omezen klesající hladinou v nádrži vodního díla Orličk. V důsledku sucha a na něj navazujícího poklesu hladiny došlo k mimořádné situaci, kdy poprvé od roku 2000 (uvedení plavební komory Kořensko do provozu) po celou plavební sezónu nebyl zabezpečen stanovený ponor plavidel v úseku Podolsko až Kořensko a současně tedy nebylo možné realizovat proplavení plavební komorou Kořensko do oblasti horní Vltavy.

V roce 2015 navíc Krajský úřad Středočeského kraje projednával úpravu manipulačního řadu vodního díla Orlič, která spočívá ve snížení hladiny zásobního prostoru o 1,3 m a tím zvýšení pravděpodobnosti, že v uvedeném úseku nebude v letních měsících zabezpečena splavnost dopravně významné vodní cesty. Přerušené plavby přes plavební komoru Kořensko představuje znemožnění využití nově obnovované cesty z nádrže Orlič do Českých Budějovic. Státní plavební správa s uvedenou úpravou manipulačního řadu vodního díla Orlič zásadně nesouhlasí a činí příslušné právní kroky k zachování stávajícího stavu.

Přechodná ustanovení zákona č. 187/2014 Sb., kterým byl novelizován zákon o vnitrozemské plavbě, uložila provozovatelům přistaviště, překladiště, vývazíší nebo kotviště v roce 2015 požádat Státní plavební správu o vydání obnoveného povolení k provozu podle paragrafu 8a citovaného zákona. Obdobná povinnost platila i pro provozovatele půjčovn...
malých plavidel. Značné množství podaných žádostí o uvedená povolení představovalo extrémní zátěž pro omezený počet pracovníků oddělení dozoru poboček v hodnoceném roce.

Oblast dokladů plavidel byla v roce 2015 ovlivněna zejména rozdělením stávajícího plavebního rejstříku všech plavidel na Rejstřík malých plavidel a Plavební rejstřík CR, který se stal veřejným seznamem. Oddělení obou rejstříků a doprovodné změny v podávání a vyřizování žádostí Státní plavební správa zvládla bez nedostatků. Technické prohlídky v době hlavní sezóny od května do července jsou zabezpečovány na hranici kapacitních možností úřadu. Praxe s vyhlašováním termínů v lokalitách s větší koncentrací majitelů plavidel se pozitivně odrazila a je kladně přijímána veřejností.


V roce 2015 došlo se změnou legislativy k organizování praktických zkoušek u kapitánu třídy C a nově byl zaveden správní poplatek za ověřování praxe v Plavecké službě knížce. Zájem o zkoušky vůdce malého plavidla pokračoval po přechodu na nové testové otázky z Pravidel plavebního provozu.

Nadále postrádáme kvalitní plavební podmínky na vodních cestách, které jsou upraveny pouze regulací metodou. Takovou vodní cestou je i Labe, které k tomu, aby vytvořilo podmínky pro konkurenceschopnost vodní dopravy dopravě železniční, potažmo silniční, chybí dokončení kanalizace minimálně v úseku Ústí nad Labem-Střekov – Prostřední Žleb. Letošní extrémní sucho je tohoto důkazem, protože v kanalizované části Labe nebyly parametry vodní cesty nikterak omezeny, ale v regulované části byly vodní stavby po téměř polovinu roku pod hranicí technické provozuschopnosti plavidel obchodní plavby. Přestože, jak bylo uvedeno, parametry na kanalizované vodní cestě jsou stabilní, je obchodní plavba i tady nadále v trvalém útlumu. Důkazem krize lodního stavitelství u nás, ne-li jeho zániku, je zatím neúspěšné hledání města Děčín zhotovitele nového kyvadlového přívozu pro městskou část Dolní Žleb náhradou za opotřebený čtyřcetiletým provozem. Jediným sektorem vodní dopravy, který se rozvíjí, je plavba rekreačními malými plavidly a plavby osobních lodí, k čemuž by měl pomoci nejen narůstající počet moderních přístavišť a vývazišť, ale i současná legislativa díky možnosti vést některé druhy plavidel bez průkazů způsobilosti nebo rozšíření počtu vodních ploch, na nichž je možné plout s motorovým plavidlem.

Zlepšuje se i stav infrastruktury. Rekonstrukcí plavebních komor Velký Osek a Brandýs nad Labem bude v roce 2016 dokončena modernizace středolabské vodní cesty. V průběhu roku 2015 byly uvedeny do zkušebního provozu přístavy rekreačních plavidel na Hluboké a v Petrově u Hodonína, a tím došlo ke zkvalitnění služeb pro provozovatele plavidel.
14. Územní působnost Státní plavební správy
15. Kde nás najdete

Státní plavební správa – ředitelství
Adresa: Jankovcova 4
170 04 Praha 7 – Holešovice
Telefon: 234 637 111
Fax: 283 871 514
E-mail: reditelstvi@plavebniurad.cz
ID datové schránky: pwzaih7
GPS: N50°6’29.072”
E14°27’27.406”

Státní plavební správa – pobočka Praha
Adresa: Jankovcova 4
170 04 Praha 7 – Holešovice
Telefon: 234 637 111
Fax: 266 710 545
Nehody: 840 111 254 (středisko RIS)
E-mail: pobockapraha@plavebniurad.cz
ID datové schránky: 5e2iuqh
GPS: N50°6’17.816”
E14°23’23.15”

Státní plavební správa – pobočka Děčín
Adresa: Husitská 1403/8
405 02 Děčín VI – Letná
Telefon: 412 557 411
Fax: 412 510 081
Nehody: 840 111 254 (středisko RIS)
E-mail: pobockadecin@plavebniurad.cz
ID datové schránky: tiwiuy6
GPS: N50°45’58,8”
E14°11’34,7”

Státní plavební správa – pobočka Přerov
Adresa: Bohuslava Němce 640/2
750 02 Přerov
Telefon: 581 250 911
Fax: 581 250 910
Nehody: 840 111 254 (středisko RIS)
E-mail: pobockaprerov@plavebniurad.cz
ID datové schránky: nkuiu4z
GPS: N49°27’04”
E17°28’18”

Webová stránka Státní plavební správy
http://plavebniurad.cz

Úřední hodiny
pondělí a středa od 8:00 do 11:30 a od 13:00 do 17:00 hodin
Státní plavební správa - ředitelství a pobočka Praha

zdroj: http://www.openstreetmap.org/
Státní plavební správa - pobočka Přerov

zdroj: http://www.openstreetmap.org/
<table>
<thead>
<tr>
<th>Seznam tabulek</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vodní stavy</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>Přerušení plavebního provozu</td>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>Kontroly plavebního provozu</td>
<td>29</td>
</tr>
<tr>
<td>Přestupky v plavebním provozu</td>
<td>29</td>
</tr>
<tr>
<td>Povolené akce na sledované vodní cestě</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>Plavební nehody</td>
<td>31</td>
</tr>
<tr>
<td>Vydaná osvědčení o vlastnictví plavidla</td>
<td>36</td>
</tr>
<tr>
<td>Technický dozor na jiná než malá plavidla</td>
<td>36</td>
</tr>
<tr>
<td>Technický dozor na malá plavidla</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>Schvalování dokumentací plavidel</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2015</td>
<td>42</td>
</tr>
<tr>
<td>Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku malých plavidel v roce 2015</td>
<td>42</td>
</tr>
<tr>
<td>Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2015</td>
<td>43</td>
</tr>
<tr>
<td>Plavidla evidovaná v rejstříku malých plavidel k 31. 12. 2015</td>
<td>43</td>
</tr>
<tr>
<td>Zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů posádek plavidel</td>
<td>45</td>
</tr>
<tr>
<td>Vydané plavecké služební knížky</td>
<td>46</td>
</tr>
<tr>
<td>Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení</td>
<td>47</td>
</tr>
<tr>
<td>Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2015</td>
<td>47</td>
</tr>
<tr>
<td>Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel</td>
<td>48</td>
</tr>
<tr>
<td>Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla</td>
<td>49</td>
</tr>
<tr>
<td>Půjčovny plavidel</td>
<td>51</td>
</tr>
<tr>
<td>Vydaná opatření obecné povahy</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>Schválený rozpočet</td>
<td>66</td>
</tr>
<tr>
<td>Vývojové tendence hospodaření</td>
<td>66</td>
</tr>
<tr>
<td>Plán práce</td>
<td>68</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Seznam obrázků

Transport mostovky včetně obloukové části ........................................ 15
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2015 .... 21
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2015 (%) . 21
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe 2006 - 2015 .... 21
Vývoj plavební nehodovosti 2006 - 2015 ................................................. 32
Vydané lodní doklady na jiná než malá plavidla 2006 - 2015 ................. 37
Edukační loď jménem Jan Ámos ............................................................. 39
Obojživelné vozidlo Quadski XL .......................................................... 39
Vydaná lodní osvědčení na malá plavidla 2006 - 2015 .......................... 40
Vydané průkazy způsobilosti na jiná než malá plavidla 2006 - 2015 .......... 47
Vydané průkazy způsobilosti na malá a rekreační plavidla 2006 - 2015 .... 49
Organizační schéma Státní plavební správy ........................................ 71
Územní působnost Státní plavební správy ............................................ 72
Mapa pobočky Praha a ředitelství ....................................................... 74
Mapa pobočky Děčín .......................................................................... 75
Mapa pobočky Přerov ......................................................................... 76