ZPRÁVA
o činnosti organizace
v roce 2002
Obsah

2. Kolektiv vedení ........................................................................................................5
3. Úvod ..........................................................................................................................6
4. Plnění ročních úkolů ................................................................................................7
  4.1. Úkol č. 1 .............................................................................................. 7
  4.2. Úkol č. 2 .............................................................................................. 7
  4.3. Úkol č. 3 .............................................................................................. 7
  4.4. Úkol č. 4 .............................................................................................. 8
  4.5. Úkol č. 5 .............................................................................................. 8
  4.6. Úkol č. 6 .............................................................................................. 9
5. Dozor na vodní cesty a přístavy ...........................................................................10
  5.1. Plavební poměry ......................................................................................10
  5.2. Stavby a úpravy na vodních cestách .........................................................12
  5.3. Správní jednání .......................................................................................16
6. Dozor na plavební provoz a plavební nehody .......................................................21
  6.1. Plavební provoz ......................................................................................21
  6.2. Dozor na plavební provoz ......................................................................22
  6.3. Plavební nehody .......................................................................................26
7. Dozor na plavidla a plovoucí zařízení ................................................................29
  7.1. Plavidla jiná než malá plavidla a plovoucí zařízení ...............................29
  7.2. Malá plavidla ..........................................................................................33
8. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel .....................................................35
  8.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých ..........35
  8.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel .........................................39
9. Správní akty ............................................................................................................41
10. Průřezová a metodická činnost .........................................................................43
11. Hospodaření ........................................................................................................48
  11.1. Schválený rozpočet ..............................................................................48
  11.2. Vývojové tendence hospodaření ...........................................................48
  11.3. Příjmy rozpočtových organizací ..............................................................48
  11.4. Správní poplatky a pokuty ..................................................................48
  11.5. Rozpočtové výdaje ..............................................................................48
12. Plán práce a mezd .................................................................................................50
  12.1. Zaměstnanci .......................................................................................50
  12.2. Absence a úrazovost ..........................................................................50
  12.3. Mzdové prostředky .............................................................................50
13. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti ...............................................................51
14. Organizační schéma Státní plavební správy ......................................................54
15. Územní působnost Státní plavební správy .........................................................55
16. Kde nás najdete .................................................................................................56

Název správního úřadu:
Státní plavební správa

Adresa sídla:
Jankovcova 6, 170 04 Praha 7

IČO:
00003352

Právní forma:
Organizační složka státu

Datum vzniku:
1. 10. 1995

Působnost SPS:
Vykonává státní správu a státní dozor při provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách ve věcech stanovených zákonem č. 114/95 Sb.

Počet zaměstnanců:
80

2. Kolektiv vedení

Ing. Luděk Cidlina
ředitel

Ing. Jiří Kubový
zástupce ředitele

Ing. Václav Novák
vedoucí odboru kontroly a metodiky

Ing. Jaroslav Bimka
vedoucí kanceláře úřadu

Ing. Tomáš Häckl, CSc.
vedoucí pobočky Praha

Ing. Jarmila Höllová
vedoucí pobočky Děčín

Ing. Alois Hlušička
vedoucí 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 její bezpečný plynulý provoz.


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

V oblasti dozoru na plavidla, plovoucí zařízení a plovoucí tělesa rozhoduje o způsobilosti plavidel, plovoucích zařízení a plovoucích těles k plavbě. Vydává, případně zadržuje nebo odnáší příslušné lodní listiny. Rozhoduje o dokumentacích malých plavidel, plovoucích zařízení a plovoucích těles za účelem stavby, přestavby nebo rekonstrukce. Stanovuje počet členů posádek a její kvalifikaci, počet cestujících a počet plovoucích zařízení na plavidlech. U správců plavidel, na jejíž základě vydává cestovní průkazy. Vede rejstřík plavidel podléhajících evidenci.

V oblasti plavecké způsobilosti provádí zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů lodních posádek. Vydává, zadržuje, případně odnáší příslušné průkazy a vede jejich evidenci. Provádí zkoušky a vystavuje průkazy inspektorů určených k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby a osvědčení pro přepravu nebezpečných věcí (ADNR). Spolupracuje při soustavném zvyšování odborné úrovně lodních posádek.

4. Plnění ročních úkolů

4.1. Úkol č. 1

Intenzivně pracovat na zapisování plavidel do plavebního rejstříku s cílem ukončit tuto práci v pětiletém cyklu technických prohlídek. Odstranit problémy s počítačovým programem a zabezpečit přenesení dat z rejstříkových knih do programu evidence plavidel.

Plnění

V současné době je v rejstříku plavidel České republiky zapsáno 7465 plavidel, z toho je více jak 90 % malých plavidel. Na pobočce Praha je zapsáno 4465, v Děčíně 1220 a v Přerově 1728 plavidel. V původní evidenci zůstávají plavidla, kterým podle nového zákona bylo možno udělit platnost lodních dokladů až na dobu 10ti let a plavidla se skončenou platností lodních dokladů, u nichž jejich provozovatele nepožádali o jejich zapsání do plavebního rejstříku.

V průběhu roku bylo zapsáno celkem 1073 plavidel, z toho 647 v Praze, 132 v Děčín a 294 v Přerově. Poměr mezi malými plavidly a jinými než malými je stále zhruba 1 : 10. Zapisování do rejstříku probíhá nadále při příležitosti prodlužování platnosti osvědčení plavidla a zapisování nových plavidel.

Program evidence plavidel je v omezené míře používán. Jeho praktické využívání však prokázalo, že je potřeba provést jeho zásadní přepracování.

4.2. Úkol č. 2

Zabezpečit zpracování statistického šetření o struktuře lodního parku podnikatelských subjektů ve vodní dopravě, vodních cestách a plavebních nehodách podle schválené metodiky a jeho předávání v požadovaných termínech.

Plnění

Ministerstvu dopravy a spojů ČR byly v požadovaném termínu odevzdány příslušné statistické výkazy prostřednictvím Centra dopravního výzkumu.

4.3. Úkol č. 3

V oblasti jednání s orgány Spolkové republiky Německo a Centrální komisi pro plavbu na Rýně o vydávání osvědčení o znalostech podmínek pro přepravu nebezpečných věcí pro provozovatele vodní dopravy a dohody o uznávání osvědčení na vodních cestách členských států urgovat stanovisko Centrální komise a navázat dalším jednáním.

Plnění

Snaha o uznání našich osvědčení o zvláštních znalostech ADNR pro přepravu nebezpečných nákladů, které vydáváme od roku 2001, pokračovala i v tomto roce. Byla znovu kontaktovala Centrální komise pro plavbu na Rýně v návaznosti na její žádost o trpělivost a porozumění. Tato komise, ani Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission ve SRN, které byla odeslána kompletní zkušební dokumentace, na naši opakovanou žádost nereagovaly.
4.4. Úkol č. 4

Spolupracovat s Ministerstvem dopravy a spojů ČR na přípravě nového zákona o vnitrozemské plavbě a prováděcích vyhláškách.

Plnění

Spolupráce s Ministerstvem dopravy a spojů ČR na přípravě nového zákona o vnitrozemské plavbě a prováděcích vyhláškách probíhala a dosud probíhá průběžně. Do koncepce legislativní úpravy zasáhly povodně v srpnu 2002, které vyvolaly nové pohledy na potřebu zapracování nových aspektů důležitých z hlediska ochrany plavidel, vybavení veřejných přístavů, zřizování ochranných poloh, fungování informačního systému a zapojení orgánů Státní plavební správy do územních složek pro řešení krizových situací. Účastí na poradách ministerstva při řešení legislativních úprav připravovaného zákona o vnitrozemské plavbě bylo možno připomínka, nebo písemnými návrhy vyjádřit názor na optimální úpravu z pohledu Státní plavební správy.

Státní plavební správa se dále podílela na přípravě prováděcích vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 241/2002 Sb. k vodnímu zákonu.

4.5. Úkol č. 5

Zvýšit dohled nad rekreačním provozem, především v oblastech jeho velké intenzity, v souvislosti s nabytím účinnosti vodního zákona v mezích možností daných finančním plánem na rok 2002.

Plnění


Dne 20. července 2002 byl vydán vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů České republiky provoz malých plavidel na povrchových vodách s vlastním strojním pohonem. Byly stanoveny minimální dohledná protokoly, dohledná činnost byla vykonávána dohledními členy správy vodních toků. Do vnitrozemských vodních toků bylo dovoleno provoz plavidel se spalovacím motorem s vlastním strojním pohonem. Do vnitrozemských vodních toků bylo dovoleno provoz plavidel se spalovacím motorem s vlastním strojním pohonem. Do vnitrozemských vodních toků bylo dovoleno provoz plavidel se spalovacím motorem s vlastním strojním pohonem. Do vnitrozemských vodních toků bylo dovoleno provoz plavidel se spalovacím motorem s vlastním strojním pohonem.

Po průchodu povodní v srpnu 2002 se rekreační plavební provoz v podstatě zastavil. Zanesení hladiny vodní cesty splávím, snížená kvalita vody a nepříznivé klimatické podmínky koncem měsíce srpna a v měsíci září znamenaly ukončení letní plavební sezóny rekreačních plavidel. Četnost kontrol rekreačního plavebního provozu byla snížena a přizpůsobena intenzitě vlastního plavebního provozu.

V oblasti severních Čech bylo v letním období do začátku srpna 2002 provedeno 7 víkendových kontrol plavebního provozu včetně rekreačního, podrobněji viz. kapitola 6.2. V této souvislosti je třeba podotknout, že v územní působnosti pobočky Děčín se nenachází žádná z vodních ploch, kde dochází k intenzivnímu provozu rekreačních plavidel.

4.6. Úkol č. 6

Zabezpečit převzetí agendy normalizace v oblasti správy lodních oborových norem (LON) a mezinárodní normalizační spolupráce v mezích možnosti daných finančním plánem na rok 2002.

Plnění

5. Dozor na vodní cesty a přístavy

5.1. Plavební poměry

Vltava


V souvislosti se stavbou metra v Praze byla zastavena plavba v době zatahování tubusu tunelu. Po dobu stavby byla v místě křižení trasy metra s vodní cestou upravována šířka plavební dráhy a plavební dráha byla přemísťována podle požadavků stavby při splnění podmínek stanovených Státní plavební správou. Termín zastavení plavby byl projednán v rámci projednání plánovaných odstávek vodní cesty.


Střední Labe


**Dolní Labe - kanalizovaný úsek**


**Dolní Labe - regulovaný úsek**

pravidelných společných měření labských průtoků hydrometeorologickými ústavy České republiky a Spolkové republiky Německo v celkové délce 15 hodin. K zastavení ani omezení plavby z důvodu plavebních překážek nebo oprav na vodní cestě regulovaného úseku nedošlo.

5.2. Stavby a úpravy na vodních cestách

Vltava


Státní plavební správa, po nabytí platnosti vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů České republiky č. 241/2002 Sb., začala připravovat podklady pro vyznačení míst pro stání malých plavidel na vodních cestách jak ukládá ust. § 5 uvedené vyhlášky.


**Střední Labe**


Následky povodňů ze srpna byly odstraňovány v úseku Mělník až Brandýs nad Labem. Ke škodám došlo jak na plavebních komorách, kde byla poškozena především technologická část, tak i na vodní cestě. Ke zprovoznění celého úseku vodní cesty došlo před plánovanými odstávkami. V době plánovaných odstávek neproběhly některé plánované práce z důvodu přesunu investic na odstranění povodňových škod. Přesun investic nebude mít vliv na stav a provozuschopnost vodní cesty.

Proběhla kontrola stavu vodní cesty za přítomnosti pracovníků správce vodní cesty. Ve veřejném přístavu Kolín došlo ke kolaudaci a zprovoznění rampy pro nakládku plavidel z nákladních automobilů. Státní plavební správa připomínkovaří věcný záměr vybudování přístavu Kolín II. Řešení problémů údržby přístavu v lokalitě Chvaletice je vázáno na vyřešení majetkových vztahů.

**Dolní Labe**


Labem na levém břehu Labe v Ústí nad Labem Vaňově. Českým přístavům, a. s., Praha byl vydán souhlas pro stavební povolení pro zřízení lodní překladní polohy na levém břehu Labe v Račicích. V případě je vydání územního rozhodnutí stavby nového přemostění Labe z Litoměřic do Lovosic včetně dálničního přívodu k tomuto přemostění. Zde v součinnosti se Státní plavební správou bylo nutno řešit jak výběr vhodné lokality, tak i konstrukce provizorního přemostění tak, aby průběžný plavební provoz nebyl narušen. Řízení ve věci vydání souhlasu se zřízením přístavu obyvateleho družstva Brassica Litoměřice v dolním plavebním kanále Lovosice bylo přerušeno, do doby předložení všech požadovaných vyjádření. V závěru roku byl vydán souhlas se zřízením přístavu sportovního lodí v Ústí nad Labem Brně zřizovateli Aquagroup, s. r. o., Teplice. Tomuto provozovateli bylo zároveň vydáno nesouhlasné stanovisko ke zřízení vodní plochy pro vodní lyžování a provoz vodních skútrů ve stejné lokalitě z důvodu nesouhlasných vyjádření účastníků řízení. Souhlasné vyjádření bylo vydané k územnímu řízení pro II. etapu výstavby areálu Dýhárny Danzer Bohemia na levém břehu Labe v Krivonicích, kde je v budoucnu uvažováno i s výstavbou přístavní polohy pro překlad plavidel dovážených kmenů na výrobu dýh. Důvodem oddalování výstavby přístavu jsou obavy německého provozovatele továrny z nízkých vodních stavů v regulovaném úseku Labe a tím nespolehlivosti vodní dopravy pro zásadní požadavek včasného dodávek dřeva ke zpracování. Pro prohrákové práce byla vydána vyjádření k lokalitě dolní plavební kanál Lovosice a Litoměřice pod soutokem s Ohří. Řízení ve věci zřízení přístavu pro údržbu plavidel správce vodního toku Labe bylo přerušeno do doby předložení požadovaných podkladů.

V regulovaném úseku, v souvislosti s výstavbou protipovodňové hráze v Ústí nad Labem, bylo řešeno prozatímní přemístění polohy stání plavidel osobní lodní dopravy. Na stavbu protipovodňové hráze bylo v letech vydáno stavební povolení. Investorem stavby je město Ústí nad Labem a v souvislosti s výstavbou zde bude vybudováno nové zařízení pro menší plavidla osobní lodní dopravy. Záměr umístit v této lokalitě druhý přístavní můstek těchto plavidel nebyl Státní plavební správou schválen z plavebně bezpečnostních důvodů v tomto zúženém profilu plavebního provozu. Na přístavě bylo vydáno souhlas s provozem přístavu. Další vyjádření byla vydaná pro územní případně stavební řízení různých jiných staveb, z nichž lze například jmenovat nezbytné provizory a plánovanou čistbu nábytku. Státní plavební správa požaduje nalézání takového řešení, kterým by vodní doprava nebyla omezena vůbec, případně v minimálním rozsahu. V červenci vyjádřila Státní plavební správa

14
souhlas s vydáním územního rozhodnutí stavby „Zlepšení plavebních podmínek řeky Labe od Střekova po státní hranici ČR/ŠRN – MDS 99 – aktualizace 2002“. V závěru roku proběhlo bez zastavení plavebního provozu přetažení vodního lana pro vedení nového napájecího a zpětného vedení 3 kV nad tokem Labe v km 85,61.

Prohrádky plavebních dráhy byly provedeny v prostoru loděnice Křešice a těsně před příchodem letní povodně byla dokončena prohrába dolního plavebního kanálu vodního díla Ústí nad Labem Střekov. Usazování nánosů v tomto prostoru nastává prakticky po každém průchodu velkých vod, stejně jako v oblastech vjezdů do přístavních bazénů.

Ostatní vodní cesty

Na nádrži vodního díla Lipno I. byla dokončena stavba první etapy sportovního přístavu v lokalitě Kovářov (nasypaná ochranná hráz).

Na nádrži VD Hracholusky byla zastavena plavba po průchodu velkých vod v srpnu 2002 z důvodu zanesení nádrže splávím. To bylo dle možnosti správce toku průběžně odstraňováno.

Na ostatních vodních cestách v oblasti územní působnosti pobočky Děčín bylo zahájeno řízení ve věci schválení provozu přístavu osobní lodní dopravy na Máchově jezeře firmou Regio Mářkova kraje, a. s., Doksy. Toto řízení je v současné době přerušeno do doby doplnění žádosti o požadované podklady a vyjádření, stejně jako řízení ve věci umístění přístavního mola na této vodní ploše jachetním oddílem TJ Narex Česká Lípa. Na Máchově jezeře je v případě výstavby objektu půjčovně loděk a mola v rekreačním areálu firmy ARMEX Holding, a. s. V rámci vodního díla Rozkoš vydala Státní plavební správa svým stanoviskem podmínky pro vodoprávní řízení ve věci vydání souhlasu s provozem vodního lyžování na severní nádrži. Provozovatel plovoucího zařízení pro chov ryb na vodní nádrži Nechanice na Ohři požádal Státní plavební správu o vydání souhlasu s umístěním a provozem tohoto zařízení. Řízení je z důvodu nedodání všech potřebných dokladů přerušeno.


V roce 2002 pokračoval proces automatizace ovládání plavebních komor elektrifikací pohonu pohybových mechanismů. Řešení problémů vyplývajících z různých systémů automizace jako např. jejich spolehlivost, ovládání plavebních komor pomocí dálkových ovladačů a světelná signalizace bude pokračovat i v roce 2003.

Pro stabilizaci plavební hladiny na kanálových úsecech průplavu Otrokovice – Rohatec byla realizována v úseku Babice – Hušťnovice automatická regulace plavební hladiny, která má zajistit udržení stanovené plavební hladiny v rozmezí ± 5 cm. Automatická regulace plavební hladiny v dalších úsecech průplavu se nachází v různých stupních rozpracovanosti.

V úseku průplavu Otrokovice – Rohatec km 10,460 plavební komora Strážnice I až km 12,994 plavební komora Vnorovy II v němž byl sdělením Státní plavební správy č. 22/2002 ze dne 30. dubna 2002 omezen maximálně přípustný ponor na 0,70 m, došlo k odtěžení nánosů v korytě, čímž byly obnoveny původní parametry vodní cesty. V tzv. Strážnickém uzlu, skladajícím se ze souboru staveb plavební
komora Strážnice I, plavební komora Strážnice II, sjezd pro lodě a klapkový jez, byl tento doplněn objektem rybího přechodu.

Z důvodu zvýšení kapacity jezového profilu v Uherském Ostrohu bylo zahájeno projednávání rekonstrukce stávajícího pevného (srubokamenného) jezu a výstavba nového pohyblivého (klapkového) jezu v prostoru ostrova mezi pevným jezem a plavební komorou Uherský Ostroh. Jako předinvestice této velké akce byl realizován otočný ocelový most s únosností 30 t přes plavební komoru Uherský Ostroh, který umožní přístup těžké mechanizace na staveniště bez omezení podjezdné výšky na sledované vodní cestě.

Ve stadiu projekční přípravy je záměr města Hodonín vybudovat přístav. Město již zakoupilo osobní loď Konstancie pro 60 osob.

K záměru města Brna vybudovat most přes Brněnskou přehradu pod hradem Veveří s délkou nosné konstrukce 101 m již bylo vydáno stavební povolení. Realizace díla proběhne v roce 2003.

Státní plavební správa se účastnila projednávání manipulačních řádů jezů na sledovaných vodních cestách. Jednalo se např. o manipulační řád jezu Kunovský les na řece Moravě v km 156,911, manipulační řád pro jez Vnorovy na řece Moravě v km 135,650, manipulační řád pro jez Vnorovy na odlehčovacím rameni řeky Moravy v km 8,700 a dalších.

V součinnosti se správcem vodní cesty Povodí Moravy, s. p., byly průběžně prováděny změny v signizaci pro řízení plavby na vodních cestách a osazovány nové signální znaky.

Na sledovaných vodních cestách řece Moravě, Odře a Bečvě pokračovaly údržbové práce. Jednalo se především o budování povodňových hrází, těžbu nánosů, zpevňování břehů atd.

Státní plavební správa se zúčastnila řady projednávání křížení vodních cest s liniovými stavbami, jako jsou elektrická vedení, dálkové optické kabely, vodovody, kanalizace a plynovody.

Bylo dozorováno zřizování a provoz půjčoven malých plavidel a prostorů pro vodní lyžování. Prostory pro vodní lyžování byly projednány např. na vodním díle Těrlicko, vodním díle Oleksovice. Ve stadiu projednávání se nalézají záměr Českomoravské sportovní asociace zřízení střediska vodního lyžování na vodním díle Nové Mlýny I.

Státní plavební správa se podílela na přípravných pracích pro rozšiřování dálniční sítě České republiky, účasti při detailních řešeních křížení dálnic jak se stávajícími vodními cestami, tak i s plánovaným průplavním spojením Dunaj – Odra – Labe, např. křížení D47 s Odrou v úseku Hrušov – Bohumín, D1 v úseku Přerov – Lipník nad Bečvou aj.

5.3. Správní jednání


V rámci výkonu státního dozoru bylo uskutečněno celkem 45 kontrol přístavů a plavebních objektů zaměřených na dodržování povinností provozovatelů přístavů a
správce vodní cesty. Ve spolupráci s oddělením plavebních dokladů byla provedena státní kontrola přístavu na překlad písku na levém břehu Labe km 37,0 v Nučničkách provozovatele firmy Lubomír Kruncl – GLAREA, Litoměřice.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vodočet</th>
<th>Vodní stavy</th>
<th>Vltava-</th>
<th>Labe-</th>
<th>Labe-</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>-Praha</td>
<td>-Brandýs n. L.</td>
<td>-Ústí n. L.</td>
</tr>
<tr>
<td>Vodní stavy</td>
<td>nejvyšší H [cm]</td>
<td>768</td>
<td>531</td>
<td>1185</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>nejnižší H [cm]</td>
<td>33</td>
<td>25</td>
<td>66</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>dne</td>
<td>3. a 8.2.1991</td>
<td>7.10.2002</td>
<td>26.6.1934</td>
</tr>
<tr>
<td>Vodní stavy</td>
<td>nejvyšší H [cm]</td>
<td>768</td>
<td>450</td>
<td>1185</td>
</tr>
<tr>
<td>v roce 2002</td>
<td>dne</td>
<td>14.8.</td>
<td>3.1.</td>
<td>16.8.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>nejnižší H [cm]</td>
<td>46</td>
<td>25</td>
<td>160</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>dne</td>
<td>24.,25.,27.5.</td>
<td>7.10.</td>
<td>2.8.</td>
</tr>
<tr>
<td>Měsíční průměry</td>
<td>leden</td>
<td>1</td>
<td>80,4</td>
<td>199,4</td>
</tr>
<tr>
<td>vodních stavů</td>
<td>únor</td>
<td>2</td>
<td>107,1</td>
<td>279,2</td>
</tr>
<tr>
<td>v roce 2002</td>
<td>březen</td>
<td>3</td>
<td>115,1</td>
<td>200,3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>duben</td>
<td>4</td>
<td>77,0</td>
<td>162,3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>květen</td>
<td>5</td>
<td>57,0</td>
<td>143,5</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>červen</td>
<td>6</td>
<td>54,5</td>
<td>126,7</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>červenec</td>
<td>7</td>
<td>56,0</td>
<td>126,2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>srpen</td>
<td>8</td>
<td>208,2</td>
<td>148,7</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>září</td>
<td>9</td>
<td>84,0</td>
<td>123,5</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>říjen</td>
<td>10</td>
<td>155,6</td>
<td>118,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>listopad</td>
<td>11</td>
<td>128,3</td>
<td>172,0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>prosinec</td>
<td>12</td>
<td>95,3</td>
<td>145,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Roční průměry</td>
<td>1998</td>
<td>66,0</td>
<td>150,7</td>
<td>224,9</td>
</tr>
<tr>
<td>vodních stavů</td>
<td>1999</td>
<td>57,6</td>
<td>143,7</td>
<td>225,3</td>
</tr>
<tr>
<td>[cm]</td>
<td>2000</td>
<td>58,1</td>
<td>152,7</td>
<td>229,7</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>2001</td>
<td>64,3</td>
<td>152,6</td>
<td>242,6</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>2002</td>
<td>101,6</td>
<td>162,1</td>
<td>332,3</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vodní stav [cm]</th>
<th>V měsíci roku 2002 [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>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>101 – 110</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>111 – 120</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>121 – 130</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>131 – 140</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>141 – 150</td>
<td>17</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>151 – 160</td>
<td>68</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>161 – 170</td>
<td>4</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>171 – 180</td>
<td>4</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>181 – 190</td>
<td>4</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>191 – 200</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>201 – 210</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>211 – 220</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>221 – 230</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>231 – 240</td>
<td>12</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>241 – 250</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>251 – 260</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>261 – 270</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>271 – 280</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>281 – 290</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>291 – 300</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>301 – 310</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>310 – 340</td>
<td>6</td>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>341 – 365</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Dny v měsíci-roce**: 31 28 31 30 31 31 30 31 30 31 31 366 365 365
<table>
<thead>
<tr>
<th>Plavební komora (úsek vodní cesty)</th>
<th>Počet dnů přerušení plavby v měsíci roku 2002</th>
<th>Celkem v roce</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vltava</td>
<td>2000 2001 2002</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kořensko</td>
<td>24 30</td>
<td>54</td>
</tr>
<tr>
<td>Orlík</td>
<td>12 24 30</td>
<td>66</td>
</tr>
<tr>
<td>Kamýk n. V.</td>
<td>24 30</td>
<td>54</td>
</tr>
<tr>
<td>Slapy</td>
<td>24 30</td>
<td>54</td>
</tr>
<tr>
<td>Štíchovice</td>
<td>6 24 30 31 30 31</td>
<td>25 27 152</td>
</tr>
<tr>
<td>Vrané n. V.</td>
<td>6 24 30 31 30 31</td>
<td>25 152</td>
</tr>
<tr>
<td>Praha-Modřany</td>
<td>3 3 10</td>
<td>24 31 31 30 31 31 162</td>
</tr>
<tr>
<td>Praha-Smíchov</td>
<td>1 6</td>
<td>24 4 13 3 14 5 51</td>
</tr>
<tr>
<td>Praha-Štvanice</td>
<td>6</td>
<td>24 30 31 30 31 25 152</td>
</tr>
<tr>
<td>Praha-Podbaba</td>
<td>3 3 10</td>
<td>9 24 30 31 30 31 42 13 171</td>
</tr>
<tr>
<td>Roztoky</td>
<td>3 3 10</td>
<td>24 30 31 30 31 42 31 162</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolánky</td>
<td>7 3 10</td>
<td>24 30 31 30 31 42 32 166</td>
</tr>
<tr>
<td>Míšeňovice</td>
<td>7 3 10</td>
<td>24 30 31 30 31 42 15 166</td>
</tr>
<tr>
<td>Hořín</td>
<td>3 3 10</td>
<td>24 30 31 30 31 42 32 162</td>
</tr>
<tr>
<td>Labe</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Týnec n. L.</td>
<td>20 9 3</td>
<td>1 6 15 13 22 54</td>
</tr>
<tr>
<td>Velká Osek</td>
<td>20 9 3</td>
<td>1 6 15 18 22 54</td>
</tr>
<tr>
<td>Poděbrady</td>
<td>20 9 3</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Nymburk</td>
<td>20 9 3</td>
<td>1 6 15 11 22 54</td>
</tr>
<tr>
<td>Kostomlátky</td>
<td>20 9 3</td>
<td>1 6 15 10 22 54</td>
</tr>
<tr>
<td>Hradištko</td>
<td>20 9 3</td>
<td>1 6 15 13 22 54</td>
</tr>
<tr>
<td>Lysá n. L.</td>
<td>20 9 3</td>
<td>1 6 15 6 22 54</td>
</tr>
<tr>
<td>Čelákovice</td>
<td>20 9 3</td>
<td>1 6 15 6 22 54</td>
</tr>
<tr>
<td>Brandýs n. L.</td>
<td>21 8 3</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>Kostelec n. L.</td>
<td>21 8 3</td>
<td>20 10 28 23 62</td>
</tr>
<tr>
<td>Obříství</td>
<td>21 8 3</td>
<td>20 16 15 28 23 83</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Beřkovice</td>
<td>3 5 2</td>
<td>23 9 1 8 0 43</td>
</tr>
<tr>
<td>Štětí</td>
<td>3 5 2</td>
<td>23 2 8 0 35</td>
</tr>
<tr>
<td>Roudnice n. L.</td>
<td>3 5 2</td>
<td>23 2 8 7 35</td>
</tr>
<tr>
<td>České Kopisty</td>
<td>3 5 2</td>
<td>23 2 8,25 0 35</td>
</tr>
<tr>
<td>Lovosice</td>
<td>3,5 7 4,5</td>
<td>24 2 16 1 41</td>
</tr>
<tr>
<td>Ústí n. L.-Střekov</td>
<td>3,5 7 4,5</td>
<td>24 2 16 1 41</td>
</tr>
<tr>
<td>Ústí n. L.-Děčín</td>
<td>3 6 3</td>
<td>22 3 15 0 37</td>
</tr>
<tr>
<td>Děčín-Hřensko</td>
<td>3 6 3</td>
<td>14 3 15 0 26</td>
</tr>
<tr>
<td>Oblast Hřensko</td>
<td>3 6 4</td>
<td>14 1 15,5 1 28</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2002

Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe 1993 - 2002
6. Dozor na plavební provoz a plavební nehody

6.1. Plavební provoz


Rekreační provoz malých plavidel se soustřeďuje již stabilně do několika lokalit. Brandýs nad Labem a okolí včetně pískovny Borek a Proboštůvských jezer, Lysá nad Labem a Pardubice. Do pískovny Borek a jejího bezprostředního okolí včetně toku řeky Labe se stahují provozovatelé vodních skútrů.

Povodně v srpnu 2002 ovlivnily plavební provoz na labské vodní cestě zprostředkovaně v návaznosti na nefungující vltavskou vodní cestu mezi Mělníkem a Prahou.


Rekreační provoz malých plavidel se soustředil převážně na zdroje vltavské kaskády. Nová právní úprava umožnila provoz plavidel se spalovacím motorem využívaných pro rekreační účely v celé délce vltavské kaskády. Zvyšený počet plavidel byl zaznamenán hlavně v kategorii gumových nafukovacích člunů s přívěsným motorem.


V letním období byl provoz malých plavidel s vlastním pohonem soustředěn v oblasti severních Čech převážně na kanalizovaný úsek dolního Labe. Po vydání vyhlášky č. 241/2002 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě, byli při služebních cestách či telefonicky provozovatelé dotčených plavidel upozorňováni na znění výše uvedené vyhlášky. S vůdcí plavidel byly přestupky vůči předpisům řešeny na místě v blokovém řízení.

V době zatahování tubusu metra v Trójí a s tím souvisejícím zastavením plavby došlo k narušení uzavřeného úseku vůdcí malých plavidel. Příjemnost Státní plavební správy zajistila, že nedošlo k ohrožení jak plavidel tak i vlastního průběhu zatahování tubusu metra.

V průběhu roku se uskutečnilo na základě tří zvláštních povolení pro plavbu šest proplutí sestav větších rozměrů než po dobu rekonstrukce velkých plavebních komor ve Štětí a Roudnici nad Labem povolují platné plavební vyhlášky. Dále pak
byly umožněny dvěmi zvláštními povoleními pro plavbu dvě plavby plovoucích těles z Litoměřic do SRN.

Na základě kladných výsledků zkušebního provozu tlačných remorkérů na regulovaném Labi v úseku plavební komory Ústí nad Labem Střekov až veřejný přístav Ústí nad Labem byly vydány podmínky pro plavby takovýchto remorkérů pro firmu Československá plavba labská, a. s., Děčín.

Pro nutnost dokončení vyměny slupic norné stěny a česlí vtoku vodní elektrárny vodního díla Střekov bylo prodlouženo udělení výjimky pro zaplouvání plavidel do uzavřené vodní plochy v nadjezdi pro firmu Dragon, s. r. o., Praha.

Pro odstraňování vraků plavidel na Labi po povodni v srpnu 2002 byly vydány podmíněné souhlas.


I když novomlýnské nádrže nejsou sledovanou vodní cestou bylo třeba jim, vzhledem k velkému rozmezí sportovní a rekreační činnosti, věnovat pozornost. Na I. Novomlýnské nádrži byla zahájena výzkumná a recesní činnost. Na III. Novomlýnské nádrži byl zjištěn nárůst rekreantů, využívajících surfové prkno se svahovým padákem k hazardním plavbám ohrožujících ostatní účastníků plavebního provozu.

Na základě žádosti byla vydána vyjádření k určení možných lokalit pro přistávání ultralehkých letadel na vodních tocích. Protože problematika přistávání, vzletu a "plavby" ultralehkých letadel není řešena zákonem o vnitrozemské plavbě ani jeho dědičkami vyhláškami a nelze ani jeden zákon stanovit, že ultralehké letadlo se po přistání na vodní plochu stane plavidlem, nebylo možno přistávací plochy pro přistávání ultralehkých letadel určit. Žadateli bylo doporučeno obrátit se s výše uvedenou problematikou na Ministerstvo dopravy a spojů a Leteckou amatérskou asociaci.

Pro vydávání výjimek vodoprávními úřady ze zákazu a omezení plavby plavidel se spalovacími motory bylo vydáno devatenáct stanovisek Státní plavební správy.

6.2. Dozor na plavební provoz


Kontrolami plavebního provozu v územní působnosti pobočky Děčín nebyly zjištěny žádné často se opakující přestupky v plavebním provozu velkých plavidel. Tyto kontroly byly zaměřeny hlavně na dodržování maximálních povolených poronor a dodržování povolené rychlosti plavby v regulovaném úseku Labe a v kanalizovaném
úseku na řádné proplavování plavebními komorami. Celkově je možno konstatovat, že nedošlo k výrazné změně v porušování plavebních předpisů vůdců velkých plavidel.

V působnosti pobočky Přerov byl výkon dozoru plavebního provozu zaměřen jak na sledované, tak i nesledované vodní cesty, kde byl vykonáván pouze namátkově při pracovních cestách a při zkouškách způsobilosti vůdců malých plavidel.

Kontroly plavebního provozu byly zaměřeny, stejně jako v minulých letech, především na sledovanou vodní cestu řeku Moravu a průplav Otrokovice – Rohatec, kde se neustále zvyšuje počet návštěvníků využívajících nejenom vlastní plavidla, ale i plavidla či půjčovaných s výkonem motoru do 4 kW, na které není nutný průkaz vůdce malého plavidla. Provoz velkých plavidel byl rozšířen o novou osobní loď pro 60 cestujících, která byla spuštěna na vodu v úseku řeky Moravy nad jezem Hodonín. Na celém úseku nebylo nutné řešit žádnou plavební nehodu. Problematika provozu a jeho bezpečnosti byla řešena i na pravidelných jednáních se zástupci Povodí Moravy, s. p., a provozovatelů plavby.


Bylo vydáno celkem 206 povolení včetně stanovení podmínek pro pořádání akcí, které by mohly narušit plynulost a bezpečnost provozu na vodní cestě. Z toho například 22 na účelové vodní cestě přehradě Brno a 8 na sledované vodní cestě řece Moravě a průplavu Otrokovice – Rohatec. Kontrola povolených akcí proběhla v 23 případech.

V souvislosti s povinností Státní plavební správy kontrolovat dodržování zákazu plavby plavidel na určených povrchových vodách podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, byly požádány okresní úřady v územní působnosti pobočky Děčín jako vodohospodářské orgány o informaci o povrchových vodách v ochranných pásmích vodních zdrojů I. stupně a o nádržích určených pro chov ryb. Z obdržených vyjádření je zřejmé názorová nejednotnost příslušných orgánů státní správy v definování vodní plochy resp. nádrže „určené pro chov ryb“. Tento stav komplikuje provádění kontrolní činnosti.
## Kontroly plavebního provozu

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vodní cesta</th>
<th>Automobilem</th>
<th>Plavidlem</th>
<th>Ostatní</th>
<th>Celkem</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Střední Labe</td>
<td>25</td>
<td></td>
<td></td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Labe – kanalizovaný úsek</td>
<td>56</td>
<td>12</td>
<td>0</td>
<td>68</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Labe – regulovaný úsek</td>
<td>11</td>
<td>37</td>
<td>55</td>
<td>103</td>
</tr>
<tr>
<td>Vltava</td>
<td>23</td>
<td>22</td>
<td>30</td>
<td>75</td>
</tr>
<tr>
<td>Vodní dílo Orlik</td>
<td>7</td>
<td>15</td>
<td></td>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>Vodní dílo Slapy</td>
<td>1</td>
<td>13</td>
<td></td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>Vodní dílo Lipno</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Vodní dílo Hracholusky</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Máchovo jezero</td>
<td>3</td>
<td></td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Morava</td>
<td>4</td>
<td>8</td>
<td></td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>Vodní dílo Brno</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td></td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Uzavřená štěrkoviště</td>
<td>10</td>
<td>10</td>
<td></td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostatní vodní cesty</td>
<td>16</td>
<td>7</td>
<td>2</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Celkem</strong></td>
<td><strong>162</strong></td>
<td><strong>128</strong></td>
<td><strong>87</strong></td>
<td><strong>377</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

## Přestupky v plavebním provozu

<table>
<thead>
<tr>
<th>Přestupce</th>
<th>Napomenutí</th>
<th>Blokové pokuty</th>
<th>Kč</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kapitán I. třídy</td>
<td>13</td>
<td>5</td>
<td>1 800</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán II. třídy</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>500</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán III. Třídy</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán IV. Třídy</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kormidelník</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Převozník</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Strojmistr</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Vůdce malého plavidla</td>
<td>5</td>
<td>32</td>
<td>15 900</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostatní</td>
<td></td>
<td>9</td>
<td>4 300</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Celkem</strong></td>
<td><strong>19</strong></td>
<td><strong>47</strong></td>
<td><strong>22 500</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>
## Zadržená lodní osvědčení

<table>
<thead>
<tr>
<th>Provozovatel</th>
<th>Propadlá lodní osvědčení</th>
<th>Závady na plavidle</th>
<th>Celkem</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Jiná než malá plavidla</td>
<td>5</td>
<td>9</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>Malá plavidla – soukromé osoby</td>
<td>8</td>
<td>2</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>13</td>
<td>11</td>
<td>24</td>
</tr>
</tbody>
</table>

## Zadržené průkazy způsobilosti

<table>
<thead>
<tr>
<th>Průkaz</th>
<th>Důvod zadržení</th>
<th>Celkem</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Plavební nehoda</td>
<td>Závažné porušení plavebních předpisů</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán I. třídy</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán II. třídy</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán III. Třídy</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán IV. třídy</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kormidelník</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Převozník</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Strojmistr</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Vůdce malého plavidla</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

## Povolené veřejné akce

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vodní cesta</th>
<th>Počet</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Střední Labe</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Labe</td>
<td>26</td>
</tr>
<tr>
<td>Vltava</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Vodní dílo Vrané n. V.</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Vodní dílo Slapy</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Vodní dílo Orlik</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Vodní dílo Lipno</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>Vodní dílo Hracholusky</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Rybník Svět</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Máchovo jezero</td>
<td>18</td>
</tr>
<tr>
<td>Morava</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Vodní dílo Brno</td>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>Vltava Praha</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>137</td>
</tr>
</tbody>
</table>
6.3. Plavební nehody

V roce 2002 došlo na vodních cestách ČR ke 14 plavebním nehodám. V 6 případech bylo přičínou plavební nehody porušení plavebních předpisů a v 6 případech nesprávné hodnocení plavební situace, převedením za vyšších vodních stavů. Dvě plavební nehody nebyly zaviněné fyzickou osobou. Jednalo se o nepředvidatelnou překážku v plavební dráze a technickou závadu na ovládání plavidla. V 1 případě došlo v souvislosti s plavební nehodou k úniku ropných látek do toku.

V rekreačním provozu na vltavské kaskádě nedošlo během roku 2002 k žádné plavební nehodě. Uvolnění podmínek provozu malých plavidel s vlastním strojním pohonem na této vodní cestě tedy nevedlo k nárůstu plavebních nehod.

Státní plavební správa prováděla odborné šetření 2 velkých plavebních nehod:

Dne 1. května 2002 došlo na vodní nádrži Slezská Harta ke kolizi dvou vodních skútrů, jejichž vůdci neměli předepsané oprávnění. Následkem nehody bylo poškození vodního skútru a újma na zdraví osoby, která nehodu zavinila. Přičínou nehody bylo porušení pravidel plavebního provozu o křížení směrů plavby. Vyšetřovatel Policie ČR nekonstatoval podezření ze spáchání trestného činu a věc odložil.


V době povodní v srpnu 2002 se na vltavské vodní cestě šetřily dvě události.

První případ byl v Praze a jednalo se o neodklizení plavidla využívaného jako restaurace do ochranného přístavu. V době povodní bylo plavidlo na příkaz krizového štábu zajištěno proti utržení z úvazů vyprošťovacími tanky. Takto zajištěné plavidlo přečkalo povodně na místě a nehrozilo bezprostřední nebezpečí jeho utržení a ohrožení staveb na vodní cestě. V tomto případě se jednalo o porušení povinností provozovatele plavidla, který včas nezajistil odklizení plavidla. Případ šetřila Policie České republiky. Ta na závěr konstatovala, že nebyla naplněna skutková podstata vzniku trestného činu a věc předala k dalším opatřením Státní plavební správě.

V druhém případě zůstalo plavidlo v době průchodu povodňové vlny na volném toku v Kralupech nad Vltavou. Na příkaz povodňové komise bylo na plavidle provedeny trhací práce za účelem jeho potopení, aby v případě utržení z úvazů nedošlo samovolným plutím k ohrožení staveb na vodní cestě. Trhací práce však měly opačný účinek. Plavidlo se po odstřelu nejen nepotopilo, ale nekontrolovaně splouvalo po toku a nasedlo na břeh v horním plavebním kanále plavební komory Miřejovice. Odstřelem plavidla došlo k jeho celkovému zničení, ztrátě přepravních nákladů, poškození mostní stavby a vodní cesty. Přičinou uvedeného stavu bylo nesprávné jednání provozovatele a vůdce plavidla když plavidlo nedokázali včas přemístit na chráněné místo nebo do ochranného přístavu.

Šetřením obou událostí Státní plavební správa vyložila selhání technických prostředků a možností pro které plavidla nebylo možné včas přemístit do ochranných přístavů nebo na jiná chráněná místa. Dospěla k závěru, že osoby zainteresované v provozu plavidel, které měly jednat v dané situaci rozhodně, ve svém jednání
pochybily, což mělo za následek jak ohrožení vlastních plavidel, tak i vodní cesty a staveb na ní.

Na labské vodní cestě se v souvislosti s povodní šetřily rovněž dvě události.


<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Jiná než malá plavidla</td>
<td>8</td>
<td>7</td>
<td>8</td>
<td>7</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>7</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Rekreační provoz</td>
<td>14</td>
<td>12</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>15</td>
<td>14</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Vývoj plavební nehodovosti v posledních 10 letech

rok
počet plavebních nehod
malá
střední
velká
celkem
rok
počet plavebních nehod
malá
střední
velká
celkem
7. Dozor na plavidla a plovoucí zařízení

7.1. Plavidla jiná než malá plavidla a plovoucí zařízení

V uplynulém období až do srpna nedocházelo k žádným výkyvům v počtech evidovaných plavidel oproti minulému roku. Většina provozuschopných evidovaných plavidel a plovoucích zařízení je již zapsána v plavebním rejstříku České republiky. Žádná nová plavidla nebyla v tomto roce dovezena, ani nové postavena.

Po povodni v srpnu došlo k útlumu požadavků na změny v evidenci plavidel. Některé firmy o svá plavidla během povodní přišly. Jedná se o Evropskou vodní dopravu, s. r. o., LVD, s. r. o., Dragon a Povodí Labe, s. p. Celkem se jedná o 8 plavidel. Tento počet se však může ještě zvýšit v souvislosti s rozhodnutím firmy, zda opravovat plavidla, či je vyřadit. U třech plavidel již bylo o vyřazení z evidence z důvodu šrotace požádáno.

Provozovatelům, kteří přišli během povodně o vlastní dokumentaci, pomohla Státní plavební správa s uvedením jejich podkladů do původního stavu. Tato činnost pokračuje tak jak potřebují jednotlivé společnosti v souvislosti s prodlužováním platností dokladů plavidel a podobně.


Dalším nově evidovaným plavidlem je plovoucí stroj typu Watermaster, jehož vlastníkem i provozovatelem je OKD Doprava, a. s., Ostrava. Jedná se o moderní sací bagr, který provozovatel používá k těžbě uhelných kalů na odkališti Pilňok.

Mimo tuto novou evidenci jsou ostatní plavidla průběžně převáděna do plavebního rejstříku při prodlužování platnosti lodních listin nebo v případech jiných úředních změn. Postupnost kroků převádění do plavebního rejstříku je zřejmá z následující tabulkové části.

Závěrem lze konstatovat, že péče provozovatelů o lodní park má v převážné většině trvale se zlepšující tendenci.
## Technický dozor na jiná než malá plavidla

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh plavidla</th>
<th>Technické prohlídky</th>
<th>Vydání nebo prodloužení osvědčení plavidla</th>
<th>Zvláštní povolení</th>
<th>Cejchování</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Remorkéry</td>
<td>121</td>
<td>20</td>
<td>93</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Motorové nákladní lodě</td>
<td>6</td>
<td>18</td>
<td>6</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Čluny</td>
<td>79</td>
<td>52</td>
<td>49</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Plovoucí stroje</td>
<td>20</td>
<td>20</td>
<td>12</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Osobní lodě</td>
<td>5</td>
<td>23</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Převozy osobní</td>
<td>4</td>
<td>14</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Převozy nákladní</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Doky, hotely, dílny</td>
<td>4</td>
<td>8</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ostatní plovoucí zařízení</td>
<td>35</td>
<td>28</td>
<td>23</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>274</td>
<td>183</td>
<td>187</td>
<td>17</td>
</tr>
</tbody>
</table>

## Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2002

<table>
<thead>
<tr>
<th>Typ plavidla</th>
<th>Počet *)</th>
<th>Výkon [kW]</th>
<th>Nosnost [t - os]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Osobní lodě</td>
<td>64</td>
<td>8140</td>
<td>8494</td>
</tr>
<tr>
<td>Remorkéry</td>
<td>133</td>
<td>45592,4</td>
<td>2662,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Motorové nákladní lodě</td>
<td>76</td>
<td>31480,6</td>
<td>66672</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Nákladní čluny</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Tlačné</td>
<td>203</td>
<td>0</td>
<td>123289,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Vlečné</td>
<td>18</td>
<td>0</td>
<td>6126</td>
</tr>
<tr>
<td>Vlečno-tlačné</td>
<td>3</td>
<td>0</td>
<td>1512</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>224</td>
<td>0</td>
<td>130927,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostatní <strong>)</strong></td>
<td>329</td>
<td>6966,4</td>
<td>10610,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>826</td>
<td>92179,4</td>
<td>210872,3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*) Plavidla s platným lodním osvědčením.
**) Plovoucí stroje, plovoucí zařízení, přístavní můstky apod.
Technický dozor na jiná než malá plavidla za posledních 10 let
Počet vydání nebo prodloužení osvědčení plavidla
7.2. Malá plavidla

Evidence plavidel byla prováděna jako v minulých letech. Trh s plavidly se v České republice stabilizoval. Zájem veřejnosti zůstává na stejně úrovni. Pravděpodobně k tomu přispívají i pravidelně již pořádané výstavy rekreačních plavidel. Většina plavidel je již zapsána v plavebním rejstříku. V souvislosti s nově vydanou vyhláškou o provozu plavidel se spalovacími motory vzrostl počet plavidel s vlastním strojním pohonem, která nebyla řadu let provozována a nyní jsou opět uváděna do provozu. Po technické prohlídce jsou tato plavidla při schválení způsobilosti převedena do plavebního rejstříku.

Po povodni byly plánované technické prohlídky v terénu přerušeny, neboť většina plavidel byla odstavena z provozu vzhledem ke špatným plavebním podmínkám. Po dohodě s provozovateli budou prohlídky dokončeny před zahájením nové plavební sezóny 2003.

Technické prohlídky plavidel, tak jako v minulých obdobích, byly organizovány tak, aby se co nejvíce přiblížily provozovatelům v exponovaných rekreačních oblastech. Jedná se o místa letních kotvišť hausbótů a plachetnic na přehradařských nádržích. U menších plavidel, jako jsou nejmenší laminátové motorové čluny, vodní skútry, případně nafukovací motorové čluny byly technické prohlídky prováděny v sídle Státní plavební správy.

V oblasti pobočky Děčín nadále v prohlídkách plavidel představují asi polovinu plavidla v provozu, druhá polovina jsou nově registrowaná plavidla. Mezi nimi převažují nafukovací čluny pro jednorázové použití při zahraniční letní rekreaci a použitá plavidla z dovozu.

Změny v legislativě týkající se provozu plavidel se spalovacími motory se vlivem pozdního náběhu prováděcí vyhlášky a následné události kolem srpnové povodně v evidenci plavidel neprojevily.

Dozor na malá plavidla v oblasti Moravy ve sledovaném období plynule navázal na rok 2001, kdy došlo k obnovení provádění technických prohlídek malých plavidel na vytyčených lokalitách podle tzv. prohlídkového kalendáře, zveřejňovaného s dostatečným předstihem před zahájením plavební sezóny. Tento způsob informování plavecké veřejnosti se setkal s velmi kladným ohlasem.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Technický dozor na malá plavidla</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Druh plavidla</strong></td>
</tr>
<tr>
<td>-------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>S vlastním strojním pohonem</td>
</tr>
<tr>
<td>Plachetnice</td>
</tr>
<tr>
<td>Bez vlastního strojního pohonu</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
</tr>
<tr>
<td>Typ plavidla</td>
</tr>
<tr>
<td>--------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Motorové čluny</td>
</tr>
<tr>
<td>Plachetnice</td>
</tr>
<tr>
<td>Hausboty - obytná plavidla</td>
</tr>
<tr>
<td>Plovoucí zařízení a ostatní plavidla</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Technický dozor na malá plavidla za posledních 10 let
Počet vydání nebo prodloužení osvědčení plavidla
8. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel

8.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých

Zkoušky způsobilosti vůdce plavidla a člena posádky plavidla zajišťovala v roce 2002 Státní plavební správa celkem v 6 řádných zkušebních termínech, převážně dvoudenních, podle předem zveřejněného plánu. Proběhly také 2 mimořádné termíny a to na základě žádostí provozovatele vodní dopravy podané v průběhu roku a na základě žádostí uchazeče o přezkoušení z plavebních předpisů pro navrácení v minulosti odebraného průkazu. Dále bylo vyhlášeno 8 termínů pro zkoušky způsobilosti lodník. Zkoušky se konaly v sídle Státní plavební správy a dalších určených objektů, zabezpečujících jejich řádný a nerušený průběh. V převážné většině těchto zkušebních termínů proběhly s řádnými zkouškami i zkoušky opravné. Z podnětu provozovatelů vodní dopravy byly podávány žádosti především pro kategorii kapitán IV., třída, převozník III. třída a strojmistr.

Činnost útvarů plavebních dokladů osob spočívala také ve vydávání nových typů průkazů způsobilosti za staré na žádost jejich držitelů a ve vydávání nových průkazů lodníků výměnou za dřívě získané doklady. Rozdíl v počtu vydaných průkazů a počtu žádů, které prospěly při zkoušce, je dán výsledkům těchto dokladů.


V rámci vydávání Plaveckých služebních knížek zajišťovala útvary plavebních dokladů osob také ověřování předkládaných praxí, zapisovaných vůdci plavidel do Plaveckých služebních knížek jako doklad o délce služby na plavidle. Oproti předchozímu období znatelně vzrostlo požadavce těchto ověření.

Pro nezajištění, veřejnosti neproběhly žádné zkoušky inspektorů určených technických zařízení na plavidlech ani zkoušky pro získání Osvědčení ADNR.

V souladu s článkem 358/2000 Sb. a vyhláškou č. 84/2000 Sb. v platném znění zajišťovala Státní plavební správa i nadále zkoušky uchazečů o získání Osvědčení o odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby. Zkoušky byly vyhlášeny dle předem zveřejněného plánu ve 4 termínech, avšak pro snížený zájem po povodních proběhly pouze 3 z nich. Celkově byl zaznamenán od začátku roku snížený zájem o získání těchto osvědčení. Bylo vydáno 18 Osvědčení odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy a 3 Osvědčení o zkoušce, kdy žadatelé neprokázali splnění potřebné praxe.

Na základě upozornění německých orgánů bylo předáno Policii České republiky trestní oznámení na kapitána II. třídy pro podezření z pozměňování veřejné listiny (průkazu vůdce plavidla a Plavecké služební knížky).
## Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel

### Zkouška způsobilosti

| Cargo boat I. class | Cargo boat II. class | Cargo boat III. | Cargo boat IV. class | Captain I. class | Captain II. class | Captain III. | Captain IV. class | Engineer I. class | Engineer II. class | Engineer III. | Steward I. class | Steward II. class | Total | Prospělo | Failed |
|---------------------|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|-------------------|--------------|-------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|---------|
|                     |                      |                 |                      |                 |                   |              |                   |                  |                  |                |                |                | 337    | 314     | 23     |

### Vydané průkazy způsobilosti

<table>
<thead>
<tr>
<th>Certificate of Competence</th>
<th>Total</th>
<th>Certificate of Competence on another recognized document</th>
<th>Certificate of Competence exchanged</th>
<th>Certificate of Competence substitute</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Cargo boat I. class</td>
<td>404</td>
<td>107 certificates on another recognized document, 61 certificates exchanged, 30 substitute certificates</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Cargo boat II. class</td>
<td>47</td>
<td>17 certificates exchanged</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Cargo boat III.</td>
<td>41</td>
<td>27 certificates exchanged</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Cargo boat IV. class</td>
<td>14</td>
<td>8 certificates exchanged</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Captain I. class</td>
<td>7</td>
<td>8 certificates exchanged</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Captain II. class</td>
<td>16</td>
<td>6 certificates exchanged</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Captain III. class</td>
<td>1</td>
<td>8 certificates exchanged</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Captain IV. class</td>
<td>0</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Engineer I. class</td>
<td>8</td>
<td>8 certificates exchanged</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Engineer II. class</td>
<td>2</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Engineer III. class</td>
<td>10</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Steward I. class</td>
<td>2</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Steward II. class</td>
<td>30</td>
<td>7 certificates exchanged</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Total</td>
<td>583</td>
<td>107 certificates on another recognized document, 134 certificates exchanged, 38 substitute certificates</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

36
### Vydané ostatní průkazy a osvědčení

<table>
<thead>
<tr>
<th>Způsobilost</th>
<th>Počet</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Inspektor určeného technického zařízení</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Provozování vodní dopravy pro cizí potřeby</td>
<td>21</td>
</tr>
<tr>
<td>Přeprava nebezpečných věcí (ADNR)</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>21</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Vydané plavecké služební knížky *)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pracoviště</th>
<th>Počet</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pobočka Praha</td>
<td>41</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobočka Děčín</td>
<td>502</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobočka Přerov</td>
<td>65</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>608</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*) Mimo PSK vydané jako průkaz způsobilosti lodník.

### Vlastníci průkazů způsobilosti k 31. 12. 2002

<table>
<thead>
<tr>
<th>Způsobilost</th>
<th>Počet</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Lodník I. Třídy</td>
<td>1419</td>
</tr>
<tr>
<td>Lodník II. Třídy</td>
<td>205</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán I. Třídy</td>
<td>1192</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán II. Třídy</td>
<td>679</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán III. Třídy</td>
<td>161</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapitán IV. Třídy</td>
<td>326</td>
</tr>
<tr>
<td>Kormidelník I. Třídy</td>
<td>261</td>
</tr>
<tr>
<td>Kormidelník II. Třídy</td>
<td>153</td>
</tr>
<tr>
<td>Kormidelník III. Třídy</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>Převozník I. třídy</td>
<td>208</td>
</tr>
<tr>
<td>Převozník II. třídy</td>
<td>105</td>
</tr>
<tr>
<td>Převozník III. Třídy</td>
<td>292</td>
</tr>
<tr>
<td>Strojmistr I. třídy</td>
<td>297</td>
</tr>
<tr>
<td>Strojmistr II. třídy</td>
<td>729</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostatní *)</td>
<td>2664</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>8791</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*) Způsobilosti podle dříve platných předpisů (vůdce služebního plavidla, vůdce motorového člunu, vůdce nákladního člunu).
<table>
<thead>
<tr>
<th>Zařízení</th>
<th>Počet</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Tlaková (včetně parních kotlů *)</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>Plynová</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>Elektrická silnoproudá</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Zdvihací</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Celkem</strong></td>
<td><strong>38</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

*) Z toho parních kotlů - 1.

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>100</td>
<td>200</td>
<td>300</td>
<td>400</td>
<td>500</td>
<td>600</td>
<td>700</td>
<td>800</td>
<td>900</td>
<td>1000</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Roky

38
8.2. Zkoušky způsobilostí vůdců malých plavidel

V roce 2002 se uskutečnilo v rámci Státní plavební správy 202 zkoušek způsobilostí vůdců malých plavidel, včetně způsobilostí vůdců pro vedení rekreačních plavidel v režimu mezinárodní plavby. Bylo provedeno 96 zkoušek podle předem stanoveného plánu v sídle Státní plavební správy a 106 mimo sídlo na základě žádostí školících středisek a organizací.

Mezinárodní průkazy způsobilosti vůdce rekreačního plavidla pro oblast plavby 2.0, 2.1, 2.2, a 3.0 s omezenou dobovou platností do 1. 7. 2003 se vydávají pouze jako náhradní doklady nebo případně výměny za nové typy pro oblast plavby 2, tj. do vzdálenosti 0,75 Nm od pobřeží. Jedná se o 20 průkazů (z toho MPZ 2.0 sedm průkazů, MPZ 2.1 šest průkazů, MPZ 2.2 jeden průkaz a MPZ 2.2 šest průkazů). Oproti roku 2001 klesá zájem vlastníků průkazů výše jmenovaných druhů o výměnu za způsobilostí 2.

Zájem uchazečů o mezinárodní průkaz způsobilosti vůdce rekreačního plavidla pro oblast plavby 2 stále stoupá, zatímco požadavky na vydání mezinárodního průkazu způsobilosti vůdce rekreačního plavidla pro oblast 1, tj. vnitrozemské vodní cesty klesají.

Velkému zájmu o získání průkazu způsobilosti vůdce malého plavidla pracovníky hasičských sborů, policie i záchranné služby vychází Státní plavební správa vstříc mimořádnými termíny.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Zkoušky způsobilostí vůdců malých plavidel</th>
<th>Celkem</th>
<th>Z toho</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Prospělo</td>
</tr>
<tr>
<td>Vůdce malého plavidla</td>
<td>3513</td>
<td>2577</td>
</tr>
<tr>
<td>Vůdce rekreačního plavidla-oblast plavby 2</td>
<td>2783</td>
<td>1888</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>6296</td>
<td>4465</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vydané průkazy způsobilostí</th>
<th>Počet</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Průkaz způsobilostí vůdce malého plavidla</td>
<td>2417</td>
</tr>
<tr>
<td>Mezinárodní průkaz způsobilosti k vedení rekreačního plavidla-oblast plavby 1</td>
<td>163</td>
</tr>
<tr>
<td>Mezinárodní průkaz způsobilosti k vedení rekreačního plavidla-oblast plavby 2</td>
<td>1945</td>
</tr>
<tr>
<td>Celkem</td>
<td>4525</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Vlastníci průkazů způsobilosti k 31. 12. 2002

<table>
<thead>
<tr>
<th>Způsobilost</th>
<th>Počet</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vůdce malého plavidla</td>
<td>43608</td>
</tr>
<tr>
<td>Vůdce rekreačního plavidla (mezinárodní průkaz)</td>
<td>21131</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Z toho:</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Vůdce rekreačního plavidla-oblast plavby 1 *)</td>
<td>7833</td>
</tr>
<tr>
<td>Vůdce rekreačního plavidla-oblast plavby 2 **)</td>
<td>8925</td>
</tr>
<tr>
<td>Vůdce rekreačního plavidla-oblast plavby 2.0 ***)</td>
<td>2841</td>
</tr>
<tr>
<td>Vůdce rekreačního plavidla-oblast plavby 2.1 ***)</td>
<td>1334</td>
</tr>
<tr>
<td>Vůdce rekreačního plavidla-oblast plavby 2.2 ***)</td>
<td>162</td>
</tr>
<tr>
<td>Vůdce rekreačního plavidla-oblast plavby 3.0 ***)</td>
<td>36</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Celkem</strong></td>
<td><strong>64739</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

*) Včetně průkazů pro oblast plavby 1.0 vydaných do 28. 2. 1998.
**) Průkazy vydané od 1. 3. 1998.

#### Vydané průkazy způsobilosti na malá plavidla za posledních 10 let

<table>
<thead>
<tr>
<th>Počet vydaných průkazů</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Roky

![Diagram of průkazy vydané za posledních 10 let](attachment:image.png)
9. Správní akty

Oblast vodních cest


V oblasti severních Čech bylo dále vydáno rozhodnutí – souhlas se zřízením přístavu a se zřízením staveb v přístavu na vodní ploše Velké Žernoseky, souhlas s provozem přístavů TJ Lovochemie Lovosice, Jachetního klubu Duchcov, Aquagroup, s. r. o., Teplice, Konakl Jan Winkler, Praha, nesouhlas se zřízením vodních ploch pro provoz vodních skútrů pro provoz vodních skútrů Aquagroup, s. r. o. Provedena státní kontrola firmy Milan Kruncl. S provozovatelem veřejných přístavů Ústí nad Labem Vaňov, Ústí nad Labem Krásné Březno, Děčín Rozbělesy a Děčín Loubí bylo v květnu zahájeno správní řízení ve věci stanovení podmínek provozu veřejného přístavu. V důsledku nutnosti přednostního řešení popovodňových záležitostí budou tato řízení ukončena v následujícím období.

Dále byly vydány dva souhlasy se zřízením vyhrazené plochy pro provoz vodních skútrů. Tyto prostory jsou na vodní ploše Matylda u Mostu a na Labi u obce Černěves. Prostor pro provoz vodních skútrů na Labi u obce Nučnice je v řízení.

Oblast plavebního prozvo

Ze strany Státní plavební správy bylo vedeno celkem 35 řízení ve věci porušení předpisů v plavebním prozvo. Každé z řízení bylo zahájeno vydáním rozhodnutí. V 12 případech se předmět týkal nebo měl souvislost s provozem plavidel, která nejsou malými. Převážná část případů se týkala provozu plavidel na vodní cestě bez schválení jejich technické a provozní způsobilosti. Zbylých 23 řízení se týkalo provozu malých plavidel. U těchto řízení se větší část váže k porušení předpisů mající vztah k vodnímu zákonu, tzn. provoz vodních skútrů a plavba v kluzu v místech, kde taková činnost není povolena. Zbývající část je rovnoměrně rozdělena do celého spektra problematiky provozu malých plavidel.


Oblast plavidel

Vedeno bylo jedno správní řízení ve věci opětovného vydání lodních dokladů plavidla. Jednalo se o plavidlo poškozené při plavební nehodě. V tomto roce byla dokončena generální oprava včetně požadovaných zkoušek s kladnými závěry.
Oblast plavecké způsobilosti
V roce 2002 bylo vydáno v oblasti průkazů způsobilosti osm správní rozhodnutí. Z toho 4 ve věci nepřipuštění žadatele ke zkoušce pro nepravdivé údaje o získané praxi, pro nespolehlivost a 2x pro nedostatečnou praxi. Dále pro 4 žadatele, kteří se nedostavili ve stanovené lhůtě ke zkoušce. Všechna nabyla právní moci.

Oblast plavecké způsobilosti
V roce 2002 bylo vydáno v oblasti průkazů způsobilosti osm správní rozhodnutí. Z toho 4 ve věci nepřipuštění žadatele ke zkoušce pro nepravdivé údaje o získané praxi, pro nespolehlivost a 2x pro nedostatečnou praxi. Dále pro 4 žadatele, kteří se nedostavili ve stanovené lhůtě ke zkoušce. Všechna nabyla právní moci.

Oblast plavecké způsobilosti
V roce 2002 bylo vydáno v oblasti průkazů způsobilosti osm správní rozhodnutí. Z toho 4 ve věci nepřipuštění žadatele ke zkoušce pro nepravdivé údaje o získané praxi, pro nespolehlivost a 2x pro nedostatečnou praxi. Dále pro 4 žadatele, kteří se nedostavili ve stanovené lhůtě ke zkoušce. Všechna nabyla právní moci.

Odvolací řízení
V roce 2002 bylo podáno celkem 14 odvolání proti rozhodnutí Státní plavební správy. Státní plavební správa postoupila tato odvolání na Ministerstvo dopravy ČR, jako správnímu orgánu nejbližším vyšším stupně nebot ani v jednom z těchto případů nemohla rozhodnout podle zákona sama. Odvolací řízení byla vedena po právní i formální stránce bez chyb. Účastníci správních řízení se odvolávali proti výšce pokut a vznášeli námitky proti rozhodnutí ve věci. Projevuje se nízká úroveň právního vědomí plavecké veřejnosti a lze konstatovat i to, že platné právní předpisy nepřesně odrážejí společenskou realitu v této oblasti. Účastníci správního řízení postupují ve sporech razantněji a ve čtyřech případech pověřili vedením sporu právní kanceláře.
10. Průřezová a metodická činnost

Oblast legislativních a právních věcí

Oblast legislativních a právních věcí Státní plavební správy plnila své hlavní úkoly v součinnosti s vedením a pobočkami v Praze, Děčíně a Přerově. Nové právní předpisy a jejich aplikace na vnitrozemskou plavbu jsou plavecké veřejnosti sdělovány pomocí internetu a nakladatelstvím T, které publikuje informace, sdělení Státní plavební správy a plavební vyhlášky.

Pro interní potřeby zaměstnanců Státní plavební správy bylo vypracováno osm vysvětlitelek a byly vydány dvě směrnice ředitele.

Legislativně právní útvar poskytoval pobočkám právní pomoc při řešení právních a legislativních problémů a při praktické aplikaci práva na konkrétní případy. Pracovníci útvaru se zúčastňovali případných řízení na Ministerstvu dopravy k novým vyhláškám a novelizaci zákona č.114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, kontrolních akcí na pobočkách Státní plavební správy a školení k aplikaci vodního zákona a jeho vyhlášek.

Na místně příslušné finanční úřady jsou předávána pravomocná správní rozhodnutí Státní plavební správy k vymáhání uložených pokut.

Pracovníci legislativně právního útvaru ukončili roční kurz ústavu pro další vzdělávání právníků na Právnické fakultě Karlovy university, který se konal na téma legislativní technika.


Škodní komise Státní plavební správy řešila celkem tři případy škod. Jednalo se o dvě poškození služebního motorového vozidla a odcižení radiopřijímače.

Oblast vodních cest

Formou rozpracování návrhu metodického pokynu byla řešena problematika vydávání souhlasu s provozováním přístavu.

Ve spolupráci se správci vodních cest probíhá vytvoření chráněných míst pro stání plavidel při povodňových situacích s návrhem na rozsah jejich dobudování a vybavení s tím, že realizace bude zajišťována prostřednictvím Ředitelství vodních cest ČR.

Ve spolupráci s Českým hydromeeteorologickým ústavem a správci vodních cest je vytvářena koncepce informačního systému pro případ povodňových situací a probíhá projednávání otázek spojených se zapojením Státní plavební správy do systému územní ochrany před povodněmi na úrovní hejtmanů jednotlivých krajů, resp. na úrovni krizových štábů.
Probíhalo a dále probíhá zapojení do modelového výzkumu dolního Labe, zejména při řešení nautických problémů včetně vytváření matematického modelu nautických zkoušek.

Průběžně rovněž probíhá spolupráce a zapojení v rámci projektu „Telematický systém vodních cest a vodní dopravy“, řízeném a financovaném Ministerstvem dopravy.

Oblast geografických informací

V závěru loňské zprávy o činnosti organizace v oblasti geografických informací byly zmíněny plány rozvoje Geografického informačního systému Státní plavební správy. Ty se podařilo, byť s drobným zpožděním, způsobeným řadou komplikací, včetně srpnové povodně, z větší části uskutečnit.

V červenci 2002 byla uzavřena smlouva s firmou VARS Brno, a. s., a následně zahájily práce na projektu „Systém pro tvorbu a distribuci plavební mapy“. Tento projekt je jakousi technologickou linkou zpracování geografických dat a prostředkem uvedení práce s digitální plavební mapou v každodenní činnost. Zahájení provozu se očekává v průběhu dubna 2003.

Dále byla koncem roku 2002 obnovená spolupráce s firmou T-MAPY, s. r. o. (bývalá firma Hydrosoft) na digitalizaci plavební mapy dolního Labe. Úsek státní hranice – Mělník bude dokončen v termínu do konce června 2003.


Byli jsme požádáni o spolupráci a zapojení do projektu „Telematika vodní dopravy“, řízeném Ministerstvem dopravy a spojů. Spolupráce spočívá především v poskytnutí referenčního podkladu, tj. plavební mapy a sladění datových modelů s plavební mapou souvisejících.

Zároveň probíhá úzká spolupráce s Ředitelstvím vodních cest ČR na budování datového skladu vodních cest v rámci činnosti pracovní skupiny Datový sklad vodních cest ČR a na vytvoření projektu sdílených digitálních dat.

Oblast plavebního provozu

V I. pololetí byla věnována značná pozornost především široké diskusi k § 7 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, na jehož základě, po mnoha připomínkách, návrzích a úpravách, byla vydána vyhláška MDS č. 241/2002 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě. Tato vyhláška vyvolala potřebu operativně upravit některá ustanovení Řádu plavební bezpečnosti. Proto byla vydána Plavební vyhláška č. 1/2002, kterou se v zájmu zajištění bezpečnosti a náležitého pořádku v plavbě legalizovaly zejména signální plavební znaky zákazu a povolení provozování vodních skůtrů.

Přestože Policie ČR je od 1. dubna 2002 oprávněna projednávat v blokovém řízení i přestupky v plavebním provozu, vodní zákon ani vyhláška, kterou se tento zákon provádí, ji kontrolou plnění povinností, které z těchto předpisů vyplývají, nezavazuje. Kontrolou dodržování zákazu plavby plavidel se spalovacími motory na povrchových vodách je ze zákona pověřena výlučně Státní plavební správa. Na základě jednání s pořádkovými složkami Policejního prezidia byl dán v tom smyslu MDS ČR podnět k doplnění zákona o vodách a podnět k doplnění § 34 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích.
V průběhu celého roku byla, ve formě připomínek, doplňování a drobných úprav, věnována pozornost návrhu nového zákona o vnitrozemské plavbě. Posléze se těžišť v uvedené činnosti přesunulo do oblasti tvorby tzv. „malé novely“ zákona o vnitrozemské plavbě, na které se v současné době ještě pracuje.

Pro pracovníky pověřené státním dozorem byla v rámci vnitřní metodické činnosti, provedena v I. pololetí přednáška o přestupkovém právu, zakončená znalostním testem. Ve II. pololetí byla provedena vnitřní kontrola vedení odborné a správní agendy. Byl novelizován statut komise pro plavební bezpečnost, jednací řád a byli nově jmenováni členové této komise, jako poradního orgánu ředitele Státní plavební správy.

Po srpnové povodni se pro účely odboru plavby a vodních cest MDS ČR podávala hlášení o postupu odborného šetření případů plavidel, která v důsledku extrémně vysokých průtoků opustila svá stanoviště na vodní cestě, nasedla anebo byla pyrotechnicky likvidována.

Kromě uvedené činnosti, na základě dotazů organizací, spolků, ale i fyzických osob, byla průběžně po celý rok podávána vysvětlení, stanoviska, informace nebo vyjádření vztahující se k nejrozmanitějším problematikám v provozu na vodních cestách.

Oblast plavidel

Zásadní změnu, která proběhla v roce 2002 bylo přesunutí výkonných činností schvalování technických dokumentací a schvalování typu z metodického útvaru na pobočku Praha. V průběhu prvního pololetí byla dokončena knihovna lodních oborových norem a částečná reorganizace knihovny technických dokumentací plavidel. Obě knihovny však vlivem neprůzravných klimatických podmínek v srpnu loňského roku podlehly zkáze. Z personálních důvodů a v důsledku nutnosti odstraňování povodňových škod byla metodická činnost na úseku plavidel omezena na nutné minimum.

V porovnání s předchozími roky bylo případů schválených dokumentací a typů malých plavidel značně méně. Podle počtu podaných žádostí v prvním a druhém pololetí lze odhadnout, že hlavní příčinou tohoto stavu byly srpnové povodně. Dalším možným důvodem je zvýšení počtu novostaveb u nichž se předpokládá zapsání do námořního rejstříku. U schválených typů malých plavidel se projevila rovněž změna legislativy pro výrobu a dovoz rekreačních plavidel.

Oblast plavecké způsobilosti

Podle plánu metodické činnosti byla vytvořena univerzální žádost o vydání plavebního dokladu a s ní související dokumenty. Byly připraveny otázky pro zkoušky způsobilosti vůdců plavidel k plavbě podle radaru. Vzhledem k tomu, že současná legislativa vydávání radarových patentů nepodporuje nebyly dosud zkoušky zrealizovány.

Na úseku malých plavidel byl rozhodnutím ředitele vydán rozsah zkoušky vůdce malého plavidla s aktualizovaným souborem otázek z plavebního provozu, nově zpracovaným souborem otázek z doplňkové části – problematika vedení plachetnic a nově zařazenými předměty technické základy a základy první pomoci do základní části zkoušky.

Dopracován, předán k připomínkám a podle připomínek upraven byl soubor otázek ke zkoušce vůdce rekreačního plavidla – způsobilost 2, do kterého byly zařazeny předměty základy mezinárodního námořního práva, základy navigace a IALA, základy meteorologie a základy bezpečnosti a záchrany života na moři.
V souvislosti s nástupem nové pracovnice na úsek vydávání průkazů způsobilostí vůdců malých a rekreačních plavidel v Praze byla zejména v počátcích zvýšena spolupráce s tímto úsekem a byl zde prováděn intenzivnější metodický dohled.

V průběhu roku byla poskytována metodická pomoc učňovskému oboru strojník pro lodní dopravu v SOZU dopravním a strojírenském v Děčíně.

Oblast dokladů osob se prezentovala na výstavě Lodě a karavany 2002 i na Yachtshow 2002, kde bylo poskytnuto plavecké veřejnosti velké množství informací.

**Oblast mezinárodních vztahů**

Oblast mezinárodních vztahů byla tradičně a účelově orientována a rozvíjena zejména směrem k orgánům, institucím a médiím Evropské unie, Evropské hospodářské komise Společenství národů, Spolkové správy plavby a vodních cest SRN a dalších plavebních iniciativách a organizacím v zahraničí. Sestávala jednak z fyzické účasti a reprezentace na pořádaných jednáních a akcích, jednak z korespondenční komunikace a spolupráce a dále z monitoringu a rešerší tištěných a elektronických informačních médií.

V dubnu se Státní plavební zúčastnila veřejné prezentace a panelové diskuse o plánovaných stavebně-plavebních projektech na českém úseku dolního Labe uspořádané regionálním tiskovým médím Sachsische Zeitung (Saskými novinami) v jeho sídelní budově v Drážďanech. Diskuse se živě zabývala osvětlením racionálně-ekonomických a ekologických aspektů plánovaných plavebních stupňů.

V dubnu v Duisburku a v září v Bruselu se zástupci Státní plavební správy a Ministerstva dopravy a spojů ČR zúčastnili dvou seminářů pořádaných Kanceláří TAIX (technické nápomoci výměnné informací) Generálního ředitelství pro rozšíření € Evropské komisi, Brusel, Belgie. První seminář byl zaměřen na odpadní hospodářství ve vnitrozemských přístavech, druhý na bezpečnost v vnitrozemských přístavech. Semináře byly instruktivním a interaktivním odborným fórem k prezentaci a akvizici informací o stávajícím stavu legislativy a praxe v přepravách nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách a odpadního hospodářství v přístavech.

V polovině května proběhlo v Drážďanech každoroční pracovní jednání mezi Státní plavební správou a Ředitelstvím plavby a vodních cest – východ, WSD Ost. Jednání se zabývalo výměnou informací o nových předpisech, plánovanou výstavbou Labe, problematikou plaveckých služebních knížek, vývojem situace v odvětví vnitrozemské plavby, rekreační a sportovní plavbě, elektronickými mapami, ochrannými přístavy apod.

Začátkem června se zástupce Státní plavební správy spolu se zástupcem Ministerstva dopravy a spojů ČR účastnil 24. zasedání Pracovní skupiny EHK/OSN pro unifikaci technických a bezpečnostních předpisů ve vnitrozemské plavbě. Agenda jednání sestávala zejména z revize a novelizace Evropských pravidel plavebního provozu (CEVNI), znaky a signály na vodních cestách, vybavení plavidel radarem a indikátorem natačení, unifikace říčně-námořních plavidel aj.

V červnu se Státní plavební správa účastnila 23. zasedání Smíšeného výboru pro vnitrozemskou plavbu ČR-SRN ve Štutgартu. Předmětem jednání byly vzájemné přepravy, administrativní vedení plaveckých služebních knížek, zlepšení plavebních poměrů na Labi, rekreační a sportovní plavba (provozováním skútrů) a novými plavebně bezpečnostními předpisy.

Koncem června proběhlo na Lipně pracovní setkání mezi Státní plavební správou a slovenskou Štátňou plavebnou správou. Obě strany se vzájemně
informovaly o celkové situaci a tvorbě nových předpisů v plavbě, o výstavbě a splavňování vodních cest, plavebním využívání řeky Moravy, konzultovaly právní úpravu plavby rychlých plavidel a skútrů, postup prací na digitalizaci plavebních map aj.


V září se rovněž pracovník Státní plavební správy, zastávající vládní členství v Mezinárodním plavebním sdružení PIANC, zúčastnil jeho 30. kongresu v Sydney v Austrálii. Hlavními tématickými obory kongresu byly vnitrozemské vodní cesty a plavba, námořní doprava (zahrnující též stavbu přístavů, rozvoj a řízení přístavů, prohrábky, užívání balastní vody a modelový výzkum), vodní doprava v souvislosti s životním prostředím (pobřežní biochirana, trvale udržitelný rozvoj vodních cest a přístavů), rekreační plavba a bezpečnostní aspekty plavby. Za Českou republikou byl přednesen příspěvek o napojení vodních cest ČR na evropskou síť.

Dále se v září zástupci Státní plavební správy zúčastnili konference s mezinárodní účasti Plavebné dny 2002 v Podbánském na Slovensku. Konference byla tradičním fórem odborníků z odvětví plavby, vodního hospodářství a stavitelství. Na konferenci byly prezentovány a diskutovány aktuální otázky související s plavbou na vnitrozemských vodních cestách a jejím rozvojem.

Oblast poskytování informací


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vydané plavební vyhlášky</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Číslo</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1/2002</td>
</tr>
<tr>
<td>2/2002</td>
</tr>
</tbody>
</table>
11. Hospodaření

11.1. Schválený rozpočet

Ministr dopravy a spojů ČR stanovil Státní plavební správě závazné ukazatele rozpočtu na rok 2002 takto:

<table>
<thead>
<tr>
<th>I. Příjmy celkem</th>
<th>220 tis. Kč</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>II. Výdaje celkem</td>
<td>66 429 tis. Kč</td>
</tr>
<tr>
<td>V tom:</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1) Běžné výdaje celkem</td>
<td>33 376 tis. Kč</td>
</tr>
<tr>
<td>2) Výdaje na financování programu reprodukce invest. majetku</td>
<td>33 053 tis. Kč</td>
</tr>
</tbody>
</table>

11.2. Vývojové tendence hospodaření


<table>
<thead>
<tr>
<th>Rok</th>
<th>1997</th>
<th>1998</th>
<th>1999</th>
<th>2000</th>
<th>2001</th>
<th>2002</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Příjmy v tis. Kč</td>
<td>466</td>
<td>360</td>
<td>546</td>
<td>1 375</td>
<td>1 745</td>
<td>512</td>
</tr>
<tr>
<td>Výdaje v tis. Kč</td>
<td>59 040</td>
<td>44 195</td>
<td>46 368</td>
<td>62 785</td>
<td>51 139</td>
<td>64 598</td>
</tr>
<tr>
<td>Z toho: Běžné výdaje</td>
<td>22 620</td>
<td>22 055</td>
<td>26 024</td>
<td>30 368</td>
<td>32 148</td>
<td>41 203</td>
</tr>
<tr>
<td>Investiční výdaje</td>
<td>36 420</td>
<td>22 140</td>
<td>20 344</td>
<td>32 417</td>
<td>18 991</td>
<td>23 395</td>
</tr>
</tbody>
</table>

11.3. Příjmy rozpočtových organizací


11.4. Správní poplatky a pokuty

V roce 2002 bylo formou kolků vybráno 2 230 710 Kč za 9 943 úkonů podléhajících správním poplatkům.

Dále bylo Státní plavební správou vybráno formou blokových pokut 22 500 Kč za 44 případů. Peníze byly odvedeny příslušným Finančním úřadům.


11.5. Rozpočtové výdaje

a) Investiční výdaje

Přidělené prostředky byly použity zejména na dokončení rekonstrukce pobočky Praha, rekonstrukci pobočky Přerov, výstavbu plovoucí garáže, doplnění a náhradu
výpočetní techniky, přístrojů a kancelářské techniky, projektové práce GIS, nákup SW, rekolaudaci uvolněného bytu v objektu 1146 na kanceláře a projektové práce na úpravy objektů 1146 a 24.

Vzhledem ke škodám, způsobeným srpnovou povodní na majetku státu přehodnotila SPS důležitost systémově určených výdajů státního rozpočtu a rozhodla se část předpokládaných nákladů hradit z úspor přidělených prostředků na rok 2002.


b) Neinvestiční výdaje

Prostředky, přidělené na provoz Státní plavební správy na rok 2002, byly využity podle schváleného plánu. U neinvestičních výdajů bylo ušetřeno 45 545,89 Kč, z toho u odvodů zdravotního a sociálního pojištění o 37 894 Kč.

Z přidělených prostředků ve výši 5 000 tis. Kč určených k zaměření plavební cesty a lokalizaci překážek a k vyzdvihení vraků plavidel nebylo využito 1 301 944 Kč, protože vltavská vodní cesta byla do konce roku 2002 nepřístupná.

12. Plán práce a mezd

12.1. Zaměstnanci

Státní plavební správě byl závazně stanoven počet zaměstnanců na rok 2002 na 80 osob.

Ve Státní plavební správě činil v roce 2002 průměrný evidenční počet zaměstnanců ve fyzických osobách 80,35 a průměrný počet zaměstnanců přepočtený 79,96 osob.

12.2. Absence a úrazovost

V roce 2002 bylo v úřadě odpracováno 17 430 dnů. Absence na pracovišti činila 700 dnů, z toho nemoc 531 dnů, tj. 2,93 %, ošetřování člena rodina 33 dnů, tj. 0,18 %, důležité osobní překážky v práci 9 dnů, tj. 0,05 %, studijní volno 13 dnů, tj. 0,07 %, překážky z důvodu obecného zájmu 3 dny, tj. 0,02 %, pracovní volno bez náhrady mzdy 8 dnů, tj. 0,04 % a z důvodu překážek na straně zaměstnavatele – povodeň bylo zameškáno 103 dnů, tj. 0,57 %.

12.3. Mzdové prostředky


<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Počet zaměstnanců (prům. evid. přepoč.)</td>
<td>80</td>
<td>80</td>
<td>80</td>
<td>0</td>
<td>100</td>
<td>1,00</td>
</tr>
<tr>
<td>MP celkem z toho:</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- mzdy</td>
<td>15 605</td>
<td>16 673</td>
<td>16 673</td>
<td>0</td>
<td>100</td>
<td>1,07</td>
</tr>
<tr>
<td>- OON</td>
<td>61</td>
<td>65</td>
<td>65</td>
<td>0</td>
<td>100</td>
<td>1,07</td>
</tr>
<tr>
<td>Průměrný plat</td>
<td>16 255</td>
<td>17 368</td>
<td>17 368</td>
<td>0</td>
<td>100</td>
<td>1,07</td>
</tr>
</tbody>
</table>
13. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti

Ve vnitrozemské plavbě v České republice pokračoval trend z minulých let. I nadále zůstává provoz rekreačních plavidel hlavní oblastí plavebního provozu na vodních cestách, zatímco provoz komerčních plavidel nadále stagnuje. V roce 2002 však byl tento provoz výrazně ovlivněn dvěma skutečnostmi. V platnost vstoupily nové předpisy o užívání povrchových vod k plavbě a významnou část vodních cest zasáhly srpnové povodně.

Od 1. ledna roku 2002 vstoupil v platnost nový vodní zákon. V tomto zákoně byly nově upraveny podmínky pro užívání povrchových vod k plavbě, zejména pokud se týká užívání pro plavbu plavidel poháněných spalovacími motory. Jednoznačně a pochopitelně byl provoz plavidel se spalovacími motory zakázán v ochranných pásmech vodních zdrojů I. stupně a na nádržích určených vodoprávním rozhodnutím výhradně pro chov ryb. Zákon současně zmocnil Ministerstvo dopravy a spojů ČR k vydání prováděcí vyhlášky, která podrobněji upraví podmínky pro užívání povrchových vod k plavbě a stanoví též vodní nádrže a vodní toky na nichž je plavba plavidel se spalovacími motory zakázána, nebo jinak omezena. Tato vyhláška byla dlouhodobě připravována a projednávána ještě před nabytím účinnosti vodního zákona. Na jejich záslužích se shodly experti ministerstva dopravy s experty z ministerstva životního prostředí i z ministerstva zemědělství. K těmto zásadám patřilo omezení rychlosti plavby na vodních cestách, s výjimkou dopravně významných vodních cest a omezení provozu povrchových skútrů a vodního lyžování jen na vymezené dráhy a ve vymezeném čase. Připravovaná vyhláška se však díky mediální kampani připravována a projednávána ještě před nabytím účinnosti vodního zákona. Na jejich zásadách se shodly experti ministerstva dopravy s experty z ministerstva životního prostředí i z ministerstva zemědělství. K těmto zásadám patřilo omezení rychlosti plavby na vodních cestách, s výjimkou dopravně významných vodních cest a omezení provozu povrchových skútrů a vodního lyžování jen na vymezené dráhy a ve vymezeném čase. Připravovaná vyhláška se však díky mediální kampani stala předmětem vášní významných sporů zastánců a odpůrců rekreační plavby. To vedlo k tomu, že její vydání bylo stále odkládáno a byly v ní stále provedeny různé úpravy. Tyto odklady a úpravy se však týkaly pouze detailů vyhlášky a neměly zásadní vliv na zmíněné zásady. Vyhláška vstoupila v platnost 14. června 2002.

Zkušenosti s uplatňováním ustanovení vyhlášky nejsou zatím významné, protože do rekreačního provozu, zejména na nádržích vltavské kaskády, nepříznivě zasáhla srpnová povodeň. Při kontrolách, prováděných v době od nabytí účinnosti vyhlášky do povodně, bylo zjištěno, že její ustanovení jsou v podstatě respektována. Pokud došlo k jejímu porušení, jednalo se především o nespokojenost se výsledky vyhlášky a její přílišně náročnosti. To vedlo k tomu, že její vydání bylo stále odkládáno a byly v ní stále provedeny různé úpravy. Tyto odklady a úpravy se však týkaly pouze detailů vyhlášky a neměly zásadní vliv na zmíněné zásady. Vyhláška vstoupila v platnost 14. června 2002.
chráněných místech. I když ani situace plavidel umístěných v přístavech Radotín a Holešovice nebyla při kulminaci povodně jednoduchá, podařilo se jí díky profesionálnímu přístupu posádek plavidel zvládnout. Pracovníci Státní plavební správy situaci plavidel v přístavech v průběhu povodně monitorovali.

Mediálně velmi sledované byly případy lodě Christián Marco, která stála v Praze na nábřeží nad Karlovým mostem, a tlačného člunu v Kralupech nad Vltavou. U lodě Christián Marco se i díky přispění pracovníků Státní plavební správy podařilo dosáhnout toho, že loď nebyla úmyslně potopena pomocí trhavin a po přijetí odpovídajících opatření povodeň přestála bez vážnějších následků.

V případě tlačného člunu v Kralupech nad Vltavou krizový štáb z obavy, že člun není dostatečně pevně vyvázan a po případném utržení by mohl narazit do mostu nebo lásky či produktovodu a vážně je poškodit, rozhodl o potopení člunu jeho odstřelením. Po odstřelení plavidla však došlo k jeho využití z úvazů, plavidlo narazilo do mostu a poškoilo jej. Pak bylo dále unášeno pro účely a jen náhodou neskončilo přímo na jezu v Mšejovicích, což by vedlo k jeho vážnému poškození. Plavidlo uvázlo na břehu mezi náhonem na elektrárně a horní rejdu plavební komory a poškovido v ní svodidla. Plavidlo bylo po odstřelu a následném unášení prudem tak poškozeno, že muselo být sešrotováno.

Při povodni byla také poškozena nebo zničena řada malých plavidel nebo plovoucích zařízení, které jejich provozovatelé nedostatečně zajistili před účinky povodně. Všechna plavidla zničená při povodni jsou na základě žádostí vlastníka či provozovatele postupně vyřazována z evidence vedené Státní plavební správou.

Po skončení povodně se pracovníci Státní plavební správy věnovali na jedné straně odstraňování následků povodně ve vlastních objektech zasažených povodně, jednak zjišťování dopadu povodně na stav vodní cesty a plavidla. Stejně jako v jiných oblastech i ve vnitrozemské plavbě srpnová povodeň přinesla řadu nových zkušeností a poznatků. Tyto zkušenosti a poznatky se Státní plavební správa bude snažit vyhodnotit a potřeby zlepšovat, jak v oblasti preventivní tak i při řešení mimořádných situací na vnitrozemských vodních cestách v České republice.

Četnost provozu tak zvané velké plavby na sledované dopravně významné vodní cesty vodním toku Labe byl v roce 2002 výrazně ovlivněn probíhajícím konkursem na dopravu ČSPL, a. s., a srpnovou povodně. Prodej společnosti ČSPL, a. s., proběhl v závěru roku a projevím se v činnosti SPS následně. Proběhnu správní řízení s novými provozovateli přístavů pro stanovení podmínek k provozu přístavu. V plavebním rejstříku a lodních dokladech budou postupně prováděny změny u prodaných plavidel dle žádostí nových vlastníků. Důsledky srpnové povodně ve vztahu ke stavu vodní cesty byly vyhodnoceny a navržena opatření, která jsou projednávána se správcem vodní cesty a provozovateli přístavu.

V roce 2002 skončilo dvouleté přechodné období pro zavedení plaveckých služebních knížek (PSK) České republiky. Dosud bylo vydáno přes 2 000 těchto knížek. České plavecké služební knížky se staly nedílnou součástí dokumentů našich plavců a respektuji je plně všechny státy Centrální komise pro plavbu na Rýně (CKR). Rozšiřuje se jejich využívání i na cizích plavidlech a cizími státními příslušníky. V současné době probíhá sladování postupu Státní plavební správy s úřady států CKR při zapisování zdravotní i odborných kvalifikací do našich cizích PSK podle různých předpisů. Potřebe způsobuje rozdílný obsah kvalifikace kormidelník, strojímnistr nebo strojník a lodník. Tento problém bude potřeba vyřešit v legislativě.
Samostatným problémem je potvrzování délky plaveb (praxe) na vodních cestách ČR i v zahraničí, které se musí provádět periodicky každých 12 měsíců u všech držitele PSK. Se státy CKR byla projednána spolupráce v této oblasti.
14. Organizační schéma Státní plavební správy
15. Územní působnost Státní plavební správy
16. Kde nás najdete

Státní plavební správa – ředitelství
Adresa: Jankovcova 4
170 04 Praha 7 – Holešovice
Telefon: 234 637 111
Fax: 283 870 514
E-mail: reditelstvi@spspraha.cz

Státní plavební správa – pobočka Praha
Adresa: Jankovcova 4
170 04 Praha 7 – Holešovice
Telefon: 234 637 111
Fax: 234 637 553
Mobil: 606 690 011 (pro hlášení plavební nehody)
E-mail: pobocka@spspraha.cz

Státní plavební správa – pobočka Děčín
Adresa: Labská 694/21
405 01 Děčín
Telefon: 412 557 411
Fax: 412 516 586
Mobil: 606 690 012, 606 690 025 (pro hlášení plavební nehody)
E-mail: pobocka@spsdecin.cz

Státní plavební správa – pobočka Přerov
Adresa: Bohuslava Němce 640
750 02 Přerov
Telefon: 581 284 254
Fax: 581 284 256
Mobil: 606 690 013 (pro hlášení plavební nehody)
E-mail: pobocka@spsprerov.cz

Webová stránka Státní plavební správy: www.spspraha.cz

Úřední hodiny: pondělí a středa od 8.00 do 11.30 a od 13.00 do 17.00 hodin.