

ZPRÁVA

o činnosti úřadu v roce 2004



č. j. 244/Ř/05

Státní plavební správa
březen 2005

Obsah

1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2004	5
2. Kolektiv vedení.....	5
3. Úvod	6
4. Plnění ročních úkolů	7
Úkol č. 1	7
Úkol č. 2	7
Úkol č. 3	8
Úkol č. 4	8
Úkol č. 5	8
Úkol č. 6	9
Úkol č. 7	10
5. Dozor na vodní cesty a přístavy	11
5.1. Plavební poměry.....	11
5.2. Stavby a úpravy na vodních cestách	13
5.3. Správní jednání.....	18
6. Dozor na plavební provoz a plavební nehody	24
6.1. Plavební provoz	24
6.2. Dozor na plavební provoz	25
6.3. Plavební nehody	29
7. Dozor na plavidla a plovoucí zařízení.....	31
7.1. Plavidla jiná než malá a plovoucí zařízení	31
7.2. Malá plavidla.....	34
7.3. Plavební rejstřík	36
8. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel.....	38
8.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých	38
8.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel.....	42
9. Správní akty.....	44
10. Průřezová a metodická činnost	47
11. Hospodaření	55
11.1. Schválený rozpočet	55
11.2. Vývojové tendence hospodaření.....	55
11.3. Příjmy rozpočtových organizací	55
11.4. Správní poplatky a pokuty.....	55
11.5. Rozpočtové výdaje	56
12. Plán práce a prostředků na platy	57
12.1. Zaměstnanci	57
12.2. Absence a úrazovost	57
12.3. Prostředky na platy	57
13. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti.....	58
14. Organizační schéma Státní plavební správy	60
15. Územní působnost Státní plavební správy	61
16. Kde nás najdete.....	62

1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2004

Název správního úřadu:

Státní plavební správa

Adresa sídla:

Jankovcova 4, 170 04 Praha 7

IČO:

00003352

Právní forma:

Organizační složka státu

Datum vzniku:

1. 10. 1995

Působnost Státní plavební správy:

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

Počet zaměstnanců:

89

2. Kolektiv vedení

Ing. Luděk Cidlina

ředitel

Ing. Václav Novák

ředitel odboru kontroly a metodiky a zástupce ředitele

Ing. Jaroslav Bimka

ředitel kanceláře úřadu

Ing. Tomáš Häckl

ředitel pobočky Praha

Ing. Jarmila Hölllová

ředitelka pobočky Děčín

Ing. Alois Hlušička

ředitel pobočky Přerov

3. Úvod

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

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

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

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

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

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

4. Plnění ročních úkolů

Úkol č. 1

Po uzavření převodů vlastnických práv ve veřejném přístavu Děčín-Rozbělesy provést řízení ve věci stanovení podmínek provozování přístavu.

Plnění

Na jaře roku 2004 s účinností od 10. 5. 2004 bylo provedeno odkoupení vlastnictví úpadce Československé plavby labské, a. s. v konkurzu, Děčín, v přístavu Děčín-Rozbělesy, který je tvořen levým břehem Labe v říčním km 92,0–94,2 s přístavním bazénem a přílehlou pozemní částí, novým provozovatelem pozemní části přístavu – společností Alecra, s. r. o., se sídlem Jestřabí č. p. 4, 595 01 Velká Bíteš. Od 1. 6. 2004 byl majetek společnosti Alecra v přístavu pronajat společností ČSPL, a. s., se sídlem Karla Čapka 211/1, 405 91 Děčín 1, která je současným provozovatelem pozemní části přístavu Děčín-Rozbělesy. V návaznosti na uvedené skutečnosti zahájila Státní plavební správa – pobočka Děčín v létě 2004 správní řízení ve věci stanovení podmínek provozování tohoto veřejného přístavu. Řízení bylo ukončeno vydáním Rozhodnutí Státní plavební správy – souhlasu s provozem přístavu dne 10. 11. 2004. Jako provozovatel vodní části přístavu byl tímto rozhodnutím určen státní podnik Povodí Labe, se sídlem Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové. Tento účastník řízení proti vydanému rozhodnutí podal dne 1. 12. 2004 odvolání. O tomto odvolání byli vyrozuměni všichni účastníci řízení a dotčené orgány státní správy. Po obdržení jejich vyjádření bylo odvolání postoupeno Ministerstvu dopravy České republiky k závěrečnému rozhodnutí.

Úkol č. 2

Provést zásadní úpravu informačního systému a zabezpečit přenesení dat ze stávajících databází do nového programu evidencí tak, aby nový informační systém byl plně funkční do konce roku 2005.

Plnění

V průběhu roku byly prováděny práce na nově vyvíjeném informačním systému. V listopadu byla dána do provozu testovací verze a následně i verze k vlastnímu ukládání dat. Po přenesení dat byl systém testován a jeho funkčnost byla průběžně připomínkována. V současné době probíhá zkušební provoz a jsou postupně odstraňovány objevující se nedostatky tak, aby bylo dosaženo jeho plné funkčnosti ve stanoveném termínu.

Do informačního systému byl proveden import dat z plavebního rejstříku vedeného na pobočce Děčín. Data z ostatních pracovišť budou zanesena v průběhu I. čtvrtletí 2005. Následně bude provedena jejich kontrola a aktualizace.

Úkol č. 3

Zabezpečit zpracování statistického šetření za rok 2003 o struktuře lodního parku podnikatelských subjektů ve vodní dopravě, vodních cestách a plavebních nehodách podle schválené metodiky a jeho předání v požadovaném termínu.

Plnění

Ministerstvu dopravy České republiky byly v požadovaném termínu odevzdány příslušné statistické výkazy prostřednictvím Centra dopravního výzkumu.

Úkol č. 4

V souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie připravit potřebné dokumenty pro plavidla a posádky plavidel v termínu do 30. 4. 2004.

Plnění

Ke dni vstupu ČR do Evropské unie (EU) zahájila Státní plavební správa vydávání nového typu průkazu způsobilosti kapitánům I. třídy a průkazu způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru. Nové průkazy jsou plastové karty formátu ID 1, tedy 85 x 54 mm, odpovídající směrnici EU č. 96/50 EC.

Pro provozovatele plavidel bylo zahájeno vydávání dokumentů Osvědčení o příslušnosti k plavbě na Rýně a Osvědčení o vlastnictví plavidla. V tomto termínu bylo rovněž vydáno sdělení Státní plavební správy o přepravě věcí a cestujících po vnitrozemských vodních cestách mezi členskými státy EU a kabotáži v EU, ve kterém byla plavecká veřejnost seznámena s nařízeními Rady (EHS) 2919/85, 3921/91 a 1356/96.

Úkol č. 5

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

Plnění

V hodnoceném období spolupracovala Státní plavební správa s Ministerstvem dopravy České republiky (dále ČR) na přípravě nového zákona o pravidlech plavebního provozu. V polovině roku, po proběhlém mezirezortním připomínkovém řízení, byly práce na přípravě zákona přerušeny. Důvodem byly kapacitní možnosti odboru legislativy Ministerstva dopravy ČR. V průběhu roku pak byly připomínkovány novelizace zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a vyhlášek č. 222/1995 Sb., č. 223/1995 Sb. a č. 241/2002 Sb. Koncem roku byl zpracován a předán návrh nového znění vyhlášky č. 224/1995 Sb. Stanoviska, posudky a vyjádření k právním předpisům a dokumentům týkajícím se ostatních ministerstev a správních úřadů byly na požádání zasílány Ministerstvu dopravy ČR v požadovaných termínech. Bylo vypracováno i několik stanovisek k peticím občanských sdružení.

Úkol č. 6

V letním období provádět zesílený dohled nad rekreační plavbou, především v oblastech s vyšší koncentrací rekreačních aktivit.

Plnění

V období letní rekreační sezóny od června do září 2004 bylo na vodních cestách s převládajícím rekreačním provozem provedeno celkem 296 celodenních kontrol zaměřených na dohled plavebního provozu. Z toho se uskutečnilo 84 kontrol o víkendech a svátcích a 2 kontroly byly zaměřeny na noční plavební provoz. Kontrolováno bylo více jak 700 plavidel, jejichž vůdci se dopustili 114 přestupků. Tyto byly převážně řešeny na místě uložením blokové pokuty, dále pak napomenutím, projednáním na místě bez uložení sankce nebo následně zkrácenou formou vyřízení zjištěných přestupků rozhodnutím v příkazních řízeních. Struktura zjištěných přestupků se oproti roku 2003 nezměnila a do určité míry se liší podle jednotlivých oblastí. Podrobněji je proto rozebrána v následujících odstavcích. Celkově zesílený dohled na rekreační provoz plavidel, tak jako každý rok, přispívá k omezení protiprávního jednání při provozování plavidel v rekreačním provozu.

V oblasti působnosti pobočky Praha bylo provedeno celkem 105 celodenních kontrol zaměřených na dohled nad plavebním provozem. Ty byly v převážné míře situovány na vltavskou kaskádu, Prahu, zdrž vodního díla Hracholusky a oblast mezi Lysou nad Labem a Mělníkem na středním Labi. Z celkového počtu vykonaných kontrol bylo 55 kontrol o víkendech a svátcích. Proběhla také 1 kontrola nočního plavebního provozu. V době zesíleného dohledu na rekreační provoz bylo na vodních cestách zkontrolováno celkem 413 malých plavidel.

Intenzivní kontrolní činnost se projevila v počtu zjištěných přestupků v provozu malých plavidel. V období od června do září bylo zjištěno celkem 80 přestupků, které byly vyřešeny na místě uložením blokové pokuty. Další zjištěné přestupky byly řešeny s vůdci plavidel v rámci přestupkových řízení. Celkem ve 30 případech byla použita zkrácená forma vyřízení zjištěných přestupků rozhodnutím v příkazních řízeních. Zjištěná porušení předpisů ze strany provozovatelů plavidel byla pak dále řešena ve správních řízeních s těmito provozovateli.

Struktura zjištěných přestupků je obdobná jako v roce 2003. Přetrvává porušování režimu plavby, vedení plavidla bez průkazu způsobilosti k jeho vedení a provoz vodních skútrů mimo úseky vodních cest, na kterých je jejich provoz povolen. Nejčastěji zjištěným přestupkem v plavebním provozu u malých plavidel v letním období byla plavba nad výtlačný režim plavby, a to v 29 případech, vedení vodního skútru v místech, kde jeho provoz není možný – ve 12 případech, a vedení plavidla bez průkazu způsobilosti k jeho vedení – ve 12 případech.

V oblasti působnosti pobočky Děčín bylo v letním období provedeno celkem 56 kontrol plavebního provozu zaměřených na rekreační provoz, z toho 13 víkendových. Kontroly byly prováděny především na labské vodní cestě, ale i na vodních cestách účelových a doplňkově i ostatních vodních cestách. V plavbě malých plavidel na vodních cestách účelových bez zákazu plavby plavidel se spalovacími motory (Máchovo jezero, Horka, Rozkoš, Skalka a Velké Žernoseky) bylo kontrolováno vybavení plavidel platnými lodními doklady a vedení způsobilými osobami. Na vodních cestách účelových se zákazem plavby plavidel se spalovacími motory (Nechranice, Jesenice) byl prováděn dohled nad dodržováním tohoto zákazu.

Konkrétně bylo v sezóně 2004 zjištěno celkem 18 přestupků, za něž bylo vůdcům malých plavidel uloženo 10 blokových pokut, 5 napomenutí a ve třech případech byl přestupek vyřízen projednáním na místě bez uložení sankce. Při postihování zjištěných přestupků nevznikaly s přestupci problémy. Na základě výsledků prováděného dohledu lze konstatovat, že v územní působnosti pobočky Děčín probíhal v sezóně 2004 rekreační plavební provoz bez závažného porušování předpisů a nedocházelo ani ke stížnostem ze strany občanů.

Za nejčastější přestupek lze označit používání plavidla bez evidenčního označení, případně špatně čitelné evidenční označení (celkem 6 případů) či plavbu bez lodních dokladů (celkem 5 případů) a vedení plavidla bez průkazu způsobilosti (celkem 3 případy), což bylo s vůdci plavidel řešeno na místě napomenutím, případně uložení blokové pokuty dle § 11 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Mezi jinými zjištěnými přestupky lze uvést např. provozování vodního lyžování bez druhé osoby na plavidle (1 případ) nebo provozování wakeboardingu na vodním díle Jesenice bez příslušné plavební signalizace (1 případ).

V oblasti působnosti pobočky Přerov bylo provedeno celkem 35 kontrol, z toho 16 ve dnech pracovního klidu. Taktéž byla provedena 1 noční kontrola plavebního provozu. V době zesíleného dohledu na provoz rekreačních plavidel bylo zkontrolováno celkem 224 malých plavidel. Největší intenzita kontrol byla zaměřena na Baťův kanál, včetně výše uvedené noční kontroly a kontrol proplouvání plavebními komorami. Na Brněnské přehradní nádrži probíhaly kontroly ve spolupráci s Policií České republiky.

V období od června do září bylo zjištěno celkem 16 přestupků v provozu malých plavidel, které byly vyřešeny na místě uložení blokové pokuty. Dva zjištěné přestupky byly řešeny s vůdci plavidel zkrácenou formou správního řízení a následně byla uložena pokuta. Zjištěná porušení předpisů ze strany provozovatelů plavidel byla s těmito provozovateli řešena ve správních řízeních.

Struktura zjištěných přestupků se oproti minulým obdobím příliš nezměnila. Nejčastěji se jednalo o provozování plavidla bez lodních listin (7 případů), provozování neevidovaného plavidla, přestože evidenci podléhá (3 případy), provozování plavidla bez poznávacích znaků (3 případy). Dále byly zaznamenány 2 případy, kdy malé plavidlo vedla osoba bez průkazu způsobilosti, a také jeden případ, kdy plavidlo neplulo ve výtlačném režimu.

Úkol č. 7

Dokončit plán krizového řízení pro vnější i vnitřní činnost Státní plavební správy v předepsaném softwaru a předat jej do konce roku 2004 Ministerstvu dopravy ČR.

Plnění

Plány krizového řízení pro činnost Státní plavební správy za krizových situací byly zpracovány zvláště pro pracoviště Praha, Děčín a Přerov. S vedoucími zaměstnanci i se všemi výkonnými zaměstnanci byly provedeny semináře a úvodní nácviky činnosti krizového managementu. Plány byly zpracovány do požadovaného softwaru ministerstva dopravy a odeslány ve stanoveném termínu.

5. Dozor na vodní cesty a přístavy

5.1. Plavební poměry

Vltava

Vltavská vodní cesta byla v uspokojivém stavu a pro provoz plavidel bezpečná. Umožňovala provoz plavidel stanovených rozměrů. Z doby povodní v roce 2002 zůstaly pouze dílčí poškození vodní cesty, které neměly vliv na bezpečnost plavebního provozu. V souvislosti s prováděnými pracemi nebyl omezen ponor plavidel stanovený pro tuto vodní cestu na 180 cm.

Z důvodu zámrazy byl přerušen plavební provoz na konci měsíce ledna, a to od 26. 1. 2004. Po 3 dnech byl obnoven provoz plavebních komor Praha-Smíchov a Praha-Štvanice. Začátkem měsíce února pak byl provoz na vltavské vodní cestě obnoven v plném rozsahu.

V roce 2004 nebyl na vltavské vodní cestě přerušen plavební provoz z důvodu vysokých vodních stavů.

Plavební odstávka proběhla v plánovaném termínu v měsíci září a říjnu. Ze strany správce vodní cesty byly splněny všechny termíny v době plánované odstávky na plavebních zařízeních. Po dobu odstávky byl s omezením ponorů plavidel na 120 cm zachován provoz osobních plavidel ve zdrži Helmovského jezu v Praze. To bylo možné po projednání se správcem vodní cesty Povodím Vltavy, s. p., který pro případ průchodu velkých vod zachoval po dobu odstávky možnost proplavit plavidla plavební komorou Praha-Štvanice a případně napuštěním zdrže Praha-Trója umožnit plavidlům přemístění do ochranného přístavu.

Z důvodů oprav na vodním díle Orlík byly provedeny manipulace na vodních dílech Orlík a Slapy. Nebyly zajišťovány plavební hloubky v úseku Cholín–Kamýk nad Vltavou ve zdrži vodního díla Slapy, v celé délce zdrže vodního díla Kamýk a v úseku Podolsko–Kořensko na zdrži vodního díla Orlík. Dne 7. 9. 2004 pak z důvodu zaklesnutí hladiny na vodním díle Orlík byla zastavena plavba přes vodní dílo Kořensko. Poškození lodního výtahu pro malá plavidla na vodním díle Orlík při povodních v roce 2002 způsobilo, že nadále nebyl zajištěn převoz malých plavidel přes toto vodní dílo. Zkrácením doby oprav náplavek na dolní a horní vodě vodního díla Slapy byl však zajištěn převoz malých plavidel přes vodní dílo Slapy v hlavní rekreační sezóně. Převoz malých plavidel začal fungovat dne 28. 6. 2004.

V průběhu celého roku byl omezován a upravován plavební provoz v oblasti Karlova mostu v Praze. Důvodem byly jak přípravné a průzkumné práce, tak i koncem roku zahájená rekonstrukce Karlova mostu, respektive jeho pilířů č. 8 a 9. Po zahájení rekonstrukce Karlova mostu došlo ke změně průjezdných polí Karlova mostu a k úpravě plavebního provozu v jeho bezprostředním okolí.

Provádění staveb na vodní cestě zastavilo provoz na ní v roce 2004 ve čtyřech případech. Na dva dny v měsíci únoru na vodní cestě Berounka, z důvodu rekonstrukce mostu. V horním plavebním kanále plavební komory Praha-Podbaba pak na čtyři dny, po které byly prováděny přípravné průzkumné práce před zahájením stavby nového přemostění plavebního kanálu. Na jeden den v měsíci květnu ve zdrži Roztoky, kdy bylo důvodem uložení plynovodní shybky, a v téže zdrži pak v měsíci srpnu na dvě hodiny, z důvodu natahování vrchního vedení 22 kV.

Havárie na plavebních komorách byly příčinou zastavení provozu ve třech případech. Na jeden den v měsíci lednu byl zastaven provoz na plavební komoře

Hořín z důvodu poškození jedné vrátně způsobené nárazem plavidla. Na čtyři dny pak byl zastaven provoz na plavební komoře Roztoky, pro poruchu horních klapkových vrat. Jeden den pak byla mimo provoz plavební komora Praha-Smíchov, kdy byla důvodem havárie stavítka. V době od 1. února do 20. února byla v dopoledních hodinách zastavena plavba plavební komorou Praha-Smíchov. Důvodem tohoto omezení byly prováděné opravy záhozů pilířů Jiráskova mostu.

Osazení nových vzpěrných vrat na plavební komoře Praha-Smíchov si vyžádalo zastavení provozu plavební komory na jeden den v měsíci září. Dvě dopoledne byla zastavena plavba na stejné plavební komoře z důvodu natáčení filmových scén.

Střední Labe

Plavební poměry na středním Labi byly ovlivněny pouze ze začátku roku omezením ponoru plavidel. Snížení ponorů bylo způsobeno nánosy na vodní cestě. Ty se vytvořily po průchodu velké vody a po průchodu ledů v roce 2003. Velké objemy nánosů způsobily, že se na úseku středolabské vodní cesty Kostelec nad Labem–Mělník podařilo nánosy odtěžit až začátkem roku 2004. Ponor plavidel se tak vrátil na běžnou stanovenou hodnotu 210 cm až na konci měsíce ledna.

Zámraza byla příčinou zastavení plavby v celé délce středolabské vodní cesty ve dvou případech. Poprvé byla plavba zastavena od 8. ledna do 13. ledna. Podruhé od 26. ledna do 2. února.

V roce 2004 nebyl na středolabské vodní cestě přerušen plavební provoz z důvodu vysokých vodních stavů.

Plavební odstávka proběhla v naplánovaném termínu v měsících září a říjnu. Ze strany správce vodní cesty byl termín odstávek dodržen.

Dolní Labe - kanalizovaný úsek

Plavební podmínky v kanalizovaném úseku dolního Labe v roce 2004 lze charakterizovat jako mimořádně příznivé. K zastavení plavby v důsledku zámrazy v tomto úseku nedošlo. V úseku Mělník–Lovosice byla plavba z důvodu vysokých vodních stavů zastavena pouze 1 den v únoru a 3 dny v březnu, a to pouze pro poproudňí vlečné sestavy se dvěma a více jednotkami v závěsu. Plavba ostatních plavidel zde v hodnoceném období vzhledem k příznivým vodním stavům (max. 400 cm na úředním vodočtu v Mělníku) probíhala bez nutnosti zastavení plavby. Na tomto úseku probíhal plavební provoz v roce 2004 bez plavební odstávky.

Zhruba polovinu roku 2004 (celkem 192 dnů) bylo možno v úseku Mělník–Lovosice využívat zvýhodněných ponorů 210 cm při průtoku v profilu vodočtu Mělník nad 150 m³/s. Při průtocích v profilu vodočtu Ústí nad Labem nad 350 (400) m³/s bylo možno využívat v úseku Lovosice–Ústí nad Labem-Střekov zvýšených ponorů 210 (220) cm v 63 (48) dnech v prvním čtvrtletí.

Omezení plavebního provozu bylo na vodním díle České Kopisty kvůli rekonstrukci velké plavební komory. Plavební provoz na tomto vodním díle byl umožněn pouze malou plavební komorou o rozměrech 85 x 11 m. Omezení pro sestavy plavidel delší než 85 m spočívající v nutnosti postupného proplavování rozpojených plavidel trvalo po celý rok. Z důvodu odstraňování povodňových škod byla od konce června do konce července mimo provoz velká plavební komora Dolní Beřkovice. Havárie a opravy hydraulického systému na velké plavební komoře byly na začátku měsíce října příčinou jejího vyřazení z provozu na osm dní. Při obou přerušeniích provozu velké plavební komory Dolní Beřkovice zůstala v provozu malá plavební komora s užitnou délkou 84 m.

Dolní Labe - regulovaný úsek

Na vodní cestě v regulovaném úseku dolního Labe k zámraze nedošlo a k vysokým průtokům nad úroveň maximálního plavebního stavu také ne. Plavební podmínky v tomto úseku v hodnoceném období však nelze charakterizovat jako příznivé. Plavbu s neomezeným ponorem při plnosplavnosti bylo možno realizovat sporadicky (viz následující tabulka Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe), v celkovém součtu řádově cca 15 % roku. Naopak, v celkovém součtu zhruba čtvrt roku (viz zmíněná tabulka) se vyskytovaly tak nízké vodní stavy, že byl plavební provoz až na výjimky při krátkodobých nalepšovacích vlnách ze zdymadla Ústí nad Labem-Střekov z ekonomických důvodů provozovateli téměř zastaven.

Z důvodu plavebních překážek nebo oprav na vodní cestě v regulovaném úseku dolního Labe plavba zastavena nebyla. V hraničním profilu Labe ve Hřensku proběhla v březnu a říjnu celkem 3 krátkodobá místní přerušení plavby kvůli pravidelným společným měřením labských průtoků hydrometeorologickými ústavy České republiky a Spolkové republiky Německo v celkové délce 12 hodin. V květnu a červnu se uskutečnil společný nácvik zásahu hasičských sborů ČR a SRN a součinnostní cvičení na vybudování norných stěn na řece Labi pod Suchou Kamenicí při vzniku ropné havárie – z toho důvodu byl plavební provoz krátkodobě zastaven v úseku dolního Labe od km 105,00 do 106,70 ve třech dnech v celkové délce 5,5 hodiny. V říjnu bylo uskutečněno krátkodobé (2 hodiny za 2 dny) zastavení plavby v Děčíně z důvodu osazování deviátoru na most Budovatelů v rámci jeho opravy. V únoru, květnu a listopadu proběhlo půldenní krátkodobé omezení plavebního provozu při přepravě nadrozměrných lodních těles z loděnice Valtířov do Hřenska.

5.2. Stavby a úpravy na vodních cestách

Vltava

V roce 2004 pokračovalo odstraňování povodňových škod na vodní cestě způsobených povodní v roce 2002. Na úseku od Třebenic po Mělník byly v průběhu celého roku prováděny prohrádky vodní cesty a dílčí opravy vodních děl, poškozených za povodně 2002, z nichž některé byly zahájeny již v roce 2003. Byla provedena oprava vodního vývaru vodního díla Orlík. Na konci roku 2004 bylo vydáno stavební povolení na opravu lodního výtahu na tomto vodním díle. Ta byla zahájena ještě v roce 2004. Dokončení rekonstrukce je plánováno na konec roku 2005. V červnu byla rovněž dokončena oprava náplavek na dolní a horní vodě vodního díla Slapy.

Bylo opraveno břehové opevnění ve zdržích vodních děl Praha-Modřany, Praha-Trója a na laterálním kanále Vraňany-Hořín. Oprava břehového opevnění na laterálním kanále nebyla dokončena a bude pokračovat i v příštích letech.

Ve zdrži Praha-Modřany byly v rámci odstraňování nánosů odtěženy i některé koncentrační hrázky, které po výstavbě jezu Praha-Modřany ztratily svůj faktický význam. Byla obnovena část hráze na levém břehu, která byla protržena a částečně odplavena při povodni v roce 2002 v Praze-Zbraslavi. Na základě připomínek pracovníků Agentury ochrany přírody však hráz nebyla obnovena v původním rozsahu. Důvodem bylo zachování přirozené části laguny vodního toku a vytvoření mělkovodních pobřežních zón s přirozeným trdlištěm ryb. Tato úprava nemá vliv na bezpečnost plavby.

V roce 2004 bylo realizováno několik staveb, které přispějí ke zkvalitnění vybavenosti vodní cesty. Státní plavební správa se vyjadřovala k projektovým dokumentacím těchto staveb a její připomínky byly vesměs akceptovány. Ve zdrži vodního díla Kořensko, na území města Týn nad Vltavou, byla dokončena nábrežní zeď, která slouží ke stání plavidel, a to jak velkých tak i malých, využívaných k rekreaci. Ke zkvalitnění rekreačního provozu přispělo i vybudování čekacího stání pro malá plavidla na dolní a horní vodě u míst určených k převozu malých plavidel na vodním díle Slapy a rekonstrukce přístupové komunikace. V Kralupech nad Vltavou byla dokončena rekonstrukce nábrežní zdi poškozené při povodních. Při rekonstrukci byla místo šikmé hráze zvolena hráz kolmá, která podstatně zvyšuje komfort stání plavidel u této nábrežní zdi. Problémem je havárie mostního pilíře bývalého železničního mostu v Kralupech nad Vltavou. Jeho havarijní stav ohrožoval proplouvající plavidla. Z toho důvodu byla plavební dráha přenesena do druhého mostního pole. Správce vodní cesty vstoupil do jednání s majitelem mostu, aby došlo k nápravě nebo odstranění mostního pilíře.

V roce 2004 bylo vedeno jedno řízení s provozovatelem pozemní části veřejného přístavu Praha-Libeň, které vyústilo ve změnu základních pravidel provozu veřejného přístavu. Se správcem pozemní části veřejného přístavu Praha-Holešovice byla vedena intenzivní jednání. Ta se týkala zrušení železniční vlečky v části veřejného přístavu, která sloužila k obsluze kontejnerového překladiště. Tato byla zrušena a kontejnerové překladiště bylo ve zredukované formě přemístěno do jiné části veřejného přístavu. Na základě jednání došlo k redukci a novému vymezení území veřejného přístavu. To vše mělo vliv na „Základní pravidla provozu přístavu“, která byla změněna a Státní plavební správou odsouhlasena. Ze strany provozovatele pozemní části přístavu je připravováno přemístění lodního výtahu do veřejného přístavu Praha-Libeň. Pro tuto akci již bylo vydáno stavební povolení (rekonstrukce stávajícího vodního skluzu na lodní výtah). Zde se Státní plavební správa výrazně zasadila o to, aby na území Prahy zůstalo místo, kde existuje možnost vytažení plavidla na souš.

Proběhlo několik kontrol vodní cesty. Zejména v letních měsících je větší počet kontrol vykonáván na vodních cestách s rekreačním provozem. Dále proběhly dvě komplexní kontroly vodní cesty. Jedna z nich byla orientována na vltavskou kaskádu a druhá na úsek Třeбенice–Mělník. Kontrolám vodní cesty byli přítomni zástupci správce vodní cesty. Stav vodní cesty byl hodnocen jako uspokojivý. V průběhu roku byly provedeny technicko bezpečnostní dohledy na většině vodních děl. Těchto pravidelných dohledů se zúčastňuje Státní plavební správa a jsou při nich uplatňovány požadavky na zkvalitnění vodní cesty a zajištění její bezpečnosti. Připomínky vznesené při dohledech jsou zahrnuty do plánu oprav a údržby. Prohlídky potvrdily, že díla jsou v bezpečném a provozuschopném stavu.

Střední Labe

Stav středolabské vodní cesty je uspokojivý. Poslední výrazný nedostatek, omezené ponory v úseku Kostelec nad Labem–Mělník, byl odstraněn již na začátku roku. Proběhla kontrola vodní cesty za přítomnosti správce vodní cesty. Odstranění zjištěných závad je nárokováno na správci vodní cesty. Stav vodní cesty byl hodnocen jako uspokojivý. V průběhu roku byly provedeny technicko bezpečnostní dohledy na většině vodních děl. Těchto pravidelných dohledů se zúčastňuje Státní plavební správa a jsou při nich uplatňovány požadavky na zkvalitnění vodní cesty a zajištění její bezpečnosti. Připomínky vznesené při dohledech jsou zahrnuty do plánu

oprav a údržby a jsou průběžně řešeny. Prohlídky potvrdily, že díla jsou v bezpečném a provozuschopném stavu.

Za přítomnosti všech zainteresovaných, včetně Ministerstva dopravy České republiky, proběhlo jednání v přístavu Chvaletice. Stav tohoto přístavu, zvláště udržování plavebních hloubek, je neuspokojivý. Hlavním důvodem jsou nevyřešené vlastnické vztahy k pozemkům a s tím související absence údržby vodní části přístavu.

V rámci odstraňování povodňových škod byla dokončena oprava kilometráže v úseku Kostelec nad Labem–Mělník.

V době plavební odstávky na středolabské vodní cestě byly provedeny opravy a údržba plavebních komor a jejich vystrojení. Jak co do objemu prací, tak i finančně, byla nejnáročnější oprava dna plavební komory Kolín a částečná oprava dna plavební komory Hradištko.

Od dubna do konce srpna byl omezen plavební profil na dálničním mostě u Brandýsa nad Labem, kde probíhala rekonstrukce za provozu. Omezení profilu nemělo vážnější vliv na bezpečnost proplouvajících plavidel.

Dolní Labe

Stav vodní cesty je dobrý a umožňuje bezpečný a plynulý provoz na vodní cestě. Problémem, který přetrvává, je nános pod plavební komorou Dolní Beřkovice. Ten je řádně označen a plavební dráha je v bezpečném koridoru převedena k levému břehu. Odstranění nánosů brzdí kabel, který je v řečišti a nedovoluje použít techniku k odtěžení nánosů. Správce vodní cesty s vlastníkem kabelu intenzivně jedná.

V kanalizovaném úseku dolního Labe byla v závěru roku 2004 dokončena rekonstrukce velké plavební komory v Českých Kopistech. Na vodním díle Štětí byla na konci roku ukončena oprava malé plavební komory. V dolním plavebním kanále Lovosice byla zahájena výstavba překladní zdi, investorem této stavební akce je Ředitelství vodních cest ČR. V lednu byla zkolaudována lodní překladní poloha Českých přístavů, a. s., Praha v Račicích. Bez přerušení plavebního provozu pokračovala oprava silničního mostu v Litoměřicích. Při provádění prací v plavebním profilu mostu však bylo nutno dočasně přistoupit ke snížení podjezdné výšky průjezdního pole mostu z důvodu umístění závěsného lešení ze 7,0 m na 5,25 m. Toto opatření však nemělo žádný dopad na provozovatele plavby, neboť po dobu trvání uvedeného omezení nedošlo u žádného z nich k přepravě většího nákladu, než umožňovalo uvedené omezení. Na železničním mostě Žalhostice-Lovosice probíhala oprava pilíře. Zde muselo být přikročeno k dočasnému vyloučení plavebního provozu levým poproudním polem. Ve Štětí bylo zahájeno územní řízení pro výstavbu malé vodní elektrárny společností TRIALITY, o. p. s., Ronov nad Doubrovou. Pokračuje projektová příprava nového přemostění Labe z Litoměřic do Lovosic včetně dálničního přivaděče do průmyslové zóny Prosmyky. K této stavební akci se uskutečnilo samostatné jednání ohledně požadavků Státní plavební správy z hlediska bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu při výstavbě. Proběhlo jednání ve věci vybudování vysokovodního vázacího zařízení v horním plavebním kanále vodního díla Roudnice nad Labem.

V regulovaném úseku dolního Labe probíhala v roce 2004 oprava jižní rampy mostní konstrukce silničního mostu Budovatelů v Děčíně. Oprava, spočívající v zesílení nosné konstrukce mostu pomocí předepnutých lan pod mostním tělesem, byla prováděna na základě požadavků a podmínek Státní plavební správy. V roce

2005 bude pokračovat pracemi na severní rampě. Ve veřejném přístavu Ústí nad Labem-Krásné Březno byla zahájena výstavba nové překladní zdi v poloze „Ganzy“. Původním investorem akce byla akciová společnost České přístavy, Praha. Ve druhé polovině roku převzal rozestavěnou stavbu státní podnik Povodí Labe a v jejím dokončení pokračuje v roli investora stavby. Vyjádření byla vydána k investičním záměrům zřízení překladní polohy u haly H5 firmy TOPSPED, s. r. o., v Ústí nad Labem-Olšinkách, či zřízení Servisního centra v Centrálním přístavu v Ústí nad Labem. Proběhlo jednání ve věci vybudování vysokovodního vázacího zařízení v oblasti ústeckých přístavů a přístavu Děčín-Rozbělesy. Dále byla vydána vyjádření například k návrhu cyklostezky v úseku Děčín–Čertova voda či v Ústí nad Labem v úseku Mariánský most–loděnice. Na výstavbu stabilního havarijního profilu Labe pod ústím Suché Kamenice bylo Krajským úřadem Ústeckého kraje vydáno stavební povolení.

Bez přerušení plavebního provozu byly dokončeny prohrábkové práce v regulovaném úseku dolního Labe prováděné v rámci odstraňování povodňových škod. Ověření stavu plavební dráhy bylo provedeno v závěru roku měřickým plavidlem Valentýna. Výsledky tohoto kontrolního zaměření potvrdily odstranění podstatné většiny povodňových nánosů, akce bude ukončena v I. čtvrtletí 2005. Vznik usazenin je však stále se opakujícím problémem a v kritických lokalitách vznikají nánosy periodicky po každém průchodu vyšších vodních stavů. Jedinou nadějí na trvalé zlepšení plavebních podmínek v tomto úseku je realizace výstavby vodních děl. Státní plavební správa vydala v závěru roku aktualizované vyjádření k dokumentaci pro územní řízení stavby „Zlepšení plavebních podmínek řeky Labe od Střekova po státní hranici ČR/SRN – MDS 99“ – aktualizace 2002.

Ostatní vodní cesty

Na nádrži vodního díla Lipno došlo za minulá léta k největšímu stavebnímu ruchu ve spojitosti s plavebním provozem. Investice sloužící k rozvoji rekreační plavby byly od soukromých investorů.

Na zdrži vodního díla Hracholusky byl v letošním roce zaznamenán nárůst provozu malých plavidel využívaných k rekreaci. Vodní cesta je v odpovídajícím stavu a umožňuje bezpečný provoz plavidel.

V oblasti územní působnosti pobočky Děčín nabylo právní moci stavební povolení pro výstavbu objektů Veřejného přístavu pro vodní turistiku Píšťany, s. r. o. Investor akce, který se stal obětí finančního podvodu, byl nucen přistoupit k úspornějšímu řešení přístavního mola. Tato změna byla Státní plavební správou schválena, výstavba zařízení by měla být zahájena na jaře 2005. K této stavbě vydala Státní plavební správa stanovisko o náležitosti k vodní cestě pro možnost čerpání dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Řízení o vydání souhlasu s umístěním a provozem plovoucího zařízení pro chov ryb na vodní nádrži Nechanice na Ohři je z důvodu nedodání všech potřebných dokladů nadále přerušeno.

V průběhu roku byl projednán vodoprávním úřadem Magistrátu města Hradec Králové havarijní a povodňový plán půjčovny malých plavidel na Labi v tomto městě.

Na Máchově jezeře byl schválen provoz přístavu plavidel osobní lodní dopravy.

Tradiční zahájení plavební sezóny na sledované vodní cestě řece Moravě a průplavu Otrokovice-Rohatec (Bařův kanál) proběhlo na posledním úseku v Sudoměřicích od výklopníku po tabulové stavidlo, které je již na společné hranici České a Slovenské republiky. Zahájení se zúčastnili zástupci vlád České a

Slovenské republiky. Provoz plavidel, realizace úprav a provizorních přístavních zařízení pro toto zahájení byly projednány a odsouhlaseny státními plavebními správami obou států. Vodní cesta Morava včetně Bařova kanálu byla v loňském roce soustavně splavná, mimo níže uvedené odstávky, a podle statistických údajů ji využilo v roce 2004 cca 56 800 osob.

Na řece Moravě a průplavu Otrokovice-Rohatec, který je podle zákona o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb., v platném znění, sledovanou vodní cestou dopravně významnou využívanou, se Státní plavební správa účastnila stavebních řízení v rámci výstavby přístavních zařízení pro plavidla osobní lodní dopravy. Nově budovaná přístaviště jsou řešena jako přístavní zařízení s pevnou hranou, která jsou z hlediska provozních nákladů výhodnější. V roce 2004 bylo dokončeno přístavní zařízení ve Strážnici, Rohatci a Veselí nad Moravou. Přístaviště Staré Město, Babice, Napajedla, Kostelec nad Moravou, Uherský Ostroh a Hodonín jsou v současné době ve stádiu projektové přípravy.

Na plavební komoře Veselí nad Moravou byly zahájeny práce na elektrifikaci komory a automatickém ovládní obtokových stavidel sloužících pro udržení stálé plavební hladiny v úseku Veselí nad Moravou–Petrov. Plavební komory automatizované v loňském roce v úseku Spytihněv–Staré Město prošly zkušebním provozem a po dobu plavební sezóny nedošlo k žádným závadám bránícím provozu. Na plavební komoře Vnorovy I došlo k poruše těsnosti pístnic otevírání vrat. Správce vodní cesty proto přistoupil v době od 8. do 19. listopadu 2004 k jejich opravě.

Na jezu Spytihněv provedl správce vodní cesty Povodí Moravy, s. p., metalizaci klapek. Při zájmkovávání jezových polí byla snížena plavební hladina a následně zastavena plavba přes plavební komoru Spytihněv v době od 8. do 9. června 2004.

Čištění plavebního profilu od usazenin proběhlo na úseku od km 12,994 po km 13,225 mezi plavební komorou Vnorovy I a Vnorovy II (křížení plavebního kanálu s řekou Moravou). Dále proběhlo čištění v blízkosti nově vybudovaného přístaviště ve Strážnici, a to plavebního profilu a obratiště. V obou případech byly obnoveny původní parametry vodní cesty.

Státní plavební správa se pravidelně zúčastňovala jednání provozovatelů lodní dopravy, Agentury pro rozvoj vodního kanálu, zástupců krajů s Povodím Moravy, s. p., a společného jednání měst Hodonín a Skalica, která v rámci akce INTERREG IIIA zajišťují zpracování projektů přístaviště Hodonín a Skalica a jeho financování z fondů Evropské unie.

Na vodním díle Brno byla dokončena dvě nová přístaviště pro lodě osobní lodní dopravy. Pevná konstrukce těchto přístavišť byla doplněna o plovoucí zařízení shodného typu s doposud užívanými přístavišti na této nádrži.

Státní plavební správa se v měsíci září zúčastnila technicko bezpečnostních prohlídek plavebních komor, kde byl posouzen stávající stav a podmínky nezbytné pro bezpečný provoz na vodní cestě. Jedná se o plavební komory Spytihněv, Babice, Huštěnovice, Staré Město, Kunovský les a Nedakonice. Nebyly shledány závady bránící provozu, připomínky týkající se úprav, např. žebříků, byly správcem akceptovány.

Státní plavební správou bylo dozorováno zřizování a provoz půjčoven malých plavidel. Někteří provozovatelé půjčoven na průplavu Otrokovice-Rohatec v letošním roce požádali o provedení změny souhlasu pro provoz půjčovny malých plavidel. Důvodem byly jednak změny v počtu plavidel, jednak změny vlastníků samotných půjčoven. Po projednání navržených změn a splnění podmínek stanovených Státní

plavební správou jim bylo vyhověno. Nové půjčovny malých plavidel byly zřízeny na vodním díle Vranov, Nové Mlýny I, Žermanice, Plumlov a Pílská nádrž.

Z důvodu převedení velkých vod prochází komplexní rekonstrukcí těleso hráze vodního díla Vranov. Stavební práce na vývaru jsou již dokončeny a pokračuje rekonstrukce horní stavby návodního i vzdušného líce hráze. Na vodním díle Znojmo pokračuje započatá oprava přelivu. Dokončením opravy bude přehrada schopna převádět vyšší průtoky v době povodňových stavů bez nebezpečí poškození díla.

Správce vodního díla Dalešice, kterým je elektrárenská společnost ČEZ, a. s., bylo svoláno jednání o celkovém využití vodní plochy. V současné době se zpracovává studie s názvem Horácké moře mapující zdejší možné aktivity spojené s rekreací, vodními sporty a osobní lodní dopravou. Státní plavební správa stanovila požadavky pro jednotlivé činnosti a vytipovala vhodné lokality pro přístaviště, vodní lyžování a provoz vodních skútrů. Pro vodní dílo Žermanice, kde rovněž není zakázána plavba se spalovacími motory, byla projednána s Povodím Odry, s. p., studie signálního značení. Termín dokončení signálního značení byl stanoven na jaro 2005.

SPS se zúčastnila jednání a přípravných prací na studiích využití vodních ploch některých štěrkoven pro rekreační účely. Jedná se například o štěrkovnu Mohelnice.

5.3. Správní jednání

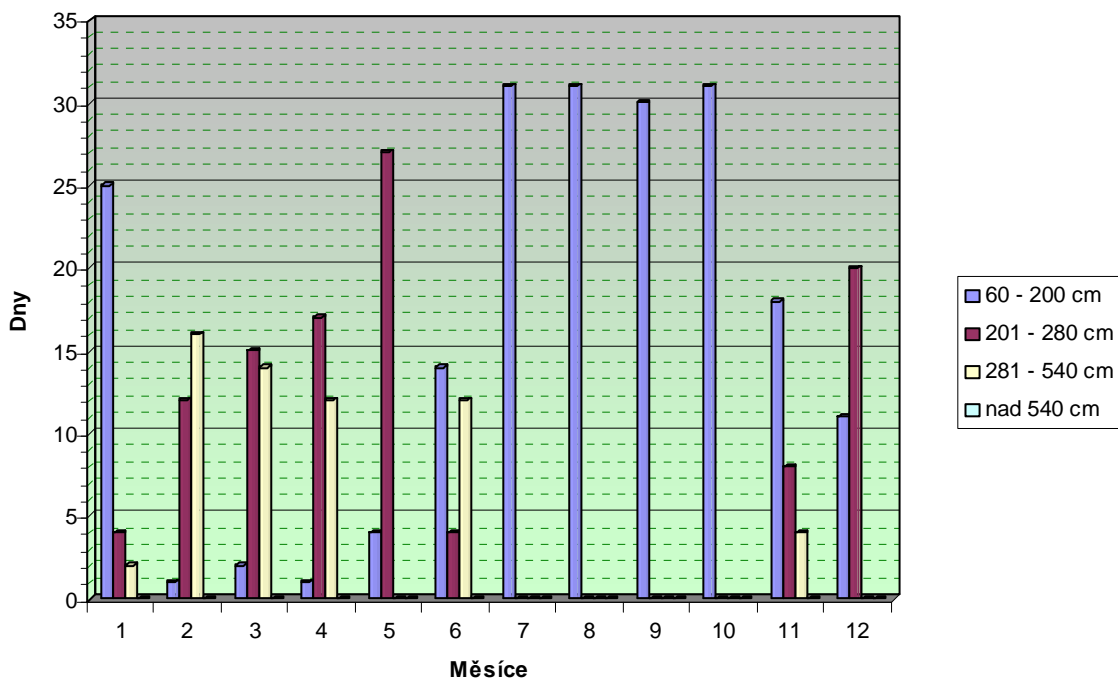
V hodnoceném období bylo vydáno celkem 222 vyjádření a souhlasů ke stavbám na vodních cestách ve smyslu zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Zaměstnanci Státní plavební správy se zúčastnili 208 vodoprávních a stavebních řízení. K územním plánům sídelních útvarů bylo vydáno 336 vyjádření. V rámci výkonu státního dozoru bylo uskutečněno celkem 46 kontrol přístavů a plavebních objektů zaměřených na dodržování povinností provozovatelů přístavů a správce vodní cesty.

Vodní stavy					
Vodočet			Vltava- -Praha	Labe- -Brandýs n. L.	Labe- -Ústí n. L.
Vodní stavy dosud pozorované	nejvyšší	H [cm]	768	531	1185
		Dne	14.8.2002	5.9.1984	16.8.2002
	nejnižší	H [cm]	33	25	66
		Dne	3. a 8.2.1991	7.10.2002	26.6.1934
Vodní stavy v roce 2004	nejvyšší	H [cm]	131	321	460
		Dne	27.3.	7.2.	27.03.
	nejnižší	H [cm]	39	108	130
		Dne	6.1.	9.10.	12.8., 20. a 21.9.
Měsíční průměry vodních stavů v roce 2004 [cm]	leden	1	47,8	137,8	189,7
	únor	2	74,2	193,9	309,8
	březen	3	73,6	176,3	287,7
	duben	4	78,1	156,2	276,3
	květen	5	63,6	137,7	217,5
	červen	6	75,7	134,1	243,2
	červenec	7	47,1	130,1	166,5
	srpen	8	48,5	129,1	151,8
	září	9	50,9	128,5	157,8
	říjen	10	51,5	137,9	166,9
	listopad	11	59,4	140,5	215,0
	prosinec	12	58,6	139,5	212,3
Roční průměry vodních stavů [cm]	2000		58,1	152,7	229,7
	2001		64,3	152,6	242,6
	2002		101,6	162,1	332,3
	2003		58,4	141,1	214,3
	2004		60,8	145,1	216,2

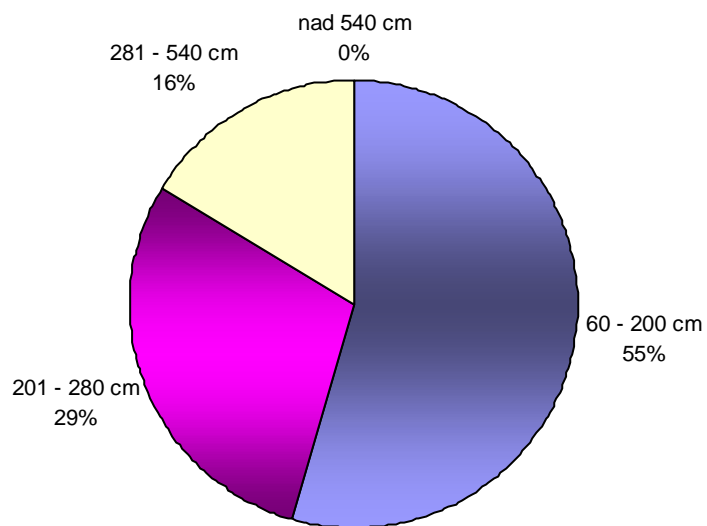
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe																
Vodní stav [cm]	V měsíci roku 2004 [dny]												Celkem v roce [dny]			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2002	2003	2004	
60 – 100													0	0	0	
101 – 110													0	0	0	
111 – 120													0	0	0	
121 – 130								1	2				0	4	3	
131 – 140	1							5	3				0	25	9	
141 – 150	3							2	7	10			0	85	22	
151 – 160	8							8	14	5	13	4	1	48	52	
161 – 170	3							12	4	4	10	5	13	30	38	
171 – 180	3						3	8		3	5	1	2	13	16	25
181 – 190	3					3	1	1		2	3	7	5	20	6	25
191 – 200	4	1	2	1	1	10				1		1	4	15	9	25
201 – 210		1	4	2	11							3	8	11	21	
211 – 220			7	2	5							1	8	8	21	23
221 – 230	2		1	3	7	1						1	2	10	12	17
231 – 240	1			2	1	1						1	6	22	6	12
241 – 250		2	1	1	2	1						2	1	22	8	10
251 – 260		2	1	3	1	1						1		26	10	9
261 – 270	1	5		4										17	3	10
271 – 280		2	1									2		8	7	5
281 – 290		3		1		3						1		8	3	8
291 – 300						4								8	5	4
301 – 310		3	1	2		3								6	6	9
311 – 540	2	10	13	9		2						3		137	42	39
nad 540														23	8	0
Dny v měsíci-roce	31	29	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	365	365	366	

Přerušeni plavebního provozu																
Plavební komora (úsek vodní cesty)		Počet dnů přerušeni plavby v měsíci roku 2004												Celkem v roce		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2002	2003	2004
Vltava	Kořensko									24	31	19		54	83	74
	Orlík													66	153	0
	Kamýk n. V.													54	153	0
	Slapy													54	153	0
	Štěchovice													152	126	0
	Vrané n. V.	6	4											152	52	10
	Praha-Modřany	6	2							3	20			162	41	31
	Praha-Smíchov	6	2	2	1					5	20			51	28	36
	Praha-Štvanice	6	2							3	20			152	39	31
	Praha-Podbaba	6	2							3	20	4	5	171	41	40
	Roztoky	6	2			2	4			3	20			162	41	37
	Dolánky	6	2							3	20		5	166	41	36
	Miřejovice	6	2							3	20			166	41	31
	Hořín	6	3		1					2	20			162	45	32
Labe	Týnec n. L.	14	2							2	12			54	37	30
	Veletov	14	2							2	12			54	37	30
	Kolín	14	2							2	12			54	37	30
	Klavary	14	2							2	12			61	37	30
	Velký Osek	14	2							2	12			54	37	30
	Poděbrady	14	2							2	12			33	37	30
	Nymburk	14	2							2	12			54	37	30
	Kostomlátky	14	2							2	12			54	37	30
	Hradištko	14	2							2	12			54	37	30
	Lysá n. L.	14	2							2	12			54	37	30
	Čelákovice	14	2							2	12			54	37	30
	Brandýs n. L.	14	2							2	12			52	38	30
	Kostelec n. L.	14	2							2	12			62	38	30
	Lobkovice	14	2							2	12			83	38	30
	Obříství	14	2							2	12			65	38	30
	Dolní Beřkovice													43	8	0
	Štětí													35	8	0
	Roudnice n. L.													35	8	0
	České Kopisty													35	8	0
	Lovosice													41	11	0
	Ústí n.L.-Střekov													41	11	0
Ústí n.L.-Hřensko													26 (37)	10	0,25	
Oblast Hřensko													27,5	11,5	1,25	

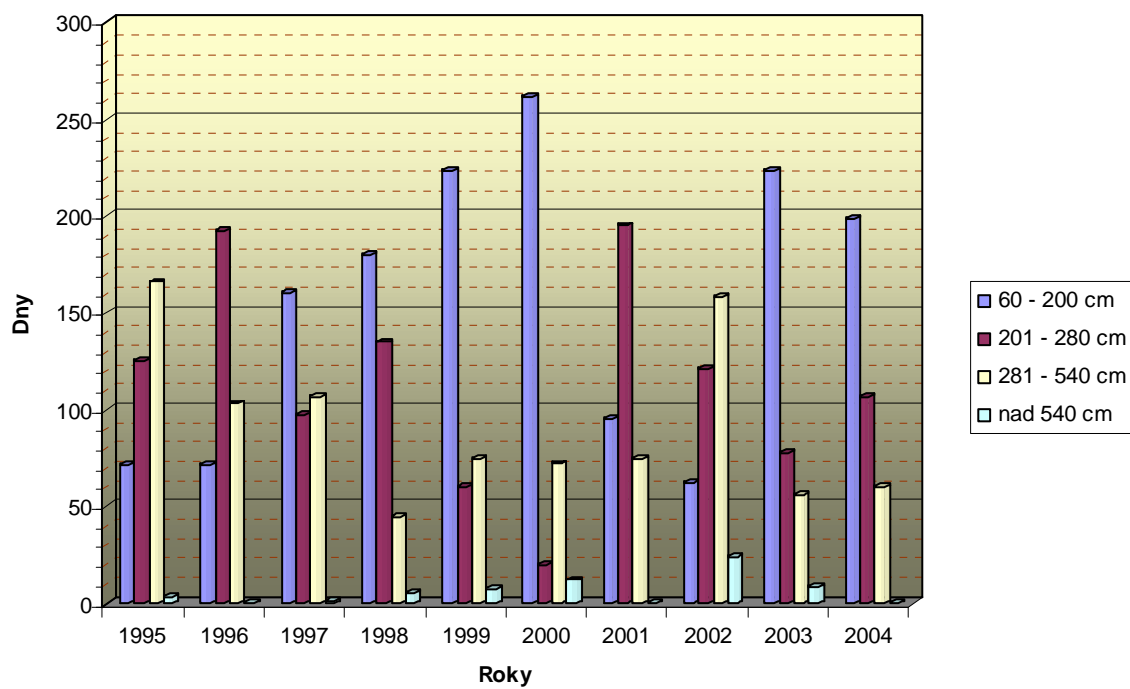
Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2004



Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2004



Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe 1995 - 2004



6. Dozor na plavební provoz a plavební nehody

6.1. Plavební provoz

Na vltavské vodní cestě byla nákladní doprava využívána při dopravě stavebních materiálů. Velký nárůst objemu přeprav byl zaznamenán v přepravě vytěžených nánosů, a to v souvislosti s údržbou vodní cesty po povodních v roce 2002. V oblasti Prahy zůstává stabilně hustý provoz osobních plavidel využívaných při projížďkách turistů. V roce 2004 se počet plavidel zvýšil o jedno velké plavidlo. Rozšířila se i nabídka v segmentu malých plavidel. Kvůli opravám ve zdrži vodního díla Štěchovice nebyla do konce měsíce června zprovozněna tradiční linka Praha – Slapy. Stejně tak byla kvůli opravám povodňových škod na vodním díle Orlík omezena osobní lodní doprava i na vodních dílech Slapy a Orlík. Rekreační plavba byla soustředěna na zdrže vltavské kaskády. Určitý nárůst rekreační plavby byl zaznamenán v oblasti Prahy.

Hustota nákladní dopravy na středolabské vodní cestě zůstává již několik let na nízké úrovni, která neodpovídá možnostem této vodní cesty. V malých objemech byly uskutečňovány přepravy stavebního materiálu a ve větší míře doprava stavebního odpadu do vytěženého prostoru v pískovně Borek u Brandýsa nad Labem. V roce 2004 byla na středolabské vodní cestě provozována osobní doprava v lokalitách Brandýs nad Labem a Lysá nad Labem, v Pardubicích a v malé míře i Poděbradech. Rekreační provoz malých plavidel byl v převážné v okolí Brandýsa nad Labem a Lysé nad Labem.

Plavební provoz na dolním Labi v jeho kanalizované části nebyl prakticky nijak omezován. Přesto jeho hustota neodpovídá potenciálu této vodní cesty. Nákladní doprava je převážně vázána na regulovaný úsek dolního Labe a doplňuje ji přeprava štěrkopísků z Nučnic a Kozlovic do přístavů v Praze a Ústí nad Labem-Vaňově. Oživení provozu přineslo letní období, a to díky individuálním rekreačním plavbám malých plavidel. Regulovaný úsek dolního Labe měl v prvním pololetí, s výjimkou ledna, relativně příznivé plavební podmínky. Poté však vodní stavy poklesly pod hranici ekonomické plavby a nákladní plavidla po zbytek roku měla možnost plout pouze s malým neekonomickým ponorem nebo nemohla plout vůbec.

Na sledované vodní cestě řece Moravě a průplavu Otrokovice-Rohatec i nadále intenzita plavebního provozu stoupala.

Plavební provoz na ostatních sledovaných vodních cestách byl v oblasti severních Čech realizován pouze v letní sezóně a jeho intenzita byla velmi nízká. U evidovaných plavidel se jednalo pouze o ojedinělé individuální plavby s výjimkou osobní lodní dopravy na Máchově jezeře.

Na účelových vodních cestách Moravy a Slezska byl zaznamenán intenzivní provoz zejména na přehradních nádržích Těrlicko a Žermanice a taktéž na Brněnské přehradě, kde se již tradičně uskutečnil velký počet sportovních akcí. Stejně jako v minulých letech byl na ostatních vodních cestách zaznamenán zvýšený provoz rekreační plavby na novomlýnských nádržích, na Vranovské přehradě a také na vodním díle Dalešice.

Byla vydána dvě zvláštní povolení pro plavbu plavidel přesahujících povolené rozměry na vodní cestě Vltava a dvě zvláštní povolení pro plavbu plavidel s ponorem do 160 cm na úseku Praha-Modřany–Davle a Třebenice. Dále bylo vydáno jedno povolení pro vplouvání do uzavřené vodní plochy pro potřeby odstranění nánosů v podjezí vodního díla Ústí nad Labem-Střekov a souhlas pro jednorázovou plavbu

tlačného remorkéru typu TR 500 a jeho práci s plovoucím strojem v regulovaném úseku dolního Labe.

Z loděnice v Ústí nad Labem-Valtířově byla do SRN přepravena tři lodní tělesa o rozměrech 135 x 15 m, a to vždy pomocí dvou tlačných remorkérů. Po dobu přeprav byl omezován plavební provoz v dotčeném úseku. Z loděnice v Děčíně-Křešicích se uskutečnilo pět přeprav lodních těles překračujících svými rozměry některý ze standardních parametrů plavidel. Tyto přepravy si však nevyžádaly omezení plavebního provozu. V průběhu roku, kdy byly přípustné parametry vodní cesty sníženy kvůli rekonstrukci velké plavební komory v Českých Kopistech, se v kanalizovaném úseku uskutečnila jedna přeprava v režimu zvláštního povolení se sestavou plavidel, která svou délkou překročila povolené rozměry. Ze stejného důvodu bylo vydáno zvláštní povolení pro přepravu lodního tělesa o délce 86 m z loděnice Chvaletice do SRN. Při těchto zvláštních přepravách nedošlo na území ČR k žádné plavební nehodě a ani následnému omezení plavebního provozu.

6.2. Dozor na plavební provoz

Dozor na plavební provoz byl zaměřen k zajištění bezpečnosti plavebního provozu a odhalování porušení předpisů. O intenzitě prováděného dozoru svědčí i počty postihů vyřešených jak na místě uložením blokové pokuty, tak i dále v přestupkových a správních řízeních.

Nepovolený provoz vodních skútrů na zdržích vltavské kaskády má klesající tendenci. Částečně však došlo k jeho přesunu na středolabskou vodní cestu, kde osoby provozující vodní skútry hledají odlehlá místa, aby snížily možnost případného postihu ze strany Státní plavební správy nebo Policie České republiky.

Dozorová činnost Státní plavební správy na plavební provoz na dolním Labi byla zaměřena na dodržování plavebních předpisů, především dodržování úředně stanoveného ponoru, na stání plavidel v povolených prostorech, platnost dokladů plavidel a posádek, zajištění dohledu na stojící plavidla a na vedení plovoucích strojů a přívozů kvalifikovanými osobami. V případě plovoucích strojů bylo v jarním období s jejich provozovateli řešeno používání tlačných člunů nesoucích pozemní stroj jako plovoucích strojů bez uvedení v lodním osvědčení, dále obsluhování stroje bez příslušného průkazu způsobilosti nebo zajištění dohledu oprávněné osoby. V těchto případech bylo uloženo zastavení prací do doby vybavení příslušnými doklady.

Dále bylo uskutečněno několik zkušebních plaveb v regulovaném úseku dolního Labe při poproudí plavbě sestav s délkou nad 110 m za účelem ověření a případného přehodnocení podmínek vydaných pro tyto plavby jednotlivým provozovatelům plavidel v minulosti. V těchto zkušebních plavbách bude pokračováno i v dalším období.

V rekreační plavbě bylo rovněž kontrolováno vybavení plavidel platnými lodními doklady a vedení osobami způsobilými. V letním období pokračovala spolupráce s Obvodními odděleními Policie ČR, kdy hlavně na sledovaných vodních cestách účelových byla ke společné kontrolní činnosti využívána jejich služební plavidla. U vůdců malých plavidel patřila mezi nejčastější porušení plavebních předpisů plavba s evidovanými plavidly bez řádného evidenčního označení případně bez lodních dokladů. Četnost porušování plavebních předpisů při plavbě vodních skútrů a při provozování vodního lyžování vzhledem k celkově nízké intenzitě tohoto druhu plavby nebyla vysoká.

Kromě toho Státní plavební správa na základě stížnosti provozovatele půjčovny malých plavidel na Labi v Hradci Králové a vlastního šetření iniciovala jednání ve věci vztahu plavebního provozu a koupajících se osob ve městě Hradci Králové na Labi a na Orlici. Výsledkem tohoto jednání bylo stanovisko, že Magistrát města Hradec Králové není legislativně oprávněn řešit tento problém vydáním městské vyhlášky a zapojením Městské policie. Účastníci plavebního provozu proto budou nadále kontrolováni pouze Státní plavební správou, případně Policií ČR.

V oblasti Moravy a Slezska byl výkon dozoru na plavební bezpečnost zaměřen zejména na sledovanou vodní cestu řeku Moravu včetně průplavu Otrokovice-Rohatec. Na této vodní cestě se rozšířil zakázaný způsob rybolovu, kdy nástrahy rybářů vytváří překážky v plavební dráze a jsou nebezpečné i pro účastníky plavebního provozu, zejména pak při nočních plavbách. Z toho důvodu byla v součinnosti s Policií České republiky provedena též jedna noční kontrola služebním plavidlem. Po těchto kontrolách již nebyly tyto zakázané způsoby zaregistrovány.

Na přelomu května a června se konaly na účelové vodní cestě Brněnské přehradě mezinárodní ohňostrojná prezentace, při nichž byly pyrotechnické složky umístěny na plovoucím tělese, tvořeném vojenskými pontony. Tyto akce byly dozorovány i ve spolupráci s Policií České republiky tak, aby nemusela být přerušena osobní lodní doprava a byla zajištěna její bezpečnost. V měsíci říjnu zaměstnanci Státní plavební správy prováděli dozor nad přípravou i vlastním průběhem mezinárodního taktického cvičení Integrovaného záchranného systému, kdy byl mimo jiné simulován únik ropných látek do řeky Moravy v hraničním úseku a jejich následná likvidace.

Policie ČR zaslala Státní plavební správě k řešení 23 oznámení o přestupcích. Převážně se jednalo o nedodržování zákazu chytání ryb ve veřejných přístavech a o závady v označení bezposádkových plavidel. Lze konstatovat, že nedošlo k výraznému nárůstu v porušování plavebních předpisů vůdci velkých plavidel.

Struktura zjištěných nedostatků se oproti minulosti v podstatě nezměnila. Nejčastěji se prohřešky týkaly provozu malých plavidel bez platných lodních listin nebo bez označení poznávacími znaky a vedení plavidel vůdci bez průkazu způsobilosti. Na některých přehradních nádržích na severu Moravy byly zjištěny neevidované půjčovny malých plavidel. S těmito provozovateli byla zahájena správní řízení, v nichž byly uloženy peněžní sankce. V jednom případě správní řízení doposud nebylo ukončeno. Pokud jde o výsledky kontrol provedených na řece Moravě a průplavu Otrokovice-Rohatec, je nutno zmínit problémy s provozovateli půjčoven. Někteří měli na začátku plavební sezóny nedostatky v označení plavidel. Tyto nedostatky byly řešeny přímo na místě napomenutím a v dohodnutých termínech byly odstraněny.

Kontroly plavebního provozu				
Vodní cesta	Automobilem	Plavidlem	Ostatní	Celkem
Střední Labe	49	1		50
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	42	14		56
Dolní Labe – regulovaný úsek	15	15	40	70
Vltava	19	23	27	69
Vodní dílo Orlík	7	30		37
Vodní dílo Slapy	5	27		32
Vodní dílo Lipno	2	5		7
Vodní dílo Hracholusky	1	5		6
Máchovo jezero	2	0		2
Morava	22	8		30
Vodní dílo Brno	7	2		9
Uzavřená štěrkoviště	18			18
Ostatní vodní cesty	30	11		41
Celkem	219	141	67	427

Přestupky v plavebním provozu			
Přestupce	Sankce		
	Napomenutí	Blokové pokuty	Kč
Kapitán I. třídy	17	20	6 300
Kapitán II. Třídy	4	4	1 200
Kapitán III. Třídy			
Kapitán IV. Třídy			
Kormidelník		1	300
Převozník	1	1	100
Strojmistr	2	1	100
Vůdce malého plavidla	90	92	44 600
Ostatní	52	34	22 400
Celkem	166	153	75 000

Zadržená lodní osvědčení			
Provozovatel	Propadlá lodní osvědčení	Závady na plavidle	Celkem
Jiná než malá plavidla	6	2	8
Malá plavidla – soukromé osoby	3		3
Celkem	9	3	11

Zadržené průkazy způsobilosti				
Průkaz	Důvod zadržení			Celkem
	Plavební nehoda	Závažné porušení plavebních předpisů	Opakované porušení plavebních předpisů	
Kapitán I. třídy				
Kapitán II. třídy				
Kapitán III. třídy				
Kapitán IV. třídy				
Kormidelník				
Převozník				
Strojmistr				
Vůdce malého plavidla				
Celkem				0

Povolené veřejné akce	
Vodní cesta	Počet
Střední Labe	8
Dolní Labe	2
Vltava	38
Vltava Praha	55
Vodní dílo Vrané n. V.	10
Vodní dílo Slapy	14
Vodní dílo Orlík	7
Vodní dílo Lipno	15
Vodní dílo Hracholusky	3
Rybník Svět	
Máchovo jezero	17
Morava	8
Vodní dílo Brno	24
Celkem	201

6.3. Plavební nehody

V roce 2004 prováděla Státní plavební správa odborné šetření příčin 24 plavebních nehod. Z toho 18 v územní působnosti pobočky Praha, 5 v územní působnosti pobočky Děčín a 1 v územní působnosti pobočky Přerov. 17 plavebních nehod bylo zaviněno fyzickou osobou. V ostatních případech se jednalo o nedostatky na vodní cestě nebo nepředvídatelné závady na plavidle (materiálu). Dosud bylo 13 vůdcům plavidel prokázáno porušení pravidel plavebního provozu, ve dvou případech došlo k porušení předpisů o provozně technickém stavu plavidla. Tři plavební nehody byly z hlediska následků zařazeny mezi plavební nehody velké, které se uzavírají v součinnosti s Policií České republiky.

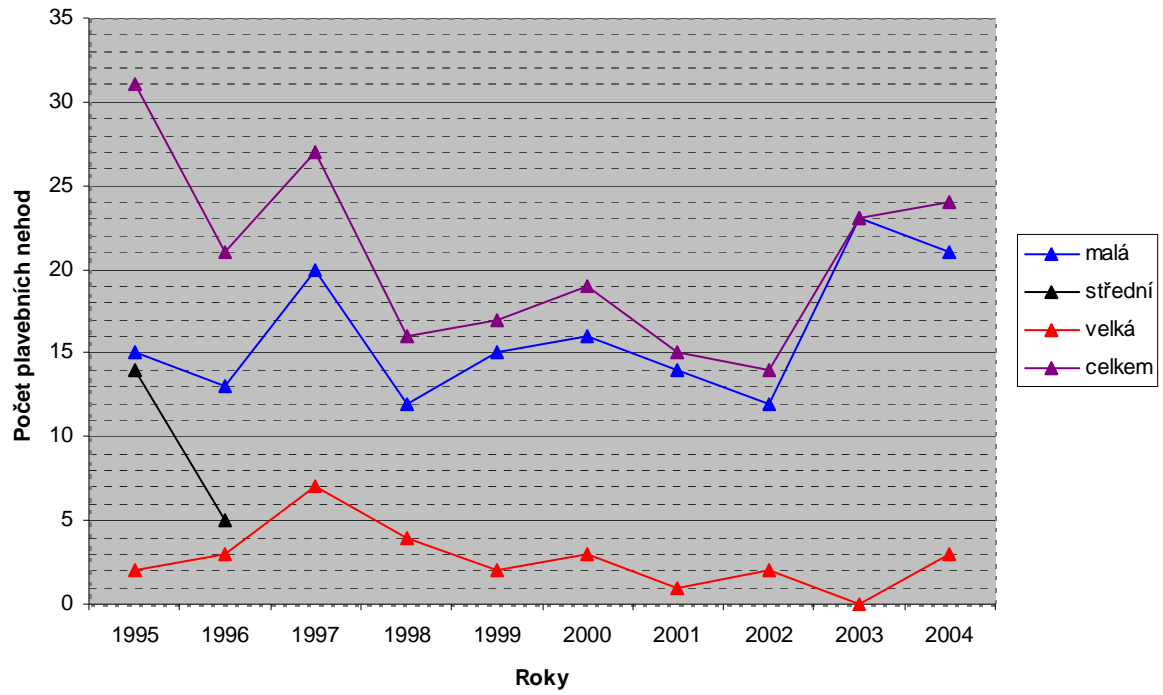
Dne 9. 8. 2004 na jezeře Křenek kolidovalo malé plavidlo vlekoucí vodního lyžaře s plavcem, který utrpěl smrtelná zranění. K nehodě došlo v místě, které bylo vyhrazeno a řádně vyznačeno pro vodní lyžování. Podmínky provozu lyžařské dráhy plavec znal, neboť se vodního lyžování v uvedeném prostoru dříve účastnil. Střet s plavidlem si zavinil sám svým nedbalým jednáním tím, že použil ke koupání lyžařský prostor v době, kdy byl využíván pro vodní lyžování. Výsledek odborného šetření byl předán vyšetřovateli Policie ČR.

Dne 20. 8. 2004 došlo na přehradní nádrži Těrlicko k převržení kánoe půjčovny malých plavidel a k utonutí občana polské národnosti. Nehoda byla došetřena Státní plavební správou po předání spisové dokumentace Policie ČR. Zapůjčené plavidlo bylo v dobrém technickém stavu a zavinění jinou osobou bylo vyloučeno.

Dne 10. 9. 2004 došlo ke střetu dvou plavidel osobní lodní dopravy v prostoru mezi Mánesovým mostem a Čechovým mostem v Praze na Vltavě. Při střetu byla zraněna jedna osoba. Hmotná škoda na jednom z plavidel byla značného rozsahu. Před kolizí nebylo použito optické ani akustické signalizace žádným ze zúčastněných plavidel, kterou si v zájmu bezpečnosti provozu na vodní cestě měli jejich vůdci včas sdělit směr a způsob plavby. Příčinu plavební nehody lze spatřovat v porušení pravidel plavebního provozu. Výsledek odborného šetření bude předán vyšetřovateli Policie ČR.

Plavební nehody						
Provozovatel	Malé		Velké		Celkem	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Jiná než malá plavidla	16	16		1	16	17
Rekreační provoz	7	5		2	7	7
Celkem	23	21		3	23	24

Vývoj plavební nehodovosti v posledních 10 letech



7. Dozor na plavidla a plovoucí zařízení

7.1. Plavidla jiná než malá a plovoucí zařízení

Pro uplynulé období byl charakteristický setrvalý úbytek velkých plavidel z Plavebního rejstříku. Obecně lze konstatovat, že lodní park je zastaralý, kromě nových přístavních zařízení. Plavidla pocházejí vesměs z osmdesátých let minulého století, novější jsou pouze některé osobní lodi dovezené a provozované v Praze.

Platnost lodních dokladů odstavených plavidel není aktualizována. Tato plavidla vyčerpávají kapacitu ochranných přístavů, nejvíce přístavu Děčín-Rozbělesy, dále pak Ústí nad Labem-Centrál. Uvedená plavidla jsou téměř výhradně provozována na základě Povolení k umístění na vodní cestě, případně přepravována zákazníkovi na základě Zvláštních povolení pro plavbu určitou. V takovýchto případech se jedná především o prodej plavidel do zahraničí či přepravu do místa určení ke šrotování. Tímto způsobem je alespoň uvolňována kapacita ochranných přístavů. Trend je patrný především v článku 7.3. – Plavební rejstřík, kde je vidět větší počet výmazů než nových zápisů. Skutečnosti jako technický stav a dobíhající platnosti lodních dokladů ve velké míře výrazně ovlivnily nárůst technických prohlídek těchto plavidel, kde byl zaznamenán více jak 50% nárůst této činnosti ve srovnání s rokem 2003. Ještě větší nárůst byl u činností souvisejících s cejchováním plavidel, kde došlo k více jak 200% nárůstu.

Začátkem roku byla do Prahy přepravena klubová loď ČSPL, a. s. v likvidaci, z Hamburku. Plavidlo v současné době vlastní společnost PRAGOLF, s. r. o., a na základě zvláštního povolení je umístěno v přístavu Praha-Holešovice. V budoucnosti má být užíváno jako základna golfového klubu.

Pokračovala výroba novostaveb lodí v loděnicích na Labi pro zákazníky v zahraničí. V uplynulém období bylo vyrobeno celkem 17 plovoucích těles (CASCA). V Českých loděnicích, a. s., Praha byla CASCA vyráběna v jednotlivých loděnicích, a to ve Valtířově 3 ks, v Olšinkách 1 ks a v Křešicích 7 ks. Z tohoto výčtu byly 3 ks v maximálních rozměrech 135 m délka, 15 m šířka a hmotnosti cca. 1200 tun. V loděnici VERAMAR, Ltd., Chvaletice pak byla vyrobena CASCA 6 lodí, z toho 1 ks v maximálních rozměrech o délce 86 m a šířce necelých 12 m.

V oblasti dosud realizovaných zvláštních přeprav bylo provedeno vyhodnocení vzniklých havárií české plavby na Labi v SRN, které bylo projednáno mezi Státní plavební správou a Wasser-und Schifffahrtsdirektion Ost Magdeburg (WSD Ost). Byla přijata opatření při vydávání povolení těchto zvláštních přeprav. Státní plavební správa projednává a povoluje zvláštní přepravy dle článku 1.21 Řádu plavební bezpečnosti pouze pro plavbu na státní hranici ve Hřensku.

Po vstupu ČR do EU bylo zahájeno vydávání nových typů dokladů, a to především Osvědčení o příslušnosti k plavbě na Rýně. Tato osvědčení byla vydána v celkovém počtu 129 ks. Současně bylo připraveno k vydávání i Osvědčení o vlastnictví plavidla, potřebné k provozování kabotáže na ostatních vodních cestách EU. Protože osvědčení pro Rýn platí i na ostatních vodních cestách EU, nebyl vznesen žádný požadavek na jeho vystavení. Dále bylo nutné legalizovat vstup na vodní cesty na území ČR pro plavidla českých rejdařů, která mají propadlá lodní osvědčení, ale jsou vybavena platnými rýnskými lodními doklady. Tato záležitost byla zajištěna vydáváním zvláštních povolení pro plavbu určitou, na základě platných rýnských lodních dokladů.

Výkon státního dozoru na jiná než malá plavidla v roce 2004 v oblasti Moravy měl obdobný charakter jako v předešlých letech. V počtu vydaných lodních osvědčení došlo k nárůstu díky prodloužení platnosti lodního osvědčení u převozních lodí používaných na řece Punkvě, provozovatele Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, a z důvodu změny sídla společnosti GZ-Sand, s. r. o., provozovatele plavidel na pěti šterkovnách.

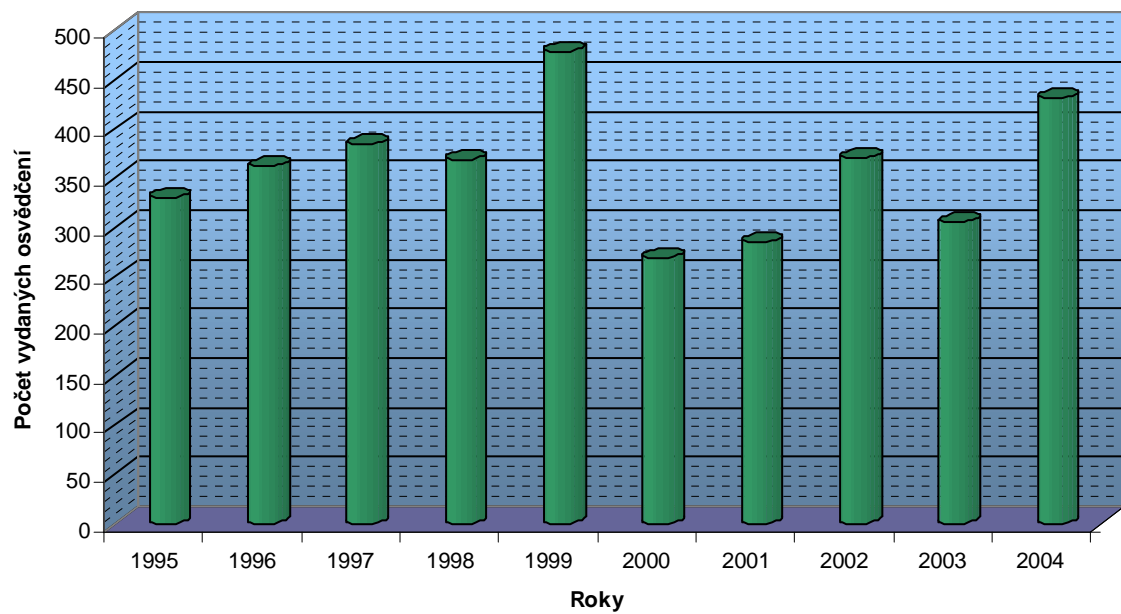
Pokračuje tlak provozovatelů plovoucích strojů používaných na uzavřených šterkovnách na snížení počtu členů posádek plavidel. Na lokalitě Zaječí byla po zajištění trvalého spojení mezi strojmistrem a lodníkem a po zhodnocení celkové situace povolena práce lodníka mimo plavidlo v době, kdy s plavidlem není manipulováno. U plavidel provozovaných na šterkovnách je současně patrná tendence odstavování části těžebních strojů mimo užívání a jejich umístění na vodní cestě v rámci zvláštního povolení.

Provozovatel motorové nákladní lodě Harta I, Povodí Odry, s. p., předložil Státní plavební správě doplněný klasifikační průkaz. Tento byl v loňském roce vystaven Českým lodním a průmyslovým registrem, s. r. o., bez schválení zdvihacího a manipulačního zařízení umístěného na plavidle. Po odstranění tohoto nedostatku bylo vystaveno lodní osvědčení.

Pro již čtvrtý ročník ohňostrojných slavností na Brněnské přehradě pro společnost SDS Exmost, s. r. o., byla dozorována sestava plovoucích zařízení z vojenských mostových sestav včetně vydání zvláštního povolení.

Technický dozor na jiná než malá plavidla				
Druh plavidla	Technické prohlídky	Vydání nebo prodloužení osvědčení plavidla	Zvláštní povolení	Cejchování
Remorkéry	139	48	97	3
Motorové nákladní lodě	18	16	18	13
Čluny	75	46	53	22
Plovoucí stroje	13	21	6	
Osobní lodě	9	27	3	
Převozy osobní		8		
Převozy nákladní		1		
Doky, hotely, dílny		2		
Ostatní plovoucí zařízení	50	46	39	
Celkem	304	215	216	38

Vydaná loďní osvědčení na jiná než malá plavidla za posledních 10 let



7.2. Malá plavidla

Technické prohlídky probíhaly především dle schválených plánů, s přihlédnutím k době platnosti dokladů malých plavidel a k oblasti, kde se dané plavidlo nachází. Zbylé prohlídky byly realizovány mimo schválený plán na základě dohody s majitelem plavidla nebo po přistavení plavidla před budovu příslušné pobočky.

V oblasti dozoru na malá plavidla byl v loňském roce zaznamenán nárůst prováděných technických prohlídek u plavidel již zapsaných do plavebního rejstříku.

V loňském roce bylo zaznamenáno několik případů zhoršení plnění povinností provozovateli půjčoven plavidel na Baťově kanálu. Technický stav některých plavidel neodpovídal způsobu použití. Nedostatky byly projednány a na místě uzavřeny blokovými pokutami. V příští plavební sezóně proto bude na tuto skupinu plavidel zaměřena kontrolní činnost.

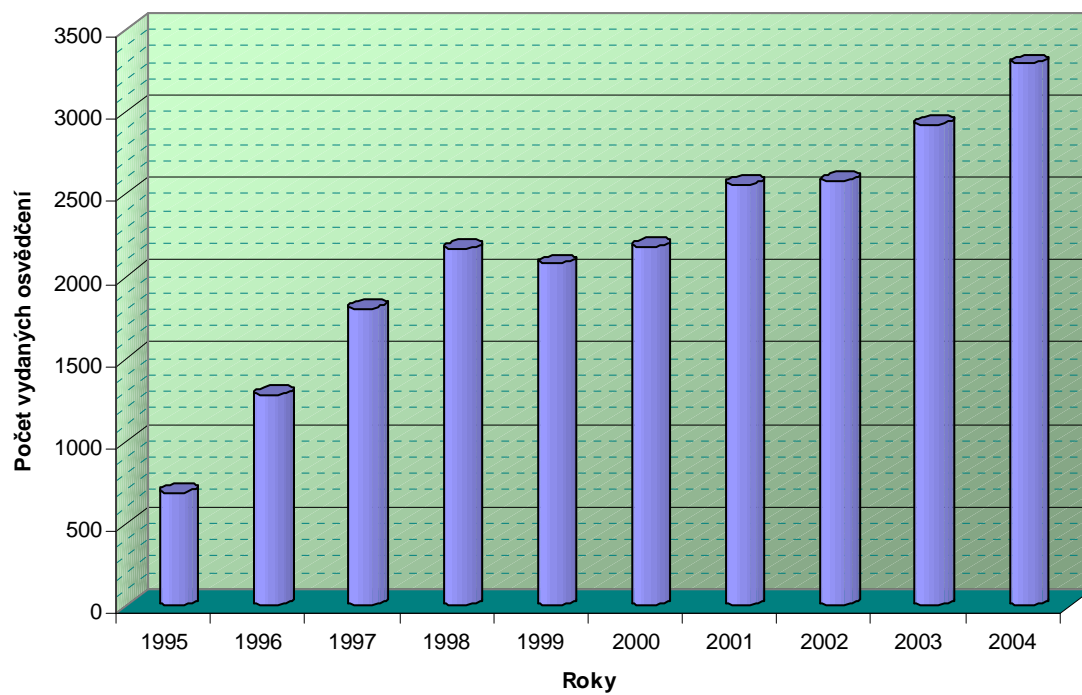
Mezi zajímavosti je nutné zařadit plavbu „Lod' euroregionem“ pana Mgr. Víta Novotného, který ve dnech 1. 5. až 3. 5. 2004, k datu rozšíření Evropské unie, podnikl se svojí plovoucí sochou, vytvořenou do podoby plavidla, plavbu po řece Dyji, Moravě a Dunaji mezi městy Břeclav a Esztergom. Pro tuto plavbu bylo vystaveno zvláštní povolení pro jednu plavbu ve spolupráci se Státní plavební správou v Bratislavě.

V uplynulém období také Státní plavební správa spolupracovala s Policií České republiky – s odbory hospodářské kriminality. Z celé republiky během celého roku přicházely požadavky na sdělení, zda konkrétní vyšetřované osoby jsou vlastníky nějakých plavidel. Podobné požadavky přicházely i z exekutorských úřadů a od advokátních kanceláří. Takových spisů bylo ve sledovaném období vyřizováno 80.

Technický dozor na malá plavidla				
Druh plavidla	Technické prohlídky	Vydání nebo prodloužení osvědčení plavidla	Vydání nebo prodloužení mezinárodního osvědčení plavidla	Zvláštní povolení
S vlastním strojním pohonem	1 299	1 446	1 118	6
Plachetnice	274	328	319	1
Bez vlastního strojního pohonu	71	74		3
Celkem	1 644	1 848	1 437	10

Schvalování dokumentací plavidel	
Počet vydaných Průkazů způsobilosti typu	10
Počet vydaných Osvědčení o schválení technické dokumentace	56

Vydaná loďní osvědčení na malá plavidla za posledních 10 let



7.3. Plavební rejstřík

V daném období pokračoval trend z roku 2003. Žadatelé o evidenci plavidla převážně žádají o zapsání nafukovacích člunů v různých provedeních s přívěsnými motory. Všechny administrativní činnosti se výrazně více týkaly plavidel se strojním pohonem než plachetnic.

U nově zapisovaných malých plavidel je situace shodná s rokem předešlým. Počet zapsaných plavidel je téměř totožný a skladba plavidel odpovídá tendenci minulých let. Laminátová plavidla představují přibližně 50 % zapisovaných malých plavidel s vlastním strojním pohonem, vodní skútry 15 %, ostatní jsou nafukovací čluny a hliníková plavidla. Plachetnice jsou zastoupeny v celkovém počtu zapisovaných malých plavidel asi 15 %.

Současně trval dovoz ojetých malých plavidel ze zahraničí, převážně ze Švýcarska, USA a Německa. Jednalo se ve většině případů o plavidla ve velmi dobrém technickém stavu. Malá plavidla nově uvedená na trh tvoří cca 40 % z celkového počtu, mezi nimi jsou výrazně zastoupeny nafukovací čluny vyrobené na Ukrajině, produkce společností Adventure a Brig. V České republice se malá, evidenci podléhající plavidla, až na malé výjimky, nevyráběla.

U plavidel jiných než malých a plovoucích zařízení je agenda stále ovlivňována probíhajícím konkurzním řízením bývalého původního monopolního provozovatele vodní dopravy Československé plavby labské, a. s. v likvidaci. Plavidla jsou převážně odstavena, nejsou aktivně využívána k provozování vodní dopravy. Řadu těchto plavidel odkoupila společnost České přístavy, a. s., která pro jejich vlastnictví založila novou společnost pod názvem C-Port, s. r. o. České přístavy, a. s., jsou však provozovatelem těchto plavidel. Plavidla společnosti HSL, s. r. o., byla nabídnuta ve veřejné dražbě na základě rozhodnutí okresního soudu v Mělníku. Některá opět odkoupila společnost České přístavy, a. s., a některá jiné menší společnosti.

V uplynulém období opět nebyla uvedena do provozu žádná novostavba velkého plavidla. Lodní park nadále žije pouze z podstaty bývalého rejdařství Československé plavby labské, a. s. v likvidaci. Poslední nová loď pořízená českým provozovatelem byla do provozu uvedena v roce 1993. Na plavidlech je prováděna především běžná údržba a opravy v souvislosti s klasifikačními prohlídkami.

Během roku České přístavy, a. s., nechaly vybudovat ve Smíchovském přístavu rozlehlé plovoucí zařízení jako přístaviště plavidel. Do Prahy byla také dovezena osobní loď z Německa pod jménem CZECHIE. Postupně byla provedena klasifikace a plavidlo zapsáno řádně do rejstříku plavidel pod číslem 105 827. Vlastníkem je společnost CZECHIE Praha, s. r. o., a provozovatelem AQUAVIA Praha, s. r. o. V oblasti Moravy byla uvedena do provozu osobní loď „Ámos“, provozovatel pan Lukáš Antoš, Strážnice. Plavidlo bylo překlasifikováno z malého plavidla s vlastním strojním pohonem a bude provozováno na Baťově kanálu.

V původní evidenci Státní plavební správy nadále zůstává cca 1500 malých plavidel, jejichž majitelé neobnovují platnost lodních dokladů. Převod těchto plavidel do plavebního rejstříku je i přes výzvu provozovatelům pomalý, v mnoha případech již nelze zjistit současného vlastníka a případný další osud plavidla.

Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2004						
	Zapsaná			Vymazaná		
	Malá	Velká	Celkem	Malá	Velká	Celkem
Praha	540	63	603	8	2	10
Děčín	120	5	125	0	19	19
Přerov	217	6	223	59	2	61
Celkem	877	74	951	67	23	90

Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2004				
Typ plavidla		Počet *)	Výkon [kW]	Nosnost [t]
Osobní lodě		67	8 551	
Remorkéry		152	50 212	
Motorové nákladní lodě		75	31 440	67 527
Nákladní čluny	Tlačné	206		117 753
	Vlečné	18		6 126
	Vlečno-tlačné	3		1 512
	Celkem	227		125 391
Ostatní **)		382	6 966	12 830
Celkem		903	97 169	22 6268

*) Plavidla s platným lodním osvědčením.

***) Plovoucí stroje, plovoucí zařízení, přístavní můstky apod.

Malá plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2004	
Typ plavidla	Počet
Motorové čluny	5 239
Plachetnice	1 889
Hausboty - obytná plavidla	521
Plovoucí zařízení a ostatní plavidla	218
Celkem	7 346

8. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel

8.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých

Zkoušky způsobilosti vůdce plavidla a člena posádky plavidla zajišťuje převážně pobočka Praha. Zkoušky způsobilosti člena posádky plavidla (lodník I. a II. třídy) provádějí i pobočky Děčín a Přerov. Celkem se uskutečnilo 17 řádných zkušebních termínů, dle předem zveřejněného plánu. Na žádost provozovatelů byla uskutečněna mimořádná zkouška pro získání způsobilosti strojmistra I. a II. třídy. Na žádost kapitána I. třídy, kterému byl v minulosti odebrán průkaz způsobilosti, bylo provedeno jeho přezkoušení z plavebních předpisů. Roste rovněž počet občanů slovenské státní příslušnosti, kteří skládají zkoušky způsobilosti lodníků I. třídy v rámci řádných zkušebních termínů.

Značnou část činnosti útvarů dokladů osob představuje vydávání plaveckých služebních knížek a potvrzování plavební praxe. Knižky byly vydávány nejen pro státní příslušníky České republiky, ale i občanům Slovenska, Řecka, Polska, Ukrajiny, Bulharska a Arménie. Jejich počet každoročně narůstá a v roce 2004 jich bylo vydáno celkem 919 kusů. Z toho 130 jako průkaz způsobilosti lodník a ve 238 případech cizím státním příslušníkům. Celkový počet vydaných plaveckých služebních knížek od roku 2001 dosáhl 3 941 kusů. V 1 210 případech byly v plaveckých služebních knížkách ověřeny zápisy o praxi. Oproti předchozím obdobím počet požadavků na ověření opět vzrostl.

Činnost útvarů plavebních dokladů osob spočívala také ve vydávání nových průkazů způsobilosti místo starých, dosud platných průkazů na žádost jejich držitelů a ve vydávání průkazů lodníka na základě předepsaných, již dříve získaných dokladů. Ve shodě se Směrnicí Rady 96/50/ES začala od května Státní plavební správa vydávat prostřednictvím Státní tiskárny cenin nové průkazy způsobilosti vůdce plavidla – kapitána I. třídy evropského formátu.

Od května začala Státní plavební správa organizovat nové zkoušky způsobilosti pro plavbu podle radaru. O získání průkazu způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru byl z řad veřejnosti projeven velký zájem. Proto se k předem vyhlášeným termínům uskutečnilo i několik zkoušek mimořádných. I tento průkaz má evropský formát a vydává se prostřednictvím Státní tiskárny cenin.

V druhé polovině roku také proběhly pro veřejnost nové zkoušky pro získání Osvědčení o zvláštních znalostech ADNR. O tyto zkoušky byl projeven také veliký zájem. Naopak o získání průkazu inspektora určených technický zařízení ve sledovaném období nikdo zájem neprojevil, proto se žádný z předem vyhlášených zkušebních termínů neuskutečnil.

Oproti loňskému roku mírně vzrostl zájem o vydávání Osvědčení odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby. Bylo vydáno 12 Osvědčení odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy a 2 Osvědčení o zkoušce, kdy žadatelé neprokázali splnění předepsané praxe.

Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel			
Zkouška způsobilosti	Celkem	Prospělo	Neprospělo
Lodník I. třídy	127	118	9
Lodník II. třídy	23	23	
Kapitán I. třídy	8	4	4
Kapitán II. třídy	5	2	3
Kapitán III. třídy	3	1	2
Kapitán IV. třídy	7	5	2
Kormidelník I. třídy			
Kormidelník II. třídy			
Kormidelník III. třídy			
Převozník I. třídy	5	5	
Převozník II. třídy	5	4	1
Převozník III. třídy	4	4	
Stroj mistr I. třídy	21	21	
Stroj mistr II. třídy	14	14	
Celkem	222	201	21

Vydané průkazy způsobilosti		
Průkaz způsobilosti	Celkem	Z toho
Lodník I. třídy	239	51 vyměněných průkazů, 10 náhradních dokladů, 46 výuční list, 24 jiný doklad
Lodník II. třídy	23	
Kapitán I. třídy	27	19 vyměněných průkazů, 4 náhradní doklady
Kapitán II. třídy	5	2 vyměněné průkazy, 1 náhradní doklad
Kapitán III. třídy	5	4 vyměněné průkazy
Kapitán IV. třídy	13	8 vyměněných průkazů
Kormidelník I. třídy		
Kormidelník II. třídy		
Kormidelník III. třídy	12	12 vyměněných průkazů
Převozník I. třídy	5	
Převozník II. třídy	6	2 vyměněné průkazy
Převozník III. třídy	4	
Stroj mistr I. třídy	21	
Stroj mistr II. třídy	30	16 vyměněných průkazů
Celkem	400	114 vyměněných průkazů, 15 náhradních dokladů, 46 výuční list, 24 jiný doklad

Vydané ostatní průkazy a osvědčení	
Způsobilost	Počet
Inspektor určeného technického zařízení	0
Provozování vodní dopravy pro cizí potřeby	14
Přeprava nebezpečných věcí (ADNR)	16
Poradce pro přepravu nebezpečných věcí	0
Vedení plavidla pomocí radaru	41
Celkem	71

Vydané plavecké služební knížky *)	
Pracoviště	Počet
Pobočka Praha	93
Pobočka Děčín	504
Pobočka Přerov	192
Celkem	789

*) Mimo PSK vydané jako průkaz způsobilosti lodník.

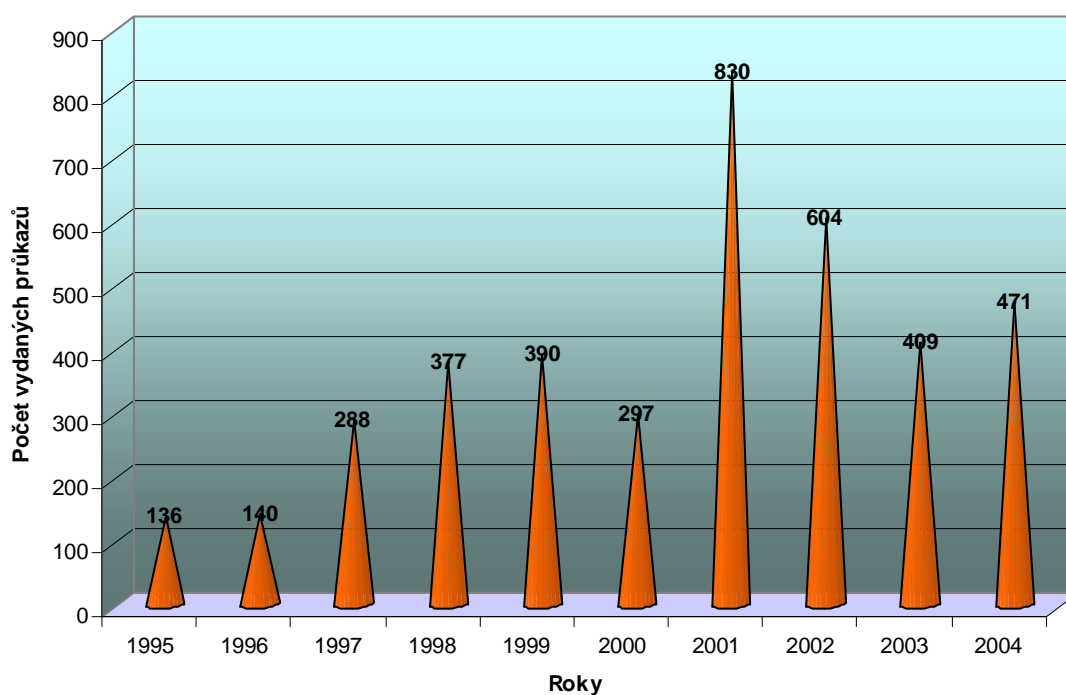
Vlastníci průkazů způsobilosti k 31. 12. 2004	
Způsobilost	Počet
Lodník I. třídy	1 884
Lodník II. Třídy	240
Kapitán I. třídy	1 203
Kapitán II. Třídy	683
Kapitán III. Třídy	163
Kapitán IV. Třídy	331
Kormidelník I. třídy	261
Kormidelník II. Třídy	153
Kormidelník III. Třídy	100
Převozník I. třídy	304
Převozník II. Třídy	109
Převozník III. Třídy	302
Strojmistr I. třídy	318
Strojmistr II. Třídy	750
Ostatní *)	2 664
Celkem	9 465

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

Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2004	
Zařízení	Počet
Tlaková (včetně parních kotlů *)	15
Plynová	12
Elektrická silnoproudá	7
Zdvihací	6
Celkem	40

*) Z toho parních kotlů -1.

Vydané průkazy způsobilosti na velká plavidla za posledních 10 let



8.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel

V roce 2004 se uskutečnilo v rámci Státní plavební správy 236 zkoušek způsobilosti vůdců malých plavidel, včetně způsobilosti vůdců pro vedení rekreačních plavidel v režimu mezinárodní plavby. Bylo provedeno 124 zkoušek podle předem stanoveného plánu v sídle poboček a 47 mimo pobočky. Státní plavební správa vychází vstříc mimořádnými termíny potřebám školících středisek, hasičských sborů, policie, záchranné služby, vodních lyžařů, potápěčů apod.

Z celkového počtu vydaných 2237 průkazů bylo 517 výměn, duplikátů a rozšíření průkazů pro vedení malého i rekreačního plavidla. Stále stoupá zájem, shodně s rokem 2003, o mezinárodní průkaz způsobilosti pro oblast 1, tj. vnitrozemské vodní cesty, a klesá zájem o mezinárodní průkaz způsobilosti pro oblast 2, tj. do 0,75 Nm od pevniny.

Nadále probíhá výměna již neplatných mezinárodních průkazů pro oblast plavby 2.0, 2.1, 2.2 a 3.0 za mezinárodní průkaz způsobilosti pro oblast 2. Této možnosti v roce 2004 využilo 59 držitelů mezinárodního průkazu pro oblast plavby 2.0, 45 držitelů průkazu pro oblast plavby 2.1 a 1 držitel průkazu pro oblast plavby 2.2. Za oblast plavby 3.0 výměnu nevyužil žádný držitel.

Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel				
Zkouška způsobilosti	Celkem	Z toho		
		Prospělo	Neprospělo	Rozšíření
Vůdce malého plavidla	2 759	2 211	483	65
Vůdce rekreačního plavidla-oblast plavby 2	1 598	1 202	358	38
Celkem	4 357	3 413	841	103

Vydané průkazy způsobilosti	
Průkaz způsobilosti	Počet
Průkaz způsobilosti vůdce malého plavidla	2 307
Mezinárodní průkaz způsobilosti k vedení rekreačního plavidla-oblast plavby 1	508
Mezinárodní průkaz způsobilosti k vedení rekreačního plavidla-oblast plavby 2 *)	1 486
Celkem	4 301

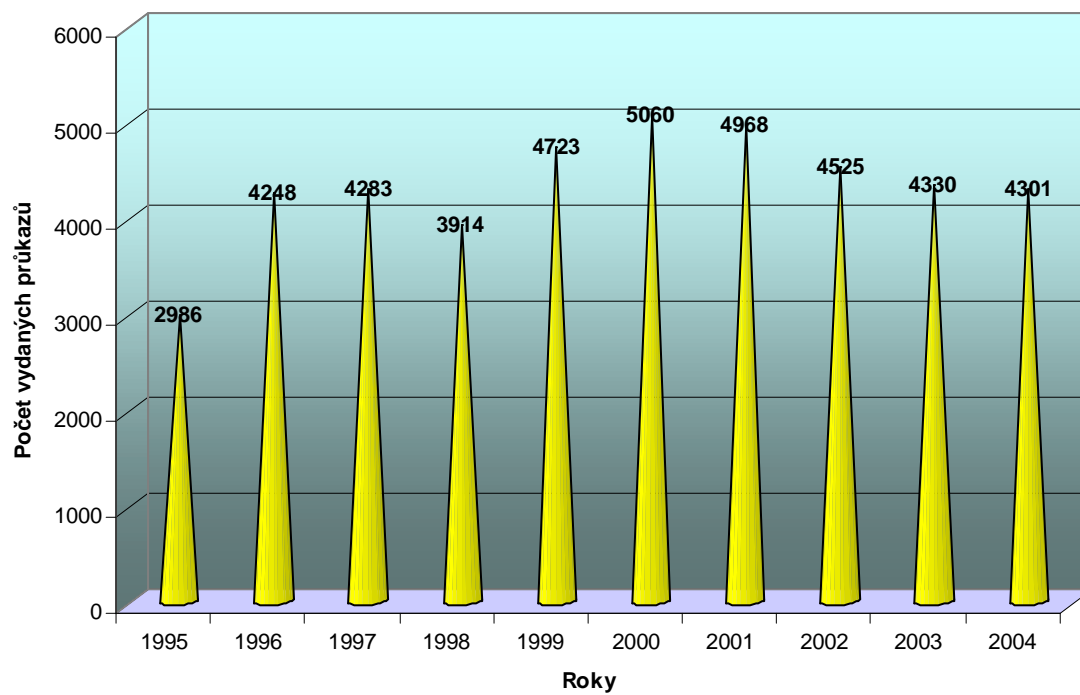
*) Včetně průkazů vydaných náhradou za mezinárodní průkaz způsobilosti k vedení rekreačního plavidla pro oblast plavby 2.0, 2.1, 2.2 a 3.0.

Vlastníci průkazů způsobilosti k 31. 12. 2004		
Způsobilost		Počet
Vůdce malého plavidla		48 182
Vůdce rekreačního plavidla (mezinárodní průkaz)		20 722
Z toho:	vůdce rekreačního plavidla-oblast plavby 1 *)	8 626
	vůdce rekreačního plavidla-oblast plavby 2 **)	12 096
Celkem		68 904

*) 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



9. Správní akty

Oblast vodních cest

V roce 2004 bylo v oblasti vodních cest provedeno celkem 58 správních řízení, v jejichž rámci byla vydána správní rozhodnutí ve smyslu zákona č. 71/1967 Sb. a zákona č. 114/1995 Sb. Jednalo se o řízení vedená ve věci zřízení přístavů, umístění plavebního značení, vymezení vodních ploch pro vodní lyžování nebo vodní skútry, zřízení a provozu půjčoven malých plavidel apod.

V jednom případě bylo vydáno rozhodnutí o povolení vyhrazení vodní plochy pro vodní lyžování na zdrži vodního díla Hracholusky. Byť se jedná o vodní cestu účelovou, zdvihl se proti této iniciativě odpor ze strany majitelů rekreačních nemovitostí, kteří založili občanské sdružení, jež se proti rozhodnutí Státní plavební správy o vyznačení daného prostoru odvolalo. O odvolání nebylo zatím rozhodnuto.

V jednom případě bylo povoleno vyhrazení plochy pro vodní lyžování v Praze v místech, kde již dříve byl tento prostor zřízen a využíván.

Ve 20 případech bylo vydáno rozhodnutí o povolení osazení břehového značení. Tato rozhodnutí, respektive vedená řízení jsou v převážné míře vyvolána ustanovením vyhlášky č. 241/2002 Sb., která upravila stání malých plavidel.

Ve 3 případech bylo rozhodnuto o povolení vyznačit vodní plochy pro provoz vodních skútrů. Problémem u ploch pro vodní skútry nadále zůstává, že se jedná o prostory soukromé, které nejsou volně přístupné veřejnosti. Navíc ne všichni žadatelé po tom, co je rozhodnutí o zřízení prostoru pravomocné, tento prostor také zřídí a provozují.

Ve 9 případech se řízení týkala zřízení, respektive rozšíření půjčoven malých plavidel. V jednom případě byla rozšířena půjčovna malých plavidel v Praze, ve 3 případech byla zřízena nová půjčovna na zdrži vodního díla Lipno I, dále pak na vodním díle Vranov, Žermanice, Pílské nádrži, Baťově kanále a řece Moravě v Hodoníně.

Byla vydána 2 rozhodnutí o vymístění plovoucích zařízení z vodní cesty pro jejich technickou nezpůsobilost k provozu.

V jednom případě bylo v rozhodnutí povoleno umístění plovoucího zařízení na vodní cestě.

Byly vydány 2 souhlasy s provozem sportovního přístavu pro malá plavidla na přehradních nádržích.

Byl vydán jeden souhlas s trvalým stáním plavidla na vodní cestě mimo ochranný přístav. Zde se jednalo o plavidlo Kristian Marco, které způsobilo problémy při povodních v roce 2002. U nového povolení byly stanoveny jednoznačné podmínky pro trvalé stání plavidla.

Řízení s novým provozovatelem ve veřejném přístavu Děčín-Rozbělesy již bylo zmíněno ve splnění ročního úkolu č. 1. Další řízení ve věci schválení podmínek provozu přístavu proběhlo v přístavu Lovosice-Prosmyky. Ve veřejném přístavu Ústí nad Labem-Krásné Březno byla schválena změna provozovatele pozemní části přístavu. Řízení ve věci stanovení podmínek provozování veřejného přístavu nebylo dosud zahájeno ve veřejném přístavu Lovosice, kde není dokončen převod vlastnictví pozemků. Řízení bude zahájeno po dořešení vlastnických vztahů. Bylo zahájeno řízení ve věci zřízení přístavu pro sportovní plavidla v Ústí nad Labem-Brné. Toto řízení bylo přerušeno z důvodu nedodání všech požadovaných podkladů.

Souhlas byl vydán pro provoz přívozu Lovosice-Píšťany a pro umístění plovoucího zařízení soukromé osoby na Labi v Děčíně. Dále se jednalo o tři souhlasy s umístěním plovoucích zařízení Policie ČR či souhlas s vymezením plochy pro vodní lyžování na Labi v Nučnicích.

V jednom případě bylo proti rozhodnutí Státní plavební správy podáno odvolání, které je řešeno Státní plavební správou. V několika případech muselo být zahájené řízení zastaveno z důvodu nedodání podkladů žadatelem.

Oblast plavebního provozu

V oblasti plavebního provozu bylo vydáno 211 rozhodnutí, jimiž bylo řešeno porušení plavebních předpisů. Celkem 37 rozhodnutí bylo vydáno v souvislosti se zjištěným porušením zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, nebo porušení zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů, respektive pro porušení vyhlášky č. 241/2002 Sb. Ve 43 případech bylo vydáno rozhodnutí v přestupkovém řízení nebo rozhodnutí v příkazním řízení. V 6 případech bylo řízení zastaveno a v jednom případě bylo zrušeno již vydané rozhodnutí. Ve 2 případech byla uložena pořádková pokuta za nedostavení se k nařízenému jednání.

V oblasti působnosti pobočky Děčín se jednalo především o schvalování veřejných akcí na vodních cestách, dále mimo jiné například o správní řízení s provozovateli plavidel za porušení povinností spojených s umístěním plavidel podléhajících evidenci v plavebním rejstříku bez platných lodních listin na vodní cestě (konkrétně v bazénu veřejného přístavu Děčín-Rozbělesy).

V oblasti působnosti pobočky Přerov se jednalo například o provozování nepovolené půjčovny malých plavidel na vodním díle Těrlicko. V jiném případě šlo o vůdce, který vedl malé plavidlo se spalovacím motorem na Brněnské přehradě, kde je jejich provoz zakázán. Navíc plavidlo nebylo opatřeno poznávacími znaky a jeho vůdce nebyl k vedení plavidla způsobilý.

Ve věci šetření plavebních nehod bylo v roce 2004 vydáno 13 rozhodnutí o výsledku šetření plavební nehody a v jednom případě byl vypracován rozbor plavební nehody, který byl dále postoupen Policii České republiky.

Ve věci povolování veřejných akcí bylo vydáno celkem 22 rozhodnutí o povolení veřejné akce. Rozhodnutí o povolení veřejné akce je vydáváno v případech, kdy může jejím pořádáním dojít k omezení ostatních účastníků plavebního provozu. Jedno řízení bylo zastaveno z důvodů nedodání podkladů potřebných k posouzení žádosti o povolení veřejné akce.

Ve 3 případech směřovala rozhodnutí o postihu k vůdcům velkých plavidel, v 5 případech k provozovatelům velkých plavidel a ve 2 případech k provozovatelům malých plavidel, kteří je využívají k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby. Ve zbylých případech se jednalo o postihy vůdců a provozovatelů malých plavidel, která byla využívána k rekreačním účelům. U provozovatelů rekreačních plavidel byl nejčastější postih za provozování vodních skútrů na místech, kde jejich provoz není možný. V přestupkových řízeních a rozhodnutím v příkazním řízení pak bylo nejčastěji postihováno porušení režimu plavby ve výtlaku a vedení vodních skútrů na místech, kde jejich provoz není možný.

V závěru roku bylo zahájeno správní řízení s provozovatelem půjčovny malých plavidel na vodní cestě průplavu Otrokovice-Rohatec, který provozoval plavidlo s cestujícími na palubě a jehož technická způsobilost nebyla schválena.

V 10 případech bylo proti rozhodnutím Státní plavební správy podáno odvolání a v jednom případě byl podán odpor proti rozhodnutí v příkazním řízení. Odvolací

orgán v jednom případě podané odvolání zamítl a rozhodnutí Státní plavební správy v plné šíři potvrdil. O ostatních rozhodnutích nebylo zatím odvolacím orgánem rozhodnuto.

Celková výše peněžitých postihů uložená v správních, přestupkových i příkazních řízeních byla 241 200 korun českých.

Oblast plavidel

Ve sledovaném období bylo vydáno celkem 7 správních rozhodnutí. Tři rozhodnutí se týkala schválení typu plavidla, 2 rozhodnutí byla ve věci neschválení technické dokumentace z důvodu vážných technických nedostatků. Ve dvou případech nebylo vyhověno žádostem o zapsání změny vlastníka, protože nebyly předloženy doklady potřebné k provedení změny.

Oblast plavecké způsobilosti

V roce 2004 byla v oblasti vydávání průkazů vůdců plavidel a členů posádek vydáno 8 rozhodnutí o nevyhovění žádosti o vydání dokladu způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel podle zákona č. 71/1967 Sb. a zákona č. 114/1995 Sb.

V oblasti vůdců malých a vůdců rekreačních plavidel bylo vydáno 454 těchto rozhodnutí. Proti třem rozhodnutím byla podána odvolání, jimž bylo vyhověno autoremedurou.

Ve všech případech bylo důvodem nesplnění některé z podmínek pro vydání průkazu způsobilosti.

Odvolací řízení

V hodnoceném období se celkem 17 subjektů odvolalo proti rozhodnutí Státní plavební správy a jeden subjekt podal odpor proti rozhodnutí v příkazním řízení. Všechna odvolání byla postoupena spolu s doprovodnými materiály k rozhodnutí Ministerstvu dopravy České republiky. Státní plavební správa rozhodla ve třech případech o autoremeduře, v jednom případě byla věc Ministerstvem dopravy České republiky překvalifikována a bylo rozhodováno znovu. Ve čtyřech případech Ministerstvo dopravy České republiky rozhodnutí Státní plavební správy potvrdilo, v ostatních případech nebylo dosud rozhodnuto. Odvolání jsou podávána i v případech kdy se subjekty dopustily přestupků a správních deliktů a existující důkazy svědčí o hrubém porušení zákonů. V některých případech je patrná absence vymáhání obecného zájmu ze strany státu.

10. Průřezová a metodická činnost

Oblast legislativních a právních věcí

Úsek legislativních a právních věcí Státní plavební správy poskytoval vedení, pobočkám a pracovníkům odbornou a věcnou podporu na úseku legislativním a při řešení konkrétních problémů, které se vyskytly při výkonu správní činnosti Státní plavební správy. Právní pomoc byla pobočkám poskytována formou konzultací a osobní účastí při vybraných správních řízeních, včetně konzultací spojených s řešením složitých případů.

Zaměstnanci Státní plavební správy byli seznamováni s aktuálními právními normami formou vnitřních sdělení a školení. Právní příprava zaměstnanců byla v souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie zaměřena na prameny komunitárního práva, vnější vztahy Evropské unie a primární a sekundární prameny práva Evropské unie týkající se vnitrozemské plavby. Pracovníci Státní plavební správy byli seznámeni se systémem ISAP, který umožňuje práci s platnými prameny práva Evropské unie po linii vnitrozemské plavby. Plavecká veřejnost byla informována o nových právních předpisech prostřednictvím internetových stránek Státní plavební správy a nakladatelství T.

Pravomocná správní rozhodnutí Státní plavební správy jsou průběžně předávána místně příslušnému finančnímu úřadu k vymáhání udělených pokut.

V roce 2004 byl legislativně právním úsekem organizován jeden seminář zaměřený na aktuální problematiku správního řízení, nové právní předpisy přijaté v průběhu roku 2004 týkající se činnosti Státní plavební správy a prameny komunitárního práva Evropské unie.

V hodnoceném období bylo realizováno celkem 27 výběrových řízení. Podle § 49b zákona č. 199/1994 Sb., o zadávání veřejných zakázek, bylo realizováno 11 výběrových řízení a podle nového zákona č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, 16 řízení.

Budování právní knihovny pokračovalo kompletací sbírek zákonů České republiky. Pobočky Státní plavební správy a vedoucí pracovníci byli seznámeni se základy nového správního řádu a byl připraven ucelený systém školení, který proběhne v roce 2005. Byla ukončena inventarizace všech pozemků, které jsou v obhospodařování Státní plavební správy. Pozemky v katastrálním území přístavu Lovosice byly geodeticky zaměřeny a byl zadán posudek na jejich odhad. Posudek na odhad byl zadán i v případě pozemků v přístavu Mělník. Po ukončení kompletace těchto údajů budou pozemky nabídnuty se souhlasem Ministerstva dopravy České republiky ke koupi v souladu s platnou legislativou.

Oblast vodních cest

V oblasti normotvorné činnosti byl zpracován návrh úprav vyhlášky č. 222/1995 Sb., v souvislosti s potřebou zohlednění Bařova kanálu v klasifikaci vnitrozemských vodních cest. Metodicky a parametricky byla stanovena nová třída "0" pro vodní cesty místního významu.

Průběžně byly v průběhu celého roku ve spolupráci se správci vodních toků, s Ředitelstvím vodních cest ČR a Českými přístavy, a. s, řešeny otázky povodňové ochrany plavidel a přístavů.

Na základě požadavků a potřeb Ministerstva dopravy ČR byla zpracována řada materiálů:

- pro odbor krizového řízení bylo zaujato stanovisko k návrhu kritických míst na vodní cestě a jejich řešení za povodně,
- pro odbor plavby a vodních cest byly zpracovány a uplatněny připomínky k návrhu "Nové dopravní politiky ČR (do r. 2013)",
- v oblasti legislativní a odborné činnosti bylo předáno stanovisko k návrhu plánu aktivit v oblasti plavby a vodních cest,
- byly připomínkovány teze problémových okruhů "Plavba na území hl. m. Prahy",
- byl zpracován a předán materiál týkající se využití území podél Vltavy a Berounky v návaznosti na komerční, rekreační a sportovní plavbu,
- byl připomínkován materiál "Strategie krizového řízení resortu dopravy do r. 2013",
- bylo zpracováno stanovisko k programu Interreg III C, který se zabývá rozvojem rekreační plavby,
- bylo vyhotoveno stanovisko k materiálu "Program rozvoje vodních cest ČR do r. 2015", zpracovaný Ředitelstvím vodních cest ČR.

Z dalších prací v oblasti vodních cest uvádíme následující:

- pro Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy byly zpracovány a předány návrhy úprav havarijního plánu hl. m. Prahy,
- z metodického hlediska bylo vydáno stanovisko ve věci zřízení přívozu ve vzdutí Helmovského jezu v Praze,
- pro potřeby zahraničních zájemců byly zpracovány obecné parametry vodních cest v ČR a spolu s dalšími podklady (mapou vodních cest, aktuálními plavebními vyhláškami aj.) byly předány konkrétním zájemcům ze zahraničí (SRN a Francie),
- pro OSN, ekonomickou komisi pro Evropu, byl zpracován a předán návrh na doplnění mapy evropské sítě vodních cest o možnosti, které poskytuje ČR,
- byl analyzován a navržen k řešení letitý problém revize kilometráže vodních cest na dopravně významných, využívaných vodních cestách ČR,
- byl připomínkován investiční záměr na zřízení vysokovodních vázacích prvků v přístavu Praha-Holešovice.

V rámci modelového výzkumu probíhajícího pod patronací Ředitelství vodních cest ČR ve Výzkumném ústavu vodohospodářském TGM v Praze Podbabě se Státní plavební správa průběžně podílela na řešení problémů přípravy realizace plavebních stupňů na dolním Labi. Šlo o specifické nautické problémy, hydrauliku plavebních komor, otázky bezpečnosti plavebního provozu při výstavbě a následujícího provozu vodních děl, matematické modelování a řešení otázek pohybu plavidel na matematickém modelu vodního toku aj.

Průběžně probíhala spolupráce při řešení problematiky projektu "Telematický systém vodních cest a dopravy" financovaného Ministerstvem dopravy ČR.

Oblast geografických informací

V roce 2004 bylo ukončeno testování provozu webportálu plavebních map, který byl pod novým názvem Informační Systém Vodních Cest (ISVC) uveden do plného provozu. V dubnu se podařilo od firmy Geodis Brno získat barevná ortofota na celý splavný úsek Labe, Vltavy, Moravy, Bečvy a přehradních nádrží. Tím byl vytvořen polohopisný základ pro každou z uvedených oblastí. Tento ortofotografický

polohopis bude doplněn aktualizovanou vektorovou mapou DMÚ 25 a průběžně doplňován aktualizovanou digitální plavební mapou.

Zároveň pokračovaly práce na rekonstrukci analogové plavební mapy. Na úseku dolního Labe byla provedena verifikace plavebních znaků a dalších bodových objektů. Tím je tento úsek připraven pro tiskový výstup.

Koncem roku byl testován modul na generování plavebních map z geodatabáze ISVC. Testy byly úspěšné a bylo možné postoupit do druhé etapy tvorby plavebních map, která bude zakončena systémem pro jejich distribuci.

Součástí ISVC je i modul Datový sklad projektové dokumentace. Tento modul je využíván převážně na pobočkách, kde se musí pracovníci dozoru na vodní cesty a přístavy vyjadřovat k jednotlivým projektům a generelům.

ISVC se bude v dalších měsících dále vyvíjet a rozšiřovat jak v objemu dat a rozsahem působnosti, tak v možnostech využití a funkčnosti. Výhledově by se měl stát součástí nově vznikajícího telematického systému vodních cest. Tento systém je založen na úzké spolupráci podniků Povodí, ŘVC ČR, MD ČR, SPS a ČHMÚ a měl by se stát komplexním informačním systémem vodní dopravy v České republice.

Oblast plavebního provozu

Počátkem roku byla analyzována a vyhodnocena dosud provedená činnost na úseku správních řízení ve věci správních deliktů, prováděných na pobočkách Státní plavební správy. Analýza byla provedena jak z hlediska věcného tak i právního, z hlediska kvantity i kvality. Úkol byl uložen za účelem zjištění, zda by nebylo vhodné v některé z dílčích oblastí přijmout některá opatření, která by vedla především k celkovému zvýšení kvality a v neposlední řadě za účelem odstranění větších rozdílů ve výši pokut uložených jednotlivými pobočkami Státní plavební správy. Z pořízených přehledů a jejich rozboru však vyplynulo, že pokuty za správní delikty ukládané v posledních pěti letech pobočkami Státní plavební správy ve správních řízeních jsou ve srovnatelných případech rovněž srovnatelné. Všechny tři pobočky postupovaly v souladu se zákony České republiky. Výše uložených pokut nebyla ani v jednom případě v rozporu s těmito zákony. Proto nebylo třeba navrhnout žádné doplňující metodické opatření.

Na základě nejrozmanitějších stížností a návrhů občanských sdružení ve věci provozu plavidel s vlastním pohonem na některých přehradách – především Slapech, Orlíku, ale i Hracholuskách nebo Vranově – byla vypracována a postupována adekvátní stanoviska. Ta vycházela z hodnocení výsledků kontrolní činnosti prováděné na úseku státního dozoru místně příslušnými pobočkami Státní plavební správy, z hodnocení plavební nehodovosti jednotlivých druhů plavidel v době, které se stížnost právě týkala, z vyhodnocení technických vlastností plavidel používaných v plavebním provozu a podobně. Bylo třeba zdůrazňovat skutečnosti, které stížnosti zpravidla neobsahují, že většina vůdců plavidel má oprávnění k vedení příslušného druhu plavidla a za své jednání právně odpovídá a že i na přehradách platí pravidla plavebního provozu, která se vztahují nejenom na vůdce plavidel, ale i na osoby, které přehrad využívají jenom ke koupání. Stanoviska k návrhům na úpravu některých ustanovení vyhlášky č. 241/2002 Sb. nebo k podnětům veřejného ochránce práv byla postupována Ministerstvu dopravy ČR.

Nad rámec Zprávy o činnosti organizace za uplynulý rok, která se předkládá Ministerstvu dopravy ČR, byla v červnu 2004 Státní plavební správa požádána, aby zhodnotila dozorovou činnost za období leden až květen. Uvedená činnost byla dále čtvrtletně vykazována až do konce roku s perspektivou do dalších let, přičemž výkaz

obsahuje výsledky činnosti státního dozoru včetně plavební nehodovosti po jednotlivých měsících.

V rámci Regionální úpravy o radiotelefonním spojení na vnitrozemských vodních cestách (Basel, 6. dubna 2000) připravuje Český telekomunikační úřad příručku o využití radiotelefonních kanálů na vnitrozemských vodních cestách v každé členské zemi. Tato příručka bude k dispozici českým vůdcům plavidel, kteří využívají zahraničních vodních cest, a zahraničním vůdcům plavidel, kteří plují do ČR. Vzhledem k tomu, že Státní plavební správa je zapojena do využívání rádiové sítě ve vnitrozemské plavbě a poskytuje každodenně informace určené plavecké veřejnosti, byla požádána, aby spolupracovala na revizi kmitočtů přidělených jednotlivým subjektům působícím v plavbě. Po dokončení příručky požádá Český telekomunikační úřad Ministerstvo dopravy ČR o změny a doplnění, které je třeba provést ve vyhlášce č. 138/2000 Sb., o radiotelefonním provozu na vnitrozemských vodních cestách.

Oblast plavidel a technické normalizace

Těžiště metodické činnosti v první třetině roku spočívalo v přejímání a zapracování směrnic Rady EU do legislativy ČR v souvislosti se vstupem České republiky do EU a z toho plynoucí přípravě a následném vydávání nových dokumentů pro plavidla. Jednalo se zejména o Osvědčení o příslušnosti k plavbě na Rýně a Osvědčení o vlastnictví plavidla. Za tím účelem bylo rovněž prováděno systematické informování plavecké veřejnosti vydáváním sdělení Státní plavební správy a průběžným zodpovídáním dotazů provozovatelů a to jak písemně, tak na internetových stránkách SPS. Na základě poznatků získaných provozovateli bylo Zvláštní povolení k provozu pro určitou plavbu upraveno do česko-německé verze.

V rámci dohody s Českou obchodní inspekcí pokračovala vzájemná výměna informací týkajících se výrobců, dovozců a prodejců rekreačních plavidel a jejich částí.

Probíhala též spolupráce s Ministerstvem dopravy ČR, zejména při práci na novelizaci vyhlášek 223/1995 Sb., 224/1995 Sb., a 270/2003 Sb., formou připomínkování ve všech fázích jejich přípravy.

V oblasti technické normalizace v oboru plavby spočívá zásadní rozsah činnosti v mezinárodní normalizační spolupráci v lodním oboru při tvorbě nových a revidování stávajících norem ISO, CEN a CENELEC a ve spolupráci s Českým normalizačním institutem při přejímání a zavádění těchto norem do normalizační soustavy České republiky. Bylo zpracováno, připomínkováno a odhlasováno celkem 37 mezinárodních norem v celém spektru lodního oboru, např. konstrukce, plovatelnost a stabilita rekreačních plavidel, systémy palivové, sanitární, pohonné, kormidelní aj., záchranné prostředky, materiály pro stavbu plavidel vč. nafukovacích člunů atd. Vzhledem k velké vytíženosti výše uvedenou metodickou činností, zejména v prvním pololetí, bylo toto množství norem zvládáno jen s krajním vypětím. Ve spolupráci s ČNI se uskutečnilo šest zasedání technické normalizační komise v procesu zavádění nových norem do soustavy ČSN. Dále také pokračovala správa lodních oborových norem LON.

Oblast plavecké způsobilosti

V březnu byla znovu aktualizována směrnice pro vydávání dokladů osob. V průběhu roku byl v rámci informačního systému Státní plavební správy vytvářen program evidence průkazů způsobilosti, který se bude dále zkoušet, zpřesňovat a upravovat.

V oblasti zkoušek způsobilosti nebyla vznesena u žádné z poboček Státní plavební správy ani jedna námitka k průběhu zkoušek ani stížnost související s vydáváním dokladů osob. Při řešení drobných problémů byla zaměstnankyním poboček průběžně poskytována metodická pomoc.

Pro uchazeče o průkaz způsobilosti strojmistra bylo vydáno na 30 výjimek z předepsaného vzdělání, protože ustanovení vyhlášky MD č. 224/1995 Sb. je zastaralé a nereaguje na současné podmínky správců vodních cest ani provozovatelů plavidel.

V průběhu roku bylo zahájeno provádění zkoušek způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru. Byly vydány potřebné studijní a zkušební materiály pro uchazeče o tuto zkoušku. Na základě uzavřené smlouvy s provozovatelem bylo upraveno plavidlo k provedení praktické části zkoušek.

Plavecké služební knížky, vydávané v ČR, se staly rovnocennými a respektovanými všemi okolními státy. V průběhu roku bylo uděleno několik dalších výjimek a umožněno uznat praxi na základě jiného dokladu než plavecké služební knížky. Problém různého výkladu i různých podmínek pro získávání způsobilostí členů posádek v České republice a v sousedních zemích se nadále prohlubuje, protože čeští občané odcházejí častěji pracovat do zahraničí. Nezbytnost urychleného sjednocení naší legislativy se sousedními státy vyústila v závěru roku v zahájení práce na novelizaci vyhlášky MD č. 224/1995 Sb., o způsobilosti k vedení a obsluze plavidel.

V oblasti odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby byly přepracovány zkušební otázky podle nové legislativy, zejména v oblasti závazkového a pracovního práva, obchodního a finančního řízení podniku a mezinárodní přepravy osob a věcí na evropských vodních cestách.

Po rozhodnutí Centrální komise pro plavbu na Rýně uznávat osvědčení vydávané Státní plavební správou i v oblasti její působnosti se prudce zvedl zájem odborné plavecké veřejnosti o osvědčení o zvláštních znalostech ADNR.

Činnost Státní plavební správy byla prezentována na třech výstavách určených pro plaveckou veřejnost, v březnu a říjnu v Praze, v listopadu v Brně. Kladně byla oceněna i aktivní účast na mezinárodním kongresu SKIPER 2004 ve Slovenské republice. Pokračovala dopisovatelská činnost do odborných časopisů YACHT a YACHTING REVUE.

Oblast vnitřní kontroly

Vnitřní kontroly byly prováděny v souladu s vydaným plánem kontrol pro příslušný rok a zasahovaly do všech oblastí působnosti Státní plavební správy, včetně kontrol ekonomických. Předmětem kontrol bylo zejména prověřování vedení odborné a správní agendy, dodržování bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci a kontrola zajištění protipožární ochrany objektů. Celkem bylo provedeno 18 kontrol. Nedostatky závažnějšího charakteru nebyly při žádné z kontrol shledány. Pro odstranění jiných zjištěných nedostatků byla vždy navržena opatření, za jejichž plnění odpovídali vedoucí příslušných útvarů.

V roce 2004 bylo na Státní plavební správě provedeno 8 vnějších kontrol:

- kontrola správnosti vedení plavebního rejstříku, kterou provedlo Ministerstvo dopravy České republiky v lednu 2004. Nebyly shledány žádné nedostatky.

- kontrola daně z příjmu fyzických osob ze závislé činnosti a funkčních požitků provedená Finančním úřadem pro Prahu 7 v lednu a únoru 2004. Kontrola zjistila v několika případech nedoplatky na daních. Část oprávněných nedoplatků byla

příslušnými osobami uhrazena a proti dalším zjištěním bylo podáno odvolání, jemuž bylo v celém rozsahu vyhověno.

- veřejnosprávní kontrola podle zákona o finanční kontrole provedená Ministerstvem dopravy České republiky v březnu 2004. Tato kontrola byla zaměřena na hospodaření s veřejnými prostředky. Komise zjistila několik nedostatků, které odpovědné osoby po seznámení se s výsledkem kontroly odstranily.

- kontrola plateb pojistného na všeobecné zdravotní pojištění a dodržování ostatních povinností plátce pojistného byla provedena Všeobecnou zdravotní pojišťovnou, okresní pojišťovnou hl. m. Prahy v červnu 2004. Komise uložila Státní plavební správě uhradit penále za nedodržení termínů splatnosti. Toto penále bylo po projednání ve škodní komisi v plné výši uhrazeno.

- kontrola pojistného, provádění nemocenského pojištění a plnění úkolů v důchodovém pojištění provedená Pražskou správou sociálního zabezpečení v Praze 8 v říjnu 2004. Komise shledala nesrovnalost při vyplácení podpory při ošetřování člena rodiny. I tato částka byla následně uhrazena.

- kontrola čerpání dotací poskytnutých z prostředků Fondu solidarity Evropské unie za rok 2003 Finančním ředitelstvím pro hl. m. Prahu v září 2004. Při této kontrole nebyly shledány žádné nedostatky.

- kontrola ke zjištění a prověření, zda nevznikla při hospodaření s prostředky státního rozpočtu České republiky při financování rekonstrukce a nástavby pobočky Přerov povinnost odvodu za porušení rozpočtové kázně, provedená Finančním úřadem pro Prahu 7 v listopadu 2004. Zde bylo zjištěno porušení rozpočtové kázně při financování akce Rekonstrukce a nástavba pobočky Státní plavební správy Přerov. Zjištěná částka byla v plné výši uhrazena, zároveň byla finančnímu úřadu podána žádost o prominutí odvodu a penále, která se v současné době vyřizuje.

Oblast mezinárodních vztahů

Činnost v této oblasti byla převážně orientována na evropské a partnerské instituce Ředitelství vodních cest a plavby – východ, Centrální komisi pro plavbu na Rýně, Pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu EHK/OSN atd.

Kontinuální spolupráce probíhala především s německým plavebním úřadem Ředitelství vodních cest a plavby – východ (WSD Ost), jemuž přínáleží správní kompetence na zahraničním úseku Labe a dalších přilehlých vodních cestách. Kromě telefonní, faxové a dopisní komunikace proběhlo na konci června každoroční pracovní setkání obou orgánů, které se zabývalo provozně-plavebními otázkami plynoucími z úprav nových i stávajících předpisů, vývojem plavby na Labi, rozvojem labské plavební infrastruktury v souladu se současnými požadavky ochrany životního prostředí, doklady plavců a jejich harmonizací jakož i revidovanými povodňovými opatřeními. Druhé významné jednání proběhlo v Drážďanech, kde byly projednány dosavadní zkušenosti s přepravou plavidel bez platného lodního osvědčení. S ohledem na národní legislativu i předpisy EU bylo posouzeno i vydávání povolení pro uvedené přepravy plavidel a plovoucích zařízení. Jednání přispělo k vyjasnění pozic obou plavebních úřadů při vystavování zvláštních povolení pro přepravu plavidel bez platného lodního osvědčení a plovoucích zařízení. Po obsáhle diskusi bylo dohodnuto, že povolení pro přepravu plovoucích zařízení, včetně nevybavených lodních těles (casca), budou oba plavební úřady vydávat pouze pro území svých států. Povolování přeprav plavidel bez platného lodního osvědčení bude opětně projednáno a uzavřeno na příštím pravidelném jednání v roce 2005. Závěrem byla

projednána plavební nehoda českého plavidla v úseku drážďanských mostů. Cílem bylo přijmout taková opatření, aby se podobná nehoda nemohla opakovat.

V rámci jednání pracovní skupiny Centrální komise pro plavbu na Rýně ve Štrasburku byly projednány otázky spojené s vedením, potvrzováním a vzájemným uznáváním zápisů do plavecké služební knížky. Pokročilo se při uznávání průkazů způsobilosti: osvědčení o zvláštních znalostech pro přepravu nebezpečných věcí ADNR. Osvědčení, vydávaná v ČR držitelům rýnských patentů, jsou od roku 2004 uznávána. Průkazy způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru vydávané v ČR od května 2004 držitelům rýnských patentů prozatím na Rýnu uznávána nebudou a to až do té doby, než bude oficiálně dokončen Protokol č. 07 (dokončení se předpokládá v průběhu roku 2005). Dále byla vznesena řada otázek, zda a za jakých podmínek platí lodní osvědčení jiných evropských států ve třetích evropských státech a česká lodní osvědčení v EU, platnost rýnských osvědčení na jiných vodních cestách EU, zda a za jakých podmínek je možná registrace lodí v jiných státech EU a zda je přípustná souběžná registrace v několika evropských státech, jaké podmínky platí v EU pro právo vlajky plavidla, zda český vlastník tzv. Rýnského osvědčení podle vzoru Státní plavební správy je oprávněn ke kabotáži v Německu a problematika uznávání potvrzení od českých lékařů v Německu a na Rýně.

V rámci spolupráce s EHK/OSN se zástupce SPS zúčastnil 28. zasedání Pracovní skupiny unifikace technických a bezpečnostních předpisů ve vnitrozemské plavbě EHK/OSN/SC.3/WP.3, konaného v červnu v Ženevě. Jednalo se zde o tvorbu, revizi, novelizaci předpisů a technických záležitostí týkající se plavebního provozu na vnitrozemských vodních cestách. Těžištěm byl dokument Pravidla plavebního provozu na evropských vodních cestách CEVNI. V současné době bylo dokončeno jeho druhé revidované vydání. Dále se zástupce SPS zúčastnil 48. zasedání hlavní Pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu EHK/OSN, konaného v říjnu v Ženevě. Náplní jednání byly zásadní koncepční otázky a ekonomika a plánování ve vztahu k plavebnímu provozu na evropských vodních cestách. Hlavní okruhy projednávaných otázek byly: opatření zaměřená na podporu přeprav na vnitrozemských vodních cestách a bezpečnost ve vodní dopravě.

Státní plavební správa prostřednictvím České sekce zastupuje Českou republiku v nevládní světově renomované organizaci Mezinárodní plavební sdružení PIANC. V roce 2004 pořádalo Sdružení dvě stěžejní akce Plenární zasedání AGA 2004 v květnu v Japonsku, kterého se za ČR nikdo nezúčastnil, a Mimořádné plenární zasedání AGA v prosinci v Bruselu, kterého se zástupce České sekce PIANC zúčastnil. Na tomto zasedání došlo ke změnám Statutu PIANC a jejich schválení. Dále byla projednána témata pro ustavení nových pracovních skupin, na jejichž práci se budou moci podílet i odborníci z ČR.

Oblast poskytování informací

V roce 2004 obdržela Státní plavební správa jednu žádost o poskytnutí informace podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, která byla vyřízena v termínu. Dotazy odborné i laické veřejnosti byly vyřizovány průběžně jednotlivými odbornými pracovišti Státní plavební správy písemně, ústně a v rámci odborných konzultací. Nebyla zaznamenána žádná stížnost veřejnosti na způsob ani obsah vyřizování těchto žádostí Státní plavební správou.

Vydané plavební vyhlášky			
Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
1/2004	o proplavování plavidel na labsko-vltavské vodní cestě	15. 4. 2004	
2/2004	o doplňkové signalizaci plavidel obecní (městské) policie	1. 5. 2004	
3/2004	o šířkách stání plavidel na labsko-vltavské vodní cestě	15. 8. 2004	

11. Hospodaření

11.1. Schválený rozpočet

Ministr dopravy ČR stanovil Státní plavební správě objemy schváleného rozpočtu pro rok 2004 takto:

I. Příjmy celkem	225 tis. Kč
II. Výdaje celkem	62 555 tis. Kč
v tom:	
1) Běžné výdaje celkem	43 917 tis. Kč
2) Výdaje na financování programu 227 010	18 638 tis. Kč

11.2. Vývojové tendence hospodaření

Vývojové tendence hospodaření jsou patrné z následující tabulky.

Vývojové tendence hospodaření							
Rok		1999	2000	2001	2002	2003	2004
Příjmy	v tis. Kč	546	1 375	1 745	512	950	469
Výdaje	v tis. Kč	46 368	62 785	51 139	64 598	82 655	62 219
Z toho:	Běžné výdaje	26 024	30 368	32 148	41 203	54 601	44 187
	Investiční výdaje	20 344	32 417	18 991	23 395	28 054	18 032

V roce 2002 je promítnuto zvýšení rozpočtu o 4 174 tis. Kč a 3 700 tis. Kč a v roce 2003 zvýšení rozpočtu o 7 150 tis. Kč a 2 100 tis. Kč na úhradu nákladů na likvidaci škod způsobených SPS povodní v srpnu 2002. Dále se v roce 2003 promítá i dotace od EU ve výši 420 582,46 Kč určená též na úhradu nákladů spojených s likvidací povodňových škod a přesun prostředků ve výši 3 550 tis. Kč přidělených na injektáž budovy z roku 2002 do roku 2003.

11.3. Příjmy rozpočtových organizací

Závazný ukazatel příjmů byl pro rok 2004 splněn. Příjmy Státní plavební správy v roce dosáhly 468 732,69 Kč a byly odvedeny do státního rozpočtu.

Státní plavební správa nemá hospodářskou činnost.

11.4. Správní poplatky a pokuty

V roce 2004 bylo formou kolků vybráno celkem 2 348 400 Kč za 10 264 úkonů podléhajících správním poplatkům.

Dále bylo Státní plavební správou formou blokových pokut za 153 případů vybráno celkem 75 000 Kč.

K 31. 12. 2004 nabylo právní moci 88 případů pokut uložených ve správním řízení v celkové výši 450 700 Kč, z nichž 29 pokut v celkové výši 176 200 Kč bylo uhrazeno a 55 pokut uložených ve správním řízení v celkové výši 251 500 Kč bylo předáno Finančnímu úřadu pro Prahu 7 k vymáhání. V evidenci Státní plavební

správy zůstávají z roku 2004 celkem 4 případy pokut uložených ve správním řízení v celkové výši 23 000 Kč.

11.5. Rozpočtové výdaje

Investiční výdaje

V roce 2004 pokračovala Státní plavební správa s budováním, obnovou a údržbou majetkové základny. Některé akce byly ovlivněny navýšením úkolů kladených na organizaci z titulu legislativy, další byly podřízeny koncepčnímu rozvoji informační základny Státní plavební správy.

Přidělené prostředky byly použity zejména na doplnění a náhradu výpočetní techniky, na obnovu vozového parku, na projektové práce GIS a na doplnění a náhradu kancelářského vybavení a přístrojů.

Z plánovaného objemu investičních výdajů ve výši 18 638 000 Kč (z toho Pořízení investičního majetku 16 525 tis. Kč, Běžné výdaje na provoz ICT 2 113 Kč) bylo vyčerpáno celkem na Pořízení investičního majetku 16 237 816,51 Kč a na Běžné výdaje na provoz ICT 1 793 890,95 Kč.

Neinvestiční výdaje

Prostředky přidělené Státní plavební správě na běžný rok 2004 byly využity bez výrazných úspor.

Z plánovaného objemu (po provedení všech rozpočtových opatření) neinvestičních výdajů 44 288 000 Kč bylo vyčerpáno celkem 44 187 408,78 Kč. K úspoře došlo především z důvodu neočekávaného vrácení přeplatku za plyn od společnosti Severomoravská plynárenská, a. s., a vzhledem k nižšímu procentu odvodů zdravotního a sociálního pojištění.

12. Plán práce a prostředků na platy

12.1. Zaměstnanci

Státní plavební správě byl závazně stanoven počet zaměstnanců na rok 2004 na 89 osob.

V roce 2004 byl průměrný evidenční počet zaměstnanců ve fyzických osobách 90,08 a průměrný počet zaměstnanců přepočtený 88,37 osob.

12.2. Absence a úrazovost

V roce 2004 bylo v úřadě odpracováno 20 036 dnů. Absence činila 643 dnů; z toho nemoc 456 dnů, tj. 2,20 %, ošetřování člena rodiny 41 dnů, tj. 0,20 %, důležité osobní překážky v práci 23 dnů, tj. 0,11 %, studijní volno 65 dnů, tj. 0,31 %, překážky z důvodu obecného zájmu 3 dny, tj. 0,01 %, pracovní volno bez náhrady platu 7 dnů, tj. 0,03 %, a z důvodu překážek na straně zaměstnavatele – přerušení dodávky vody – bylo zameškáno 48 dnů, tj. 0,23 %.

12.3. Prostředky na platy

Závazný ukazatel prostředků na platy a ostatní platby za provedenou práci byl Státní plavební správě stanoven částkou 20 920 tis. Kč, z toho závazný ukazatel prostředků na platy 20 852 tis. Kč – ostatní platby za provedenou práci 68 tis. Kč.

Na základě rozpočtového opatření Ministerstva financí č. j. 02/121 928/2004-141 ze dne 25. 11. 2004, které bylo provedeno v souladu s usnesením vlády č. 1023 ze dne 20. 10. 2004, o nařízení vlády, kterým se stanoví zaměstnancům ve veřejných službách a správě výše dalšího platu ve druhém pololetí roku 2004, zvýšil odbor financí a ekonomiky Ministerstva dopravy ČR dopisem č. j.499/2004-410-ROPO/1 ze dne 2. 12. 2004 prostředky na platy o částku 271 tis. Kč.

Závazný ukazatel prostředků na platy a ostatní platby za provedenou práci byl Státní plavební správou dodržen, všechny prostředky na platy a ostatní platby za provedenou práci byly vyčerpány.

Plán práce						
Ukazatel	Skutečnost 2003	Plán 2004	Skutečnost 2004	Rozdíl	% Plnění plánu	Index 2004/2003
	a	b	c	b - c	c : b	c : a
Průměrný počet zaměstnanců přepočtený	87	89	88	1	99	1,01
Prostředky na platy celkem	20 643	20 920	21 191	- 271	101	1,03
z toho: - platy	20 578	20 852	21 123	- 271	101	1,03
- OON	65	68	68	0	100	1,05
Průměrný plat	19 711	19 524	20 003	- 478	102	1,01

13. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti

Rok 2004 byl z hlediska klimatických podmínek pro provozování plavby vcelku příznivý. Po povodních v roce 2002 a suchu v roce 2003 byly vodní stavy v podstatě normální, odpovídající dlouhodobým průměrům. V oblasti legislativy také nedošlo k výrazným změnám, které by měly bezprostřední vliv na plavební provoz. Zejména ustanovení vodního zákona a na něj navazující vyhlášky, jež upravují užívání povrchových vod k plavbě, jsou již plaveckou veřejností dostatečně zažita a akceptována.

S ustanoveními zmíněné vyhlášky se však stále nesmiřují různé občanské iniciativy. Ty ustanovení vyhlášky a její aplikaci stále napadají s cílem znemožnit provozování zejména rekreační plavby prakticky plošně na celém území České republiky. Usilují dokonce o zákaz rekreační plavby i na povrchových vodách, jež jsou podle zákona o vnitrozemské plavbě vodními cestami dopravně významnými nebo účelovými, na nichž je rekreační plavba jejich významným využitím. Při svém úsilí o dosažení svého cíle se nezdráhají využít i ojedinělého případu tragické nehody, při níž přišel o život plavec, jenž se neoprávněně pohyboval ve schválené a vyznačené lyžařské dráze v době jejího provozu. Šetření této plavební nehody jednoznačně prokázalo vinu na straně plavce. Nebyl prokázán žádný podíl na nehodě vyplývající z vlastního provozu plavidla či provozování lyžařské dráhy v dané lokalitě.

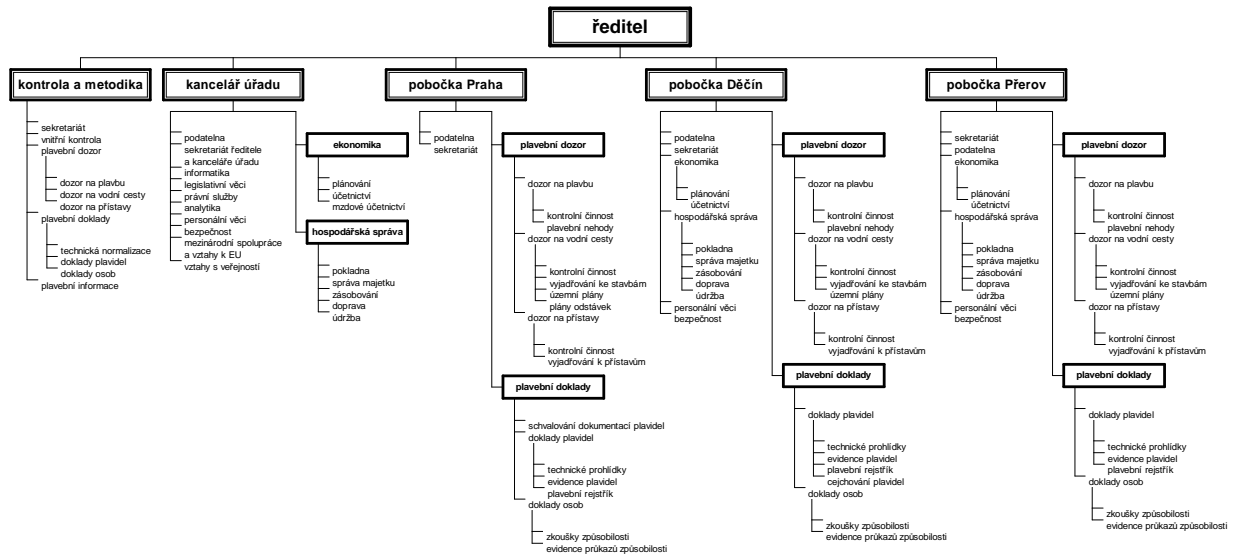
V minulém i předcházejícím roce byly, pro dosažení souladu s ustanovením zákona o vnitrozemské plavbě, zejména § 6 a následujících, aktualizovány souhlasy plavebního úřadu s provozováním veřejných přístavů včetně stanovení podmínek pro jejich provoz. V rozhodnutích o vydání souhlasu s provozováním přístavu Státní plavební správa stanovila podmínky v souladu s ustanovením § 6 odst. (2) zákona o vnitrozemské plavbě jak provozovateli pozemní části přístavu, tak provozovateli vodní části přístavu. Jednou z těchto podmínek je zabezpečení provozu přístavu tak, aby jej mohli provozovatelé plavidel užívat v souladu s ustanovením § 8 odst. (1) zákona o vnitrozemské plavbě. Jedná se především o zajištění provozuschopnosti přístavu i za ztížených podmínek v zimním období. Vzhledem k tomu, že právní předpisy jednoznačně nestanoví tuto povinnost ani provozovateli pozemní části, ani provozovateli vodní části přístavu, Státní plavební správa jako správní úřad v rámci správního zvážení stanovila tuto povinnost v rozhodnutí provozovateli pozemní části přístavu. Ve své úvaze vycházela z toho, že provozovatel pozemní části přístavu řídí provoz v přístavu prostřednictvím základních pravidel provozu přístavu, stanovuje místa stání plavidel, vede evidenci o jejich příplutí a odplutí apod. V neposlední řadě je provozovatel pozemní části přístavu sám ekonomicky bezprostředně vázán na využívání přístavu plavidly, a je tudíž v jeho vlastním zájmu zajistit provozuschopnost přístavu. Přesto provozovatel pozemních částí veřejných přístavů, a. s. České přístavy, rozhodnutí Státní plavební správy právě v tomto bodě stanovených podmínek napadá a usiluje o změnu.

V roce 2004 došlo k dalšímu nárůstu sportovní a rekreační plavby zejména na vodních cestách, kde je umožněna plavba rekreačních a sportovních plavidel se spalovacími motory. Týká se to zejména Baťova kanálu a řeky Moravy a přehradní nádrže Dalešice. Na Baťově kanálu vzrostl počet i využívání půjčoven plavidel. Osobní lodní doprava byla rozšířena o další osobní loď. Nepříznivě však působila omezená proplavovací doba plavebními komorami, která je odvislá od ekonomických možností správce vodní cesty Povodí Moravy, s. p.

V roce 2004 vstoupila Česká republika do Evropské unie. V návaznosti na to začala Státní plavební správa vydávat některé nové dokumenty pro vedení plavidla a provozování obchodní činnosti (kobotáž) na vodních cestách ostatních členských států. Spolu s již dříve vydávanými dokumenty, především Plaveckou služební knížkou, se tyto dokumenty staly pevnou a uznávanou složkou evropských plaveckých dokumentů.

V souvislosti se vstupem ČR do EU jsou současně přehodnocovány dvoustranné dohody. Jak bylo již uvedeno v části průřezová a metodická činnost, požádal plavební úřad WSD Ost o projednání zvláštních přeprav plavidel a plovoucích zařízení. Na základě uvedeného jednání jsou od konce roku 2004 povolovány přepravy plovoucích těles (trupů lodí) oběma plavebními úřady pouze na vodních cestách svých států. Vydávání zvláštních povolení k provozu plavidla bez platného lodního osvědčení bude posouzeno ve smyslu, zda je v souladu se Směrnicí 82/714/EWG. Závěry budou dohodnuty na pravidelném jednání plavebních úřadů v červnu 2005.

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: 266 710 545
Mobil: 606 690 011 (pro hlášení plavební nehody)
E-mail: pobocka@spspraha.cz

Státní plavební správa – pobočka Děčín

Adresa: Labská 694/21
405 02 Děčín I
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

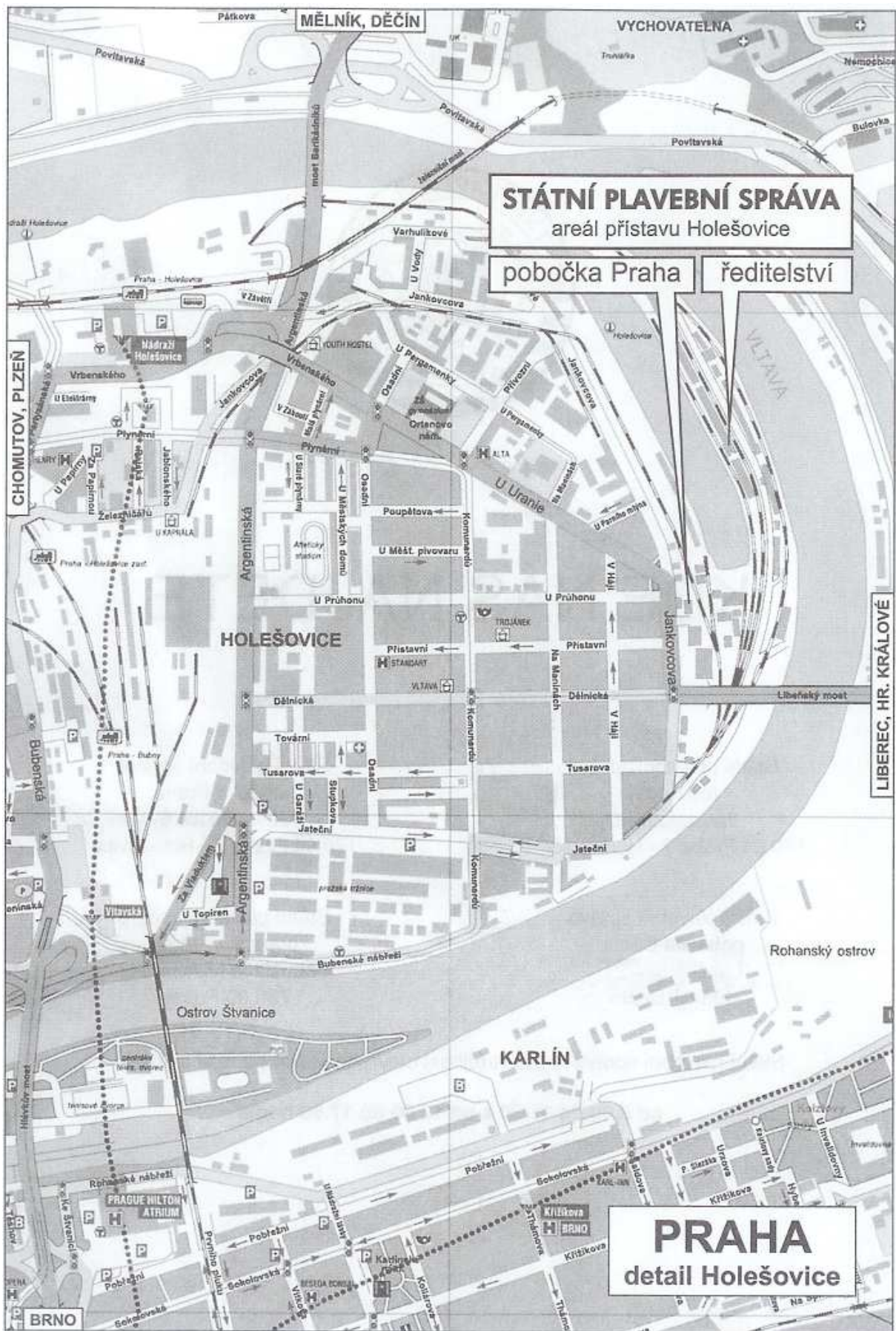
Adresa: Bohuslava Němce 640
750 02 Přerov
Telefon: 581 250 911
Fax: 581 250 910
Mobil: 606 690 013 (pro hlášení plavební nehody)
E-mail: pobocka@spsprerov.cz

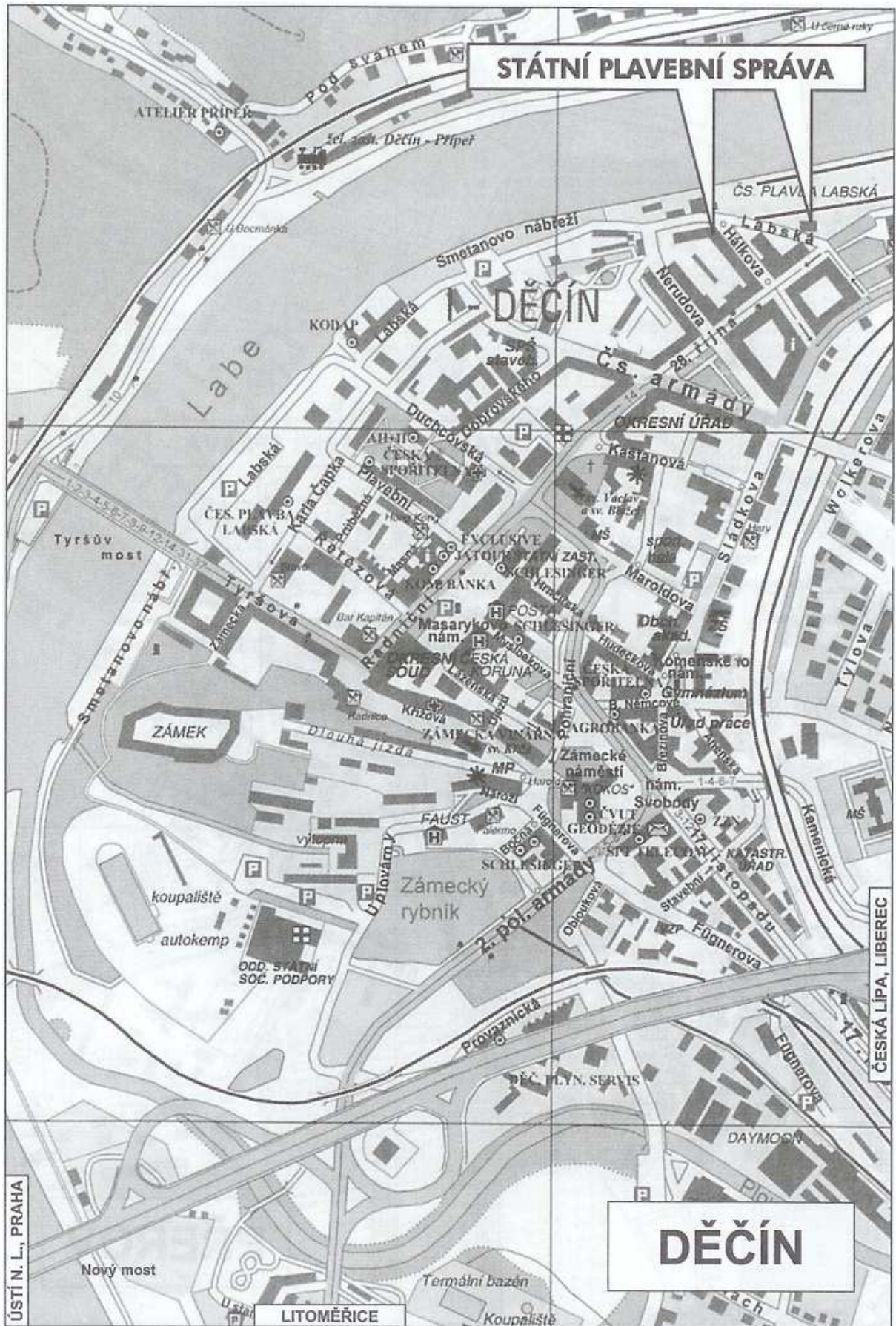
Webová stránka Státní plavební správy

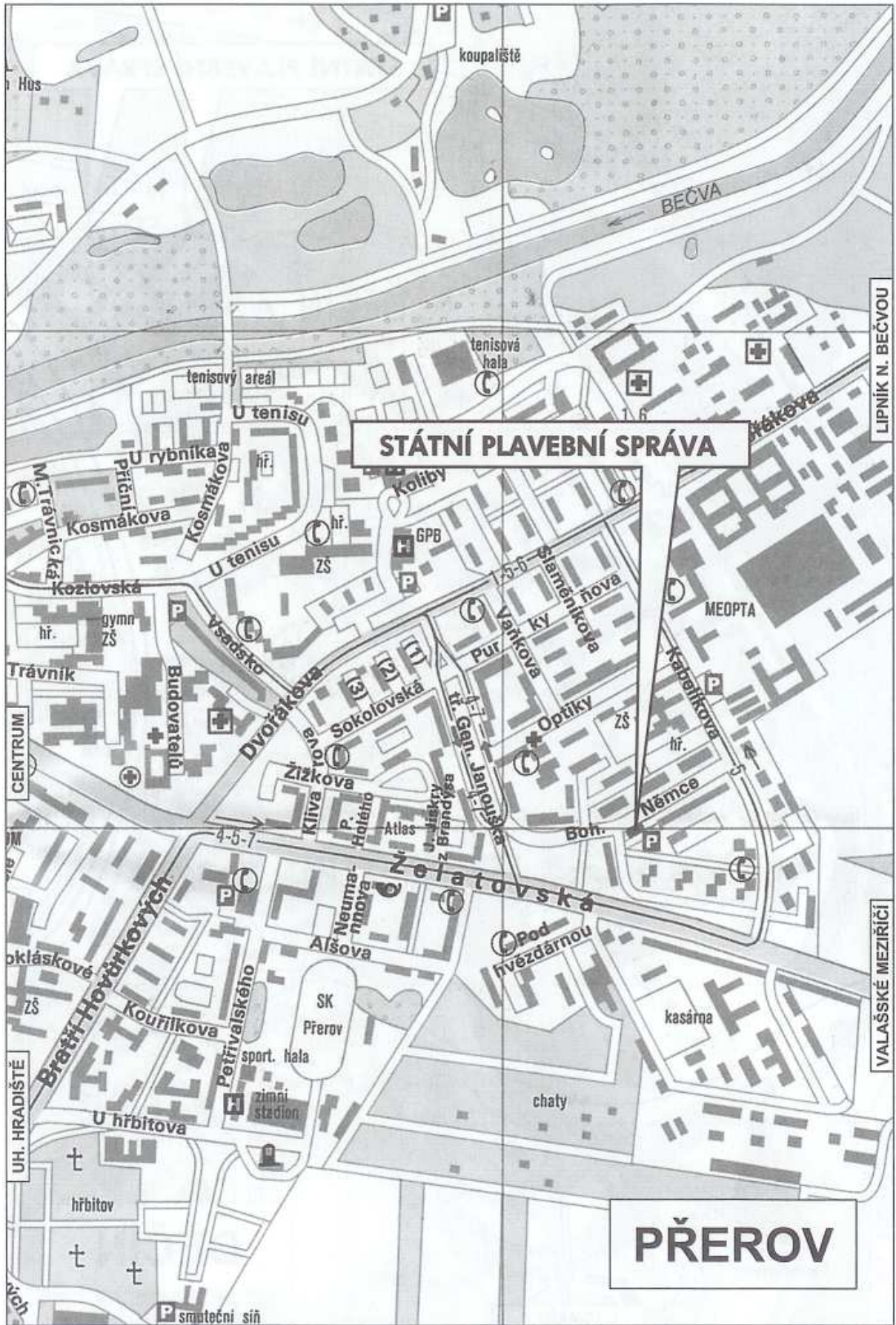
www.spspraha.cz

Úřední hodiny

pondělí a středa od 8.00 do 11.30 a od 13.00 do 17.00 hodin







Poznámky: