

# ZPRÁVA

## o činnosti úřadu v roce 2006



č. j. 183/Ř/07

Státní plavební správa  
duben 2007

# Obsah

<b>1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2006 .....</b>	<b>6</b>
<b>2. Kolektiv vedení.....</b>	<b>6</b>
<b>3. Úvod .....</b>	<b>7</b>
<b>4. Plnění ročních úkolů .....</b>	<b>8</b>
Úkol č. 1 .....	8
Úkol č. 2 .....	8
Úkol č. 3 .....	8
Úkol č. 4 .....	9
Úkol č. 5 .....	9
Úkol č. 6 .....	10
Úkol č. 7 .....	10
Úkol č. 8 .....	11
<b>5. Dozor na vodní cesty a přístavy.....</b>	<b>13</b>
5.1. Plavební poměry .....	13
5.2. Stavby a úpravy na vodních cestách .....	15
<b>6. Dozor na plavební provoz a plavební nehody .....</b>	<b>26</b>
6.1. Dozor na plavební provoz .....	26
6.2. Plavební nehody .....	32
<b>7. Dozor na plavidla.....</b>	<b>34</b>
7.1. Plavidla jiná než malá plavidla .....	34
7.2. Malá plavidla.....	37
7.3. Plavební rejstřík .....	39
<b>8. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel.....</b>	<b>41</b>
8.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých .....	41
8.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel.....	45
<b>9. Správní akty a správní jednání.....</b>	<b>47</b>
9.1. Správní akty.....	47
9.2. Správní jednání.....	49
<b>10. Průřezová a metodická činnost .....</b>	<b>50</b>
<b>11. Hospodaření .....</b>	<b>59</b>
11.1. Schválený rozpočet .....	59
11.2. Vývojové tendence hospodaření.....	59
11.3. Příjmy rozpočtových organizací .....	59
11.4. Správní poplatky a pokuty.....	59
11.5. Rozpočtové výdaje .....	60
<b>12. Plán práce a prostředků na platy.....</b>	<b>61</b>
12.1. Zaměstnanci .....	61
12.2. Absence a úrazovost .....	61
12.3. Prostředky na platy .....	61
<b>13. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti.....</b>	<b>62</b>

<b>14. Organizační schéma Státní plavební správy .....</b>	<b>64</b>
<b>15. Územní působnost Státní plavební správy .....</b>	<b>65</b>
<b>16. Kde nás najdete.....</b>	<b>66</b>



## 1. Základní údaje o správním úřadu k 31. 12. 2006

*Název správního úřadu:*

Státní plavební správa

*Adresa sídla:*

Jankovcova 4, 170 04 Praha 7

*IČO:*

00003352

*Právní forma:*

Organizační složka státu

*Datum a způsob zřízení:*

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

*Působnost Státní plavební správy:*

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

*Počet zaměstnanců:*

86

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

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

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

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

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

## **4. Plnění ročních úkolů**

### **Úkol č. 1**

Pokračovat v úpravě informačního systému a doplnit ho o nové moduly pro výkon dozoru a evidenci majetku. Připravit propojení informačního systému s evropskými plavebními informačními systémy a propojení systému LAVDIS s informačním systémem PLAVBA provozovaným Povodím Labe, s. p.

#### **Plnění**

Do modulu „Podání“ byly doplněny nové údaje vzniklé novelizací spisového řádu a byla do něj převedena všechna starší data z let 1996 až 2005 z programu „Pošta“. Informační systém byl doplněn o možnost automatického skenování, tzn. o automatické ukládání např. fotografií a podpisů ze žádostí o vydání průkazu k příslušným osobám. Vznikl nový modul „Validace“ sloužící ke kontrole zadávaných data uživatelem a k jejich automatickým opravám. Ve třetím čtvrtletí byl do Informačního systému zaveden nový modul „Kontroly“, který eviduje zejména plavebním dozorem provedené kontroly. Ve stejné době byl začleněn nový modul „Majetek“ určený k evidenci majetku Státní plavební správy a k provádění inventur. Koncem roku byly zpracovány základní „Pracovní postupy“. Do konce roku bylo prováděno testování všech nových modulů Informačního systému a aplikace „Zkoušek způsobilosti pomocí počítačů“ tak, aby mohly být od 1. ledna 2007 uvedeny do ostrého provozu.

Informační systém Státní plavební správy byl propojen s mezinárodním rejstříkem IVR. V pravidelných měsíčních intervalech jsou druhé straně prostřednictvím emailové komunikace předávána vybraná data „velkých“ plavidel z plavebního rejstříku České republiky. Úkol byl splněn.

V roce 2007 budou pokračovat úpravy používaných modulů dle požadavků praxe a systém bude doplněn o nové moduly.

### **Úkol č. 2**

Realizovat testovací provoz modulu zkoušek způsobilosti pomocí PC a připravit metodiku provádění zkoušek do konce roku 2006.

#### **Plnění**

Testovací provoz modulu zkoušek byl proveden ve 4. čtvrtletí roku 2006 na všech pobočkách Státní plavební správy. Zaměstnanci dokladů osob a zkušební komisaři si vyzkoušeli modul ve funkci zkušěných. V závěru roku byla funkčnost modulu ověřena testovací verzí i s plaveckou veřejností. Byla vyrobena metodika činnosti zkušební komise, manuál pro uchazeče a upraven zkušební řád. Proběhl seminář zaměstnanců dokladů osob a zkušebních komisařů ke zkouškám pomocí PC. Úkol byl splněn, ostrý provoz byl zahájen 2. ledna 2007.

### **Úkol č. 3**

Provéřit možnost využití simulátoru pro výcvik a zkoušky vůdců plavidel.

#### **Plnění**

V průběhu roku byla vytvořena studie k možnému obsahu a využití simulátoru pro zkoušky vůdců plavidel včetně radarových. Představy Státní plavební správy byly



ověřeny u firmy STC Group v Rotterdamu, kde byly zaměstnanci Státní plavební správy vyzkoušeny simulátory radarové navigace a vedení plavidla na řece i v přístavu. Prokázala se účelnost a vysoká efektivnost využití přesně definovaného simulátoru pro potřeby vůdců plavidel v ČR ke zkvalitnění zkoušky kapitánů bez praktické části zkoušky i možnost nahrazení současně prováděné praktické části zkoušky způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru. Tento trend propaguje a uznává i Ústřední komise pro plavbu na Rýně. Vzhledem ke značné finanční náročnosti projektu a neexistenci podobného simulátoru ve SRN, SR, Polsku ani Rakousku se nabízí možnost vytvoření výcvikového a zkušebního střediska pro tuto část Evropy s poměrně rychlou návratností investic. Nizozemská společnost byla vyzvána ke zpracování nabídky takového projektu. Úkol byl splněn.

## **Úkol č. 4**

V rámci zavádění požadavků směrnice 2005/44/ES o RIS zajistit provádění zejména následujících kroků:

- implementaci zpráv pro vůdce plavidel,
- konverzi elektronických map do formátu Inland ecdis,
- správu centrálního serveru LAVDIS.

### **Plnění**

V rámci zavádění požadavků směrnice 2005/44/ES o RIS byla implementace zpráv pro vůdce plavidel testována v říjnu a listopadu roku 2006. Tento modul fungoval.

Konverze elektronických map do formátu Inland Ecdis je řešena ve spolupráci s firmou Vars Brno, a. s. Vlastní převod až na pár detailů proběhl úspěšně. Drobné závady se postupně daří odstraňovat. Dále vyvíjíme poloautomatickou linku, která by zajistila jednoduchý a přesný převod. Tato záležitost je zcela nová a jak jsme zjistili ve světě neobvyklá. Základní algoritmy jsou už úspěšně otestovány.

Centrální server LAVDIS byl spravován až do konce listopadu 2006 bez větších obtíží. V této fázi správa spočívala v zajištění napájení a internetového připojení. Koncem roku však došlo k softwarové závadě a následně i k poruše hardware. Tento stav trval asi tři měsíce. V současnosti jsou závady odstraněny.

## **Úkol č. 5**

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

### **Plnění**

Komise pro zavedení Jednotného evropského identifikačního čísla plavidla UEVIN (Unique European Vessel Identification Number) se v roce 2006 sešla na třech pracovních zasedáních. Tato se konala ve Vídni na Rakouském ministerstvu dopravy ve dnech 4. 5. 2006, 28. - 29. 6. 2006 a 6. 9. 2006. Zasedání se účastnili zástupci evropských států, které jsou svými vodními cestami napojeny na řeky Dunaj, Labe a Rýn.

Na prvním zasedání bylo hlavní náplní, kromě seznamovacích formalit, informování všech členů komise o způsobu evidence plavidel v zúčastněných zemích a sjednocení používané terminologie. Základním materiálem pro porovnávání

evidence plavidel v jednotlivých zemích je dotazník, který byl do všech zúčastněných států rozeslán.

Na druhém zasedání této komise pokračovala práce ve stejném duchu, protože dorazili zástupci některých dalších zemí, a byla projednána zejména otázka vztahu evidence plavidla a vlastnického případně provozovatelského práva.

Na třetím zasedání byla hlavním námětem otázka, zda použít pro sjednocení evidence plavidel v EU centralizovaný nebo decentralizovaný systém. Návrhy obou možností jsou již podrobně rozpracovány a konečné řešení má být určeno na dalším zasedání, které mělo proběhnout již v posledním čtvrtletí minulého roku. Patrně s ohledem na komplikovanost tohoto problému ale nebylo doposud svoláno.

Při jednáních bylo České republice přiděleno (na základě naší volby) předčíslení 320-329. To umožní využít dosavadní systém značení plavidel.

Účast v expertní skupině plavební mapy byla omezena pouze na emailovou komunikaci. Byla řešena převážně problematika převodu map do formátu S-57 a jejich prezentace v prohlížečkách. Partnerem při těchto rozhovorech byla firma SevenCs z Hamburku.

Pracovní skupina pro sledování plavidel na vodní cestě (Tracking and Tracing) pracovala v roce 2006 jen korespondenčně. V průběhu roku byl projednáván a připomínkován materiál Standardy pro vnitrozemskou navigaci (Vessel Tracking and Tracing Standard for Inland Navigation).

## **Úkol č. 6**

Zabezpečit zpracování statistického šetření za rok 2005 o struktuře lodního parku a podnikatelských subjektů ve vodní dopravě 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 byl splněn.

## **Úkol č. 7**

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

### **Plnění**

V oblasti legislativní činnosti probíhala spolupráce s Ministerstvem dopravy ČR formou konzultací a společných stanovisek k právním okruhům, které Ministerstvo dopravy ČR v průběhu hodnoceného období se Státní plavební správou konzultovalo, zejména v oblasti provozu veřejných přístavů a spolupráce se správami Povodí Labe, s. p., a Povodí Vltavy, s. p. Velmi úzká spolupráce byla při projednávání novelizace vyhlášky č. 241/2002.

Státní plavební správa předložila ministerstvu dopravy kompletní návrh nové vyhlášky o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel, která má nahradit stávající vyhlášku č. 224/1995 Sb. Návrh přibližuje naší legislativu k normám platným v sousedních státech a zemích v působnosti Ústřední komise pro plavbu na Rýně. Obsahuje vzory plavebních dokladů vydávaných naším úřadem. Znění bylo

projednáno se sekci provozovatelů vodní dopravy, Svazu zaměstnavatelů v dopravě a konzultováno s WSD – Ost Magdeburg.

## **Úkol č. 8**

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

### **Plnění**

Kontrolní činnost nad rekreační plavbou se zvýšenou intenzitou v měsících květnu až září byla v oblasti působnosti poboček Praha a Děčín prováděna na vodní cestě Vltava, a to zdržích vltavské kaskády Lipno, Orlík a Slapy, v oblasti Prahy, na labské vodní cestě, dále pak na příslušných vodních cestách účelových a příležitostně také na ostatních vodních cestách. Kontroly na Labi a vodních cestách účelových bez zákazu plavby plavidel se spalovacími motory byly zaměřeny na vybavení plavidel platnými lodními doklady a vedení plavidel způsobilými osobami. Na vodních cestách účelových se zákazem plavby bylo kontrolováno dodržování tohoto zákazu. Kontroly byly rovněž prováděny v půjčovnách plavidel se zaměřením na technický stav půjčovaných plavidel a vyznačení a dodržování stanovené obsaditelnosti. Při kontrolách průběhu povolených veřejných akcí bylo sledováno dodržování podmínek stanovených pro pořádání akce.

V oblasti působnosti pobočky Přerov byla dozorová činnost směřována převážně na řeku Moravu včetně průplavu Otrokovice – Rohatec a na přehradní nádrže Dalešice a Nové Mlýny. Na těchto lokalitách byla vykonána více než polovina z provedených kontrol. Na základě aktuálních informací o intenzitě rekreační plavby byla dále věnována pozornost dalším přehradním nádržím a štěrkopískovnám se zvýšeným rekreačním provozem.

Celkem bylo vykonáno 178 kontrol a z tohoto počtu bylo 89 kontrol vykonáno mimo pracovní dny. Vícedenní kontroly proběhly ve 3 případech na zdržích vodních děl Orlík a Lipno. Byly vykonány 2 kontroly na zdrži vodního díla Orlík zaměřené na plavební provoz v pozdních večerních hodinách.

Při výkonu kontrol bylo zjištěno celkem 110 porušení zákona č. 114/1995 Sb. nebo zákona č. 254/2001 Sb. Z celkového počtu zjištěných porušení byla většina případů vyřešena na místě uložením pokuty v blokovém řízení nebo napomenutím. Další zjištěná porušení byla řešena v přestupkových nebo správních řízeních. Nejčastěji zjištěným porušením předpisů v plavebním provozu u malých plavidel v letním období bylo vedení plavidla mimo výtlačný režim plavby a vedení plavidla bez průkazu způsobilosti. Ve 4 případech se jednalo o vedení plavidla s průkazem vydaným Českou unií námořního jachtingu. Tento průkaz neopravňuje jeho držitele k vedení malých plavidel na vodních cestách v České republice. Dále pak se jednalo o vedení plavidla bez schválené technické způsobilosti k povození na vodní cestě, provozování plavidla neopatřenému poznávacími znaky nebo provozování plavidla na uzavřeném štěrkovišti. V několika případech byl řešen provoz vodních skútrů nebo provozování vodního lyžování mimo prostory vyznačené odpovídajícími plavebními znaky. Byl zadržen jeden padělek průkazu vůdce rekreačního plavidla.

Samostatnou kapitolou byly nedostatky zjištěné při provozování půjčoven malých plavidel. Zde patřily k nejčastějším přestupkům nesprávné označení plavidel půjčovny (5 případů) a provoz plavidel, které nebyly Státní plavební správou pro provoz v půjčovně schváleny (2 případy). V jednom případě bylo na Žermanické přehradě zjištěno provozování nepovolené půjčovny plavidel.

Při postihování zjištěných přestupků nevznikaly s přestupci problémy.

Celkově se intenzita provozu plavidel v oblastech s vyšší koncentrací rekreačních aktivit oproti roku 2005 výrazně nezměnila. Její intenzita je však výrazně závislá na přízni počasí. To se projevilo v měsíci srpnu, kdy vlivem nepříznivého počasí došlo ke snížení intenzity rekreačního plavebního provozu. Lze konstatovat, že v době přítomnosti kontrolního orgánu v daném úseku vodní cesty nedochází k porušování předpisů ze strany vůdců plavidel. Na základě jednání s Policií České republiky, Správou Středočeského kraje, byla rozšířena spolupráce Státní plavební správy a Poříčního oddělení Slapy i na společnou hlídkovou činnost na zdrži vodního díla Orlík.

Mimo Labe nebyl rekreační plavební provoz evidovaných plavidel nijak výrazný kromě schválených prostor pro provozování vodního lyžování na Mostecku a Královéhradecku. Lze však konstatovat, že na Labi má rekreační provoz stoupající tendenci, což v této oblasti dokazuje současný i uvažovaný rozvoj přístavů pro malá plavidla.

Z kontrolovaných oblastí byl provoz rekreačních plavidel stabilně silný na přehradních nádržích Dalešice, Nové Mlýny, Žermanice, Těrlicko, Brněnská a taktéž na štěrkopískovně Náklo. Znatelně nižší oproti minulému období byl provoz rekreačních plavidel na řece Moravě včetně průplavu Otrokovice – Rohatec.

Ani ze strany veřejnosti nedocházelo ke stížnostem na plavební provoz rekreačních plavidel. Byla podána pouze jedna stížnost, od které však bylo ustoupeno (podrobněji v odstavci 6.1. Dozor na vodní cesty – Účelové vodní cesty).

## **5. Dozor na vodní cesty a přístavy**

### **5.1. Plavební poměry**

#### **Vltava**

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

K zámrazám vltavské vodní cesty v průběhu roku nedošlo.

V roce 2006 byl na vltavské vodní cestě přerušen plavební provoz z důvodu vysokých vodních stavů v měsíci březnu, dubnu, květnu a červnu. Plavební provoz byl obnoven až po odstranění povodňových škod - nánosů, vždy cca do 14 dnů.

Plavební odstávka proběhla v plánovaném termínu v květnu a říjnu. Ze strany správce vodní cesty byly splněny všechny termíny v době plánované odstávky na plavebních zařízeních.

#### **Střední Labe**

Středolabská vodní cesta byla po většinu roku ve špatném stavu, byly omezeny ponory plavidel vlivem nánosů po průchodu velkých vod. Po většinu roku nebyla umožněna plavba plavidel na plný ponor.

V důsledku klimatických podmínek – extrémních mrazů - byl provoz na labské vodní cestě z důvodu zámrazy zastaven v měsíci lednu a únoru. Vznikla ledová celina, která zamezila bezpečnému provozování plavby.

V roce 2006 byl na středolabské vodní cestě přerušen plavební provoz z důvodu vysokých vodních stavů v měsíci březnu a dubnu. Správce vodní cesty nezajistil včasné odstranění nánosů vzniklých průchodem velkých vod a tím zabezpečení požadovaných plavebních hloubek ve smyslu předpisů o vnitrozemské plavbě. Byly pouze odstraněny nánosy tak, že je v celé délce vodní cesty možná plavba s omezenými ponory plavidel.

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

#### **Dolní Labe – kanalizovaný úsek**

Kanalizovaný úsek dolnolabské vodní cesty byl v uspokojivém stavu a pro provoz plavidel bezpečný. Vodní cesta svými parametry umožňovala provoz plavidel stanovených rozměrů. Plavební podmínky v roce 2006 lze charakterizovat jako vcelku příznivé.

Vzhledem k nánosům vzniklých průchodem velkých vod byla omezena jednosměrná plavba mezi levým břehem a ostrovem v Dolních Beřkovicích (pl. km 5,1 až 5,9). Plavba je vedena mezi pravým břehem a ostrovem obousměrně. Na základě dlouhodobého požadavku Státní plavební správy byla obnovena plavba přes velkou plavební komoru Dolní Beřkovice.

V důsledku mrazivého počasí v závěru ledna a na počátku února došlo v kanalizovaném úseku dolního Labe k výskytu ledových jevů. Plavba byla pro zámrazu zastavena v úseku Mělník - Lovosice po dobu 8 dnů a v úseku Lovosice – Ústí nad Labem-Střekov po dobu 9 dnů.

V úseku Mělník - Lovosice byla plavba zastavena z důvodu vysokých vodních stavů na přelomu března a dubna pro všechna plavidla v celkové délce 15 dnů, pro sestavy a plavidla delší než 85 m ještě navíc 5 dnů v květnu, červnu a srpnu – tedy celkem 28 dnů a pro poproudni vlečné sestavy se dvěma a více jednotkami v závěsu celkem 38 dnů (tento způsob plavby se však používá již jen výjimečně).

V úseku Lovosice - Ústí nad Labem-Střekov byla plavba zastavena z důvodu vysokých vodních stavů celkem 27 dnů.

Téměř 3/4 roku (celkem 250 dnů) bylo možno v úseku Mělník - Lovosice využívat zvýhodněných ponorů 210 cm při průtoku v profilu vodočtu Mělník nad 150 m<sup>3</sup>/s. Při průtocích v profilu vodočtu Ústí nad Labem vyšších než 350 (400) m<sup>3</sup>/s bylo možno využívat v úseku Lovosice - Ústí nad Labem-Střekov zvýšených ponorů 210 (220) cm v 65 (58) dnech. Na tomto úseku probíhal plavební provoz v roce 2006 bez plavební odstávky. V rámci vojenského cvičení POHROMA 2006 v říjnu bylo povoleno krátkodobé zastavení plavby v lokalitě Litoměřice (ve dvou dnech v celkové délce 7 hodin).

### **Dolní Labe – regulovaný úsek**

Plavební podmínky v regulovaném úseku dolního Labe lze oproti kanalizovanému úseku charakterizovat jako omezené, zhruba v 80 % hodnoceného období bylo nutno ponory stanovovat podle zajištěného vodního stavu v příslušném dni.

V regulovaném úseku dolního Labe (s výjimkou přístavních bazénů) k zámraze nedošlo.

Z důvodu vysokých vodních stavů na přelomu března a dubna 2006 byla plavba zastavena celkem 15 dnů.

Z důvodu plavebních překážek nebo oprav na vodní cestě nebyl (kromě vjezdu do přístavního bazénu veřejného přístavu Děčín-Rozbělesy - viz odstavec 5.2.) v regulovaném úseku dolního Labe průběžný plavební provoz zastaven. V hraničním profilu Labe ve Hřensku proběhla v říjnu 2 krátkodobá místní přerušování plavby kvůli pravidelným společným měřením labských průtoků hydrometeorologickými ústavy České republiky a Spolkové republiky Německo v celkové délce 9 hodin.

### **Morava včetně Baťova kanálu**

Zahájení plavební sezóny dne 1. 5. 2006 na sledované vodní cestě řece Moravě a průplavu Otrokovice – Rohatec (Baťův kanál) bylo původně plánováno u nového přístaviště v Uherském Ostrohu. Vzhledem k nepříznivému počasí a povodňovým stavům byl na řece Moravě vyhlášen zákaz plavby a bylo zvoleno náhradní řešení a zahájení proběhlo ve Veselí nad Moravou na kanálovém úseku, kde protipovodňová vrata na počátečních a koncových úsecích kanálu zajišťují ochranu před povodní.

Vodní poměry na této sledované vodní cestě byly v jarních měsících poznamenány táním extrémních sněhových zásob, které spolu s dešťovými srážkami způsobily povodňové stavy a dlouhodobé zvýšení plavební hladiny, což mělo za následek nemožnost provedení tradičního čištění plavební dráhy a drobných stavebních oprav na vodní cestě před zahájením plavební sezóny.

Odstávka na vodní cestě za účelem stavebních a udržovacích prací proběhla v úseku plavební komory Nedakonice, kde se realizovalo čištění rejd plavební komory. Další odstávky se uskutečnily v úseku plavebních komor Petrov, Spytihněv, Babice a jez Kunovský les.

### **Vodní cesty účelové**

Plavební poměry na účelových vodních cestách byly v roce 2006 vcelku stabilizované.

Účelové vodní cesty na Moravě byly postiženy jarní povodní. Při těchto vysokých vodních stavech nedošlo k poškození plavidel, ale na vodních dílech

Vranov a Dalešice bylo touto povodní naplaveno velké množství dřeva, které správci vodních cest Povodí Moravy, s. p., a Čez, a. s., odstraňovali v následujících měsících a bylo nutné omezit plavbu.

Těžební jezera s těžbou prováděnou plovoucími stroji byla včas na možnou povodňovou situaci upozorněna a jimi provedená opatření zabránila větším škodám na lodích. Pouze vybavení provozoven bylo částečně poškozeno, zejména pohybem ledu. V rámci protipovodňových opatření byla provedena praktická kontrola údajů týkajících se spojení na jednotlivé provozovatele uvedené v krizovém plánu úřadu.

## **5.2. Stavby a úpravy na vodních cestách**

### **Vltava**

Po průchodu velkých vod na přelomu března a dubna i května a června byly odtěženy nánosy omezující plavební hloubky na Vltavě. Jednalo se zejména o lokality v dolním plavebním kanále plavební komory Praha-Štvanice a při vjezdu do bazénu veřejného přístavu Praha-Holešovice. Správce vodní cesty – Povodí Vltavy, s. p., se snažil v rámci svých možností obnovit plavební hloubky v co nejkratším možném termínu. Obnovování plavebních hloubek postupovalo etapovitě.

V měsíci červnu a červenci byl na vodním díle Orlík krátkodobě poškozen lodní výtah pro malá plavidla. Na základě požadavku Státní plavební správy a s ohledem na probíhající plavební sezónu byla oprava provedena v co nejkratší možné lhůtě.

Byly opraveny drážky provizorního hrazení plavební komory Štěchovice v dolní vodě. Na plavebních komorách Praha-Štvanice, Praha-Podbaba a Roztoky proběhla revize komor a oprava nátěrů. Na plavební komoře Dolánky byla vyměněna střední vrata a u plavební komory Miřejovice opravena dolní vrata a spárování zdíva.

Na plavebním kanále Vraňany – Hořín byla dokončena výstavba nové protipovodňové uzávěry.

V průběhu roku byly na základě podnětu Státní plavební správy upraveny ochranné obálky pilířů Karlova mostu. Účelem úprav bylo zvýšení bezpečnosti plavby v prostoru Karlova mostu. Jednání o úpravách ochranných obálek pilířů byla složitá. Mimo jiné bylo třeba snížit hladinu ve zdrži Helmovského jezu. Dostatečnému snížení hladiny však bránily nánosy pod botelem Albatros, které musely být odtěženy.

Dále proběhlo několik kontrol vodní cesty s ohledem na odstraňování povodňových škod. Rovněž se uskutečnila kontrola plavebního značení na vodní cestě v úseku Slapy – 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. Přípomínky vznesené při dohledech jsou zahrnuty do plánu oprav a údržby. Prohlídky potvrdily, že díla jsou v bezpečném a provozuschopném stavu.

Se správcem pozemní části veřejného přístavu Praha-Holešovice byla vedena intenzivní jednání s ohledem na zachování provozu přístavu při výstavbě bytového a administrativního centra. V rámci protipovodňové ochrany byly ve veřejném přístavu Praha-Holešovice správcem vodní cesty zhotoveny na vysoké nábřežní zdi vysokovodní vázací prvky (dalby).

Byly provedeny celkem tři kontroly veřejných přístavů, které byly zaměřeny na informovanost provozovatelů plavby ze strany správce pozemní části (např. řádné zveřejňování základních pravidel přístavu, přihlašování a odhlašování plavidel).

### **Střední Labe**

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

Na plavební komoře Kostomlátky proběhla oprava vtokových mříží a srazového těsnění horních vrat. Vtokové mříže byly dále opraveny na plavební komoře Brandýs nad Labem. U plavební komory Poděbrady proběhla kompletní oprava pravé stěny plavební komory mimo vratňových výklenků (nová prefabrikovaná stěna), u plavební komory Lysá nad Labem levé stěny plavební komory a u plavební komory Čelákovice pravé stěny plavební komory. Na plavební komoře Obříství proběhla oprava těsnění pokloповých vrat.

V ochranném přístavu Nymburk byla dokončena výstavba nových vysokovodních vázacích prvků. Rovněž byly odstraněny nánosy, čímž vzniklo další chráněné místo na středním Labi ve smyslu požadavků uplatněných Státní plavební správou.

Proběhla kontrola vodní cesty za přítomnosti správce vodní cesty, kde byl důraz kladen na plavební značení. Odstranění zjištěných závad na plavebním značení bylo v průběhu kontroly nárokováno na správci vodní cesty. Stav vodní cesty byl hodnocen s ohledem na omezení ponoru jako vážný, jedná se o velmi citelné omezení nákladní vodní dopravy. V této věci bylo Státní plavební správou zahájeno se správcem vodní cesty správní řízení.

V průběhu roku byly provedeny technicko bezpečnostní dohledy na většině vodních děl – plavebních komorách. 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.

### **Dolní Labe – kanalizovaný úsek**

Stav vodní cesty v kanalizovaném úseku dolního Labe byl uspokojivý. Vlastní vodní cesta umožňovala provoz plavidel stanovených rozměrů. Proplavování plavební komorou Dolní Beřkovice bylo omezeno, protože v období leden až prosinec byla velká plavební komora mimo provoz.

Na všech vodních dílech projednala Státní plavební správa se správcem vodní cesty po průchodu jarní povodně zaměření nánosů v rejdách plavebních komor. Na všech objektech byla zprovozněna alespoň jedna plavební komora, aby mohl být plavební provoz obnoven ihned po poklesu vodních stavů pod limitní hranice. Po povodni bylo také nutno odstranit škody na plavební signalizaci, obnova plavebního značení byla ukončena v květnu.

Na levém břehu Labe ve Lhotce nad Labem byla v areálu bývalých zemědělských staveb dokončena výstavba loděnice společnosti Barkmet.

Na pravém břehu Labe v Litoměřicích v oblasti Lodního náměstí bylo vydáno souhlasné stanovisko pro výstavbu přístaviště pro plavidla osobní lodní dopravy a pro vybudování přístaviště pro malá plavidla ve vyústění bývalého mlýnského ramene. Bylo vydáno vyjádření k záměru vybudování přístavu na levém břehu pod silničním mostem v Litoměřicích.



V pravobřežní poloze nad silničním mostem v Litoměřicích bylo schváleno umístění přístavního můstku pro plavidlo osobní lodní dopravy mezi městy Ústí nad Labem a Litoměřice.

V hodnoceném období došlo k zintenzivnění záměrů na výstavbu malých vodních elektráren na vodních dílech. Ve Štětí již Státní plavební správa vydala souhlasné stanovisko pro stavební řízení, v Roudnici nad Labem probíhá územní řízení. Zde by měly být realizovány elektrárny na obou březích. Obcí Vědomice však bylo k výstavbě pravobřežní elektrárny vydáno zamítavé stanovisko odůvodněné zásahem do odpočinkové zóny obce. Pro malou vodní elektrárnu na vodním díle České Kopisty vydala Státní plavební správa souhlasné stanovisko k vydání územního rozhodnutí. Malá vodní elektrárna na vodním díle Lovosice je ve fázi přípravy dokumentace pro územní řízení. Před vydáním stanovisek požaduje Státní plavební správa vyhodnocení proudových poměrů nad horním plavebním kanálem z hlediska vlivu změny proudění na zaplouvající plavidla a také zhodnocení pohybu sedimentů pod elektrárnou, zda změnou proudnice nedojde k vyššímu ukládání nánosů v podjezí, případně v dolním plavebním kanále a pod ním.

Ve veřejném přístavu Lovosice-Prosmky byla zkolaudována stavba haly na posypovou sůl.

### **Dolní Labe – regulovaný úsek**

Parametry vodní cesty na regulovaném úseku dolního Labe zůstávají již po léta neměnné a pro udržení splavnosti je nutné neustálé nárokování prohrábkových prací u správce vodní cesty. Nánosy se opakovaně vytvářejí v oblastech vjezdů do přístavních bazénů a v obloucích plavební dráhy. Příslušný závod správce vodní cesty nedisponuje vlastní mechanizací a dodavatelský způsob realizace prohrábek je zdlouhavý. Byly provedeny jen nejnútnejší zásahy.

Množství provedených prohrábkových prací je z hlediska potřeby provádění odtěžování nánosů, vzniklých především po povodních 2002 a 2006, nedostatečné. Je nutno opětovně konstatovat, že správce vodního toku nedisponuje ani potřebnými finančními zdroji k provedení všech požadovaných prohrábek. Tím se v regulovaném úseku Labe stává vodní cesta svými parametry neodpovídající zařazení do klasifikační třídy Va.

Prohrábkové práce byly provedeny v prostoru vjezdu do Centrálního bazénu veřejného přístavu Ústí nad Labem-Krásné Březno, do přístavního bazénu Děčín-Rozbělesy a v oblasti obratiště Děčín pod „Hégrem“. Práce byly provedeny bez přerušení plavebního provozu.

Nánosy v plavební dráze regulovaného úseku si nevyžádaly omezování ponorů. Na základě výsledků ze zaměření vodní cesty vyměřovacím plavidlem Valentýna II bylo nutno provizorně vyznačit zúžené úseky plavební dráhy. Prohrábkové práce v těchto lokalitách provede správce vodní cesty z důvodu pozdního přidělení financí na odstraňování povodňových škod až v následujícím období.

Ve veřejném přístavu Děčín-Rozbělesy byla v rámci realizace protipovodňových opatření na vodní cestě ukončena výstavba 12 ks vysokovodních vyvazovacích pevných dalb v zadní části bazénu. V rámci zkušebního provozu se toto vyvazovací stání v délce 330 m plně osvědčilo hned při jarní povodni na přelomu března a dubna. V rámci této stavby bylo provedeno též zvýšení a zesílení 4 ks stávajících dalb mezi vjezdem do bazénu a přístavní zdí a rovněž odtěžení zeminy v místech stání (cca 6 tisíc m<sup>3</sup>).

Následkem pozvolného průběhu kulminace povodňové vlny typického pro jarní povodně došlo k zanesení vjezdu do tohoto přístavu, objem naplaveného materiálu činil cca 8 tisíc m<sup>3</sup>. Plavební provoz ve vjezdu do přístavu byl zastaven začátkem května po poklesu vodních stavů pod 350 cm. Státní plavební správa zahájila správní řízení se správcem vodní cesty (viz kapitola 9). Koncem května začalo odstraňování nánosů ve vjezdu jeho přesunutím dozerem Komatsu mimo plavební dráhu. Vjezd byl od nánosů částečně uvolněn v polovině června a plavební provoz byl umožněn s omezeným ponorem plavidel sníženým o 30 cm oproti ponorům úředně stanoveným pro příslušný den. Následovalo částečné odtěžování přesunutého materiálu, které bylo v srpnu přerušeno z důvodu opětného výskytu zvýšených vodních stavů, kdy na úředním vodočtu v Ústí nad Labem byl překročen I. stupeň povodňové aktivity. Omezení ponorů trvalo do září, zúžený vjezdový koridor až do konce roku.

Plavební značení vodní cesty bylo v důsledku povodně v regulovaném úseku poškozeno ve větší míře než v úseku kanalizovaném. Obnova plavebního značení byla správci uložena ve zmíněném správním řízení a v červenci byla ukončena.

Ve veřejném přístavu Děčín-Loubí byla dokončena výstavba opěr pro těžký jeřáb EDK 100.

Byla vydána souhlasná stanoviska pro vydání stavebního povolení na výstavbu čekacích stání pro malá i velká plavidla v oblasti vodního díla Ústí nad Labem-Střekov. Tato stání budou řešena jako dalbová. Obě polohy v horní vodě budou vybudovány na pravém břehu Labe nad vjezdem do horního plavebního kanálu. V dolní vodě se jedná o čekací stání pro malá plavidla na pravém břehu Labe pod vjezdem do dolního plavebního kanálu a pro velká plavidla bude toto stání situováno u levého břehu Labe cca 900 m pod vodním dílem.

Na pravém břehu Labe ve Hřensku bylo schváleno umístění přístavního můstku pro plavidlo osobní lodní dopravy provozované mezi Děčínem a Hřenskem.

Vyjádření k dokumentaci pro územní řízení s podmínkou nepřerušování plavebního provozu bylo vydáno pro chystanou rekonstrukci železničního mostu v Děčíně a vybudování cyklistické lávky na tomto mostě.

### **Morava včetně Baťova kanálu**

Na řece Moravě a průplavu Otrokovice – Rohatec nadále pokračuje započatý proces výstavby přístavních zařízení. V tomto roce byly dokončeny a zkolaudovány stavby přístaviště Babice a přístaviště Uherský Ostroh.

Další stavby jsou ve stádiu projektové přípravy nebo schvalování a zajišťování zdrojů na jejich realizaci. Jedná se o přístaviště Otrokovice, Kostelany nad Moravou, Kroměříž, Napajedla, Napajedla – Pahrbek, Staré Město, Rohatec - Kolonie a Hodonín. Při těchto realizacích a projektové přípravě je společně se správcem vodní cesty Povodí Moravy, s. p., zvolena nejvhodnější lokalita a technické řešení stavby s ohledem na požadavky obcí.

Na plavební komoře Spytihněv byla provedena oprava elektroinstalace a úprava softwaru automatického otevírání komory. Dále zde byla vyčištěna horní rejda od nánosů usazenin a provedena rekonstrukce břehové části dolní rejdy.

Na plavební komoře Staré Město byla vyčištěna od povodňových nánosů dolní rejda a v rámci rekonstrukce vybavení vodní cesty proběhla oprava místa pro spouštění plavidel na řece Moravě v Uherském Hradišti.

Na konci plavební sezóny byla na plavební komoře Nedakonice zahájena rekonstrukce plavební komory. V rámci této stavby byla provedena celková oprava

vrat, opravy betonových konstrukcí a celková rekonstrukce přechodové lávky a přemostění komory. V rámci stavby byly také vyčištěny obě rejdy.

Plavební komora Uherský Ostroh byla na začátku plavební sezóny doplněna o automatické otevírání vrat a na podzim byla znovu obnovena původní sklápěcí lávka, která umožní v tomto úseku plavební cesty proplout i lodím s vyšší nástavbou.

Ve Veselí nad Moravou byla vyčištěna horní rejda plavební komory a dokončeny následující stavby - most pro cyklistickou stezku přes Baťův kanál, příjezdová komunikace k přístavišti ve Veselí nad Moravou a kanalizace s vypustním objektem v profilu Baťova kanálu.

Plavební komory Vnorovy I a Vnorovy II byly na začátku plavební sezóny doplněny o elektrifikaci pro automatické ovládání komor. Po ukončení plavební sezóny byly zahájeny projekční práce na automatizaci udržování plavební hladiny v úseku Veselí nad Moravou – Petrov a automatizaci zavírání povodňových vrat plavební komory Vnorovy I a II.

Na plavební komoře Strážnice I byla zřízena přechodová lávka komory pro pěší a cyklisty a zahájeny projekční práce na automatickém zavírání povodňových vrat na obou strážnických plavebních komorách při povodňových stavech na říčce Velička.

V úseku od plavební komory Petrov až po výklopník Sudoměřice pokračovalo od 1. 8. 2006 čištění plavebního profilu od usazenin a jeho uvedení do původního stavu, což je jednou z podmínek pro dostavbu chybějící plavební komory Rohatec.

V letošním roce proběhly výrobní výbory staveb na řece Moravě a průplavu Otrokovice – Rohatec. Jedná se o napojení Baťova kanálu na řeku Moravu v Rohatci, tzn. splavnění poslední části Baťova kanálu a výstavby plavební komory Rohatec. Dále byla projednána projektová dokumentace pro vybudování nové plavební komory v Otrokovících. Při těchto jednáních byly ze strany Státní plavební správy dány podmínky pro výstavbu a na jejich podkladě vypracovány projektové dokumentace, které jsou v současné době ve stádiu schvalování.

### **Vodní cesty účelové**

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

Na rybníku Svět je provozována osobní vodní doprava o níž je nadále velký zájem veřejnosti. Rybník Svět je intenzivně využíván také pro sportovní plavbu. Vyznačena je zde také dráha pro rychlostní kanoistiku.

Na vodní ploše Velké Žernoseky byla dokončena výstavba přístavu Marína Labe, jehož provozovatelem je společnost Mezinárodní veřejný přístav Píšťany, s. r. o., Píšťany. Provoz byl se souhlasem Státní plavební správy zahájen v květnu. Přístav má kapacitu 48 malých plavidel a je zde možnost stání i pro 2 plavidla do délky 100 m. Pro všechna plavidla jsou poskytovány potřebné služby - tankování motorové nafty a benzínu, výměna motorových olejů, sběr použitých olejů, tankování pitné vody, napojení na elektrický proud, odsávání vod z nádrží plavidel a jejich likvidace a odsávání lodních septiků. Rovněž je zde možnost vytažení plavidla do 7,5 t na břeh.

Na Máchově jezeře byl schválen plavební provoz půjčovny plavidel u hotelu Port, jejímž provozovatelem je Regata Čechy, a. s., Doksy. Dalším dvěma žadatelům o provoz půjčoven na Máchově jezeře nebylo možno z důvodu nedodání stanoviska správce vodní cesty vyhovět.

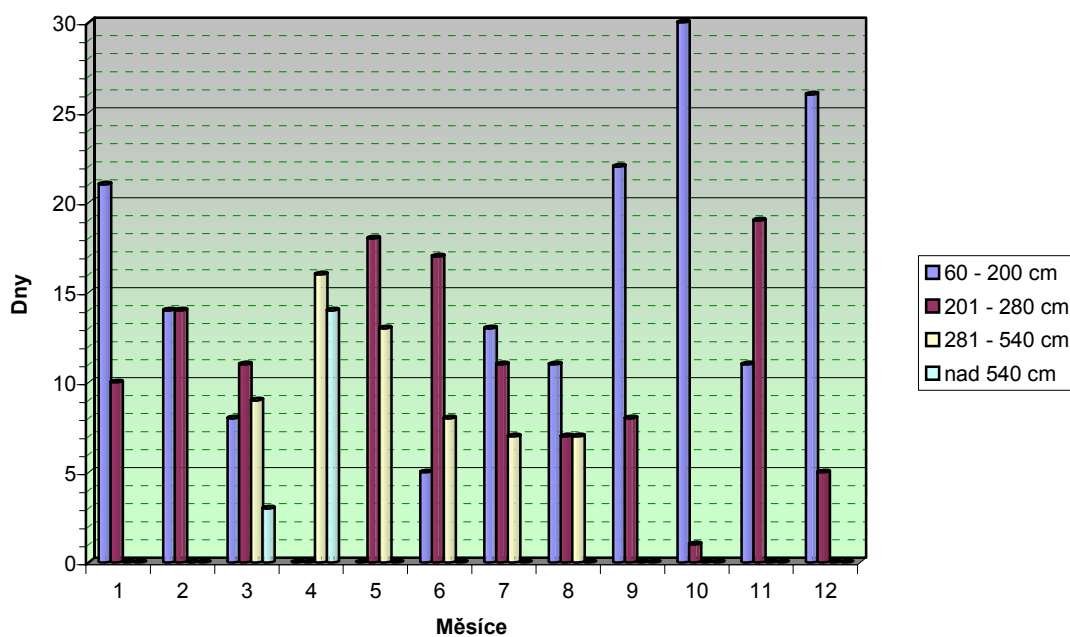
Na vodním díle Jesenice u obce Dřenice bylo schváleno umístění plovoucího zařízení Jachtklubu Cheb a 3 ks neevidovaných plovoucích zařízení společnosti DOSTA, s. r. o., Cheb. Společnosti DOSTA nebylo vyhověno v žádosti o umístění plovoucího zařízení podléhajícího svými rozměry evidenci v Plavebním rejstříku České republiky, jelikož žadatel nepředložil osvědčení plovoucího zařízení.

Na sledované vodní cestě vodního díla Vranov byla znovu firmou Lodní doprava Vranov, s. r. o., obnovena plavba osobní lodní dopravy. V návaznosti na tuto činnost byly opraveny a uvedeny do provozu již dříve využívaná přístaviště osobní lodní dopravy. Jedná se o přístaviště na Hrázi, Lančov, Horka a Bítov. Dále pokračovala rekonstrukce návodního líce vodního díla Vranov a přelivu vodního díla Znojmo. Tato vodní díla budou po výše uvedených úpravách schopna převést vyšší množství vody při povodňových situacích bez nebezpečí poškození vodních děl a okolí vodních toků pod nimi.

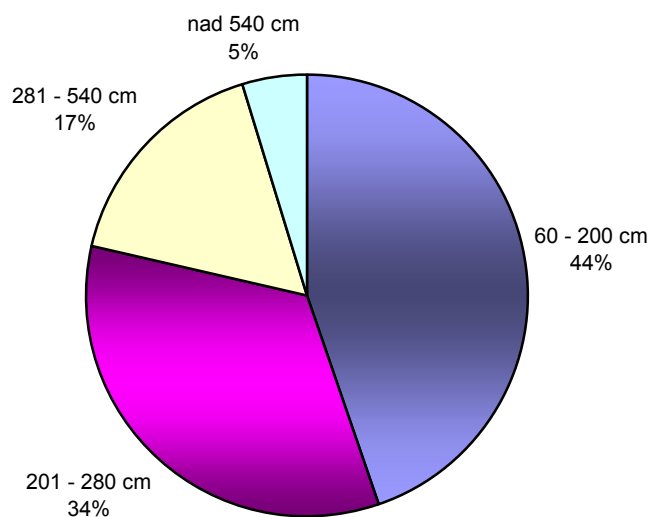
Vodní stavy					
Vodočet			Vltava- -Praha	Labe- -Brandýs n. L.	Labe- -Ústí n. L.
Vodní stavy dosud pozorované	nejvyšší	H [cm]	768	531	1185
		dne	14. 8. 2002	5. 9. 1984	16. 8. 2002
	nejnižší	H [cm]	33	25	66
		dne	3., 8. 2. 1991	7. 10. 2002	26. 6. 1934
Vodní stavy v roce 2006	nejvyšší	H [cm]	292	527	885
		dne	2. 4. 2006	3. 4. 2006	4. 4.
	nejnižší	H [cm]	39	125	145
		dne	2.-4.12.2006	23. 1.2006	27. - 29. 7 a 27. - 29. 9.
Měsíční průměry vodních stavů v roce 2006 [cm]	leden	1	63,6	134,2	199,5
	únor	2	60,7	139,4	204,8
	březen	3	100,1	184,5	314,4
	duben	4	173,7	296,2	587,8
	květen	5	90,4	172,0	310,8
	červen	6	90,0	146,6	276,7
	červenec	7	76,9	133,4	234,8
	srpen	8	71,3	164,0	252,6
	září	9	51,1	141,3	188,7
	říjen	10	53,1	134,2	184,5
	listopad	11	51,2	154,7	213,3
	prosinec	12	47,6	143,0	189,8
Roční průměry vodních stavů [cm]	2006		77,5	162,0	263,1
	2005		70,5	149,8	246,7
	2004		60,8	145,1	216,2
	2003		58,4	141,1	214,3
	2002		101,6	162,1	332,3

Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe															
Vodní stav [cm]	V měsíci roku 2006 [dny]												Celkem v roce [dny]		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2006	2005	2004
60 - 100													0	0	0
101 - 110													0	0	0
111 - 120													0	0	0
121 - 130													0	0	3
131 - 140													0	0	9
141 - 150		2					5		7				14	1	22
151 - 160		2					7		1	2			12	14	52
161 - 170								1	5	2	1	1	10	26	38
171 - 180		1					1	5	4	9	3	10	33	39	25
181 - 190	7	7				1		1	3	9	5	5	38	30	25
191 - 200	14	2	8			4		4	2	8	2	10	54	24	25
201 - 210	7	2	2			4		6	1	1	5	5	33	17	21
211 - 220	3	4				4					2		13	21	23
221 - 230		2	1		3	3		1			6		16	27	17
231 - 240		2			2	3	3	2	2		1		15	24	12
241 - 250					1	1	1	1	2		2		8	21	10
251 - 260		4			2	1	5	1	1		2		16	18	9
261 - 270			4		4		2	2	1				13	19	10
271 - 280			4		6	1			1		1		13	13	5
281 - 290													0	3	8
291 - 300			2		1		1						4	4	4
301 - 310			3		2		1						6	6	9
311 - 540			4	16	10	8	5	7					50	54	39
nad 540			3	14									17	4	0
<b>Dny v měsíci- roce</b>	<b>31</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>365</b>	<b>365</b>	<b>366</b>

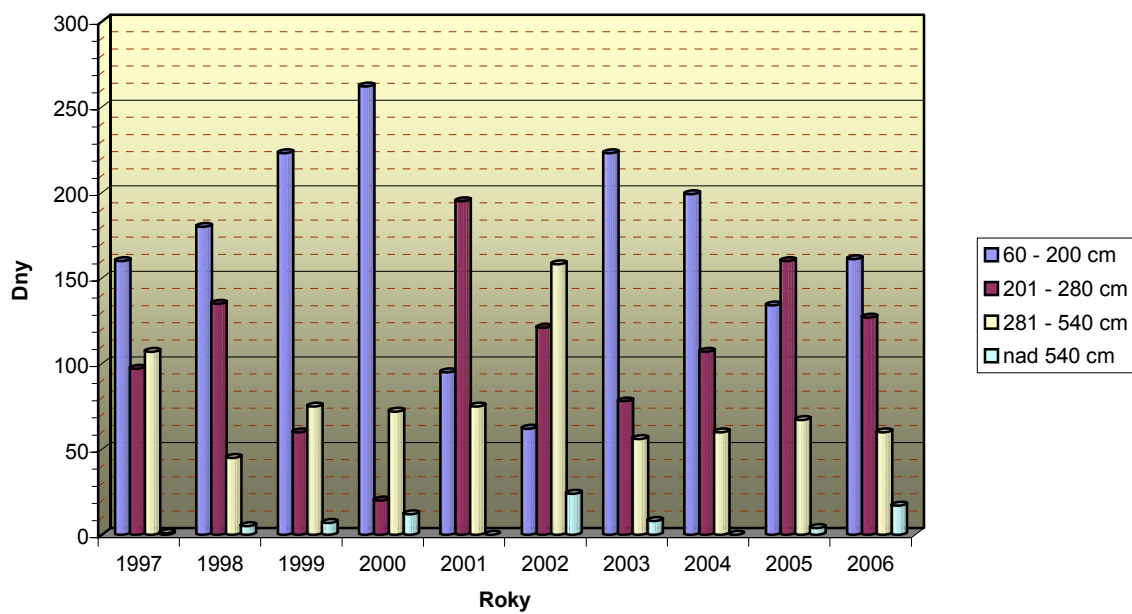
**Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2006**



**Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe v roce 2006**



Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe 1997 - 2006





Přerušeni plavebního provozu																	
Plavební komora (úsek vodní cesty)		Počet dnů přerušeni plavby v měsíci roku 2006												Celkem v roce			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2006	2005	2004	
Vltava	Kořensko						30								30		
	Orlík						13	7							20		
	Kamýk n. V.							4							4		
	Slapy																
	Štěchovice				28		4	4				28			64	5	
	Vrané n. V.				28		4	4							36	33	10
	Praha-Modřany				28		4								32	39	31
	Praha-Smíchov			4	24	3	5								36	16	36
	Praha-Štvanice			4	24	3	5								36	5	31
	Praha-Podbaba			4	24	3	9								40	11	40
	Roztoky			4	27	3	9	7							50	11	37
	Dolánky			4	27	3	9	7				21			71	11	36
	Miřejovice			4	27	3	9	7				21			71	74	31
	Hořín			4	27	8	9	7							55	99	88
Labe	Týnec n. L.	19	21	3	25				1	13	9				91	25	30
	Veletov	19	21	3	25				1	13	9				91	25	30
	Kolín	19	21	3	25				1	13	9				91	25	30
	Klavary	19	21	3	25				1	13	9				91	25	30
	Velký Osek	19	21	3	25				1	13	9				91	25	30
	Poděbrady	19	21	3	17				1	20	9				90	32	30
	Nymburk	19	21	3	25				1	13	9				101	25	30
	Kostomlátky	19	21	3	25				1	13	9				101	25	30
	Hradištko	19	21	3	25				1	13	9				101	25	30
	Lysá n. L.	19	21	3	25				1	20	9				98	32	30
	Čelákovice	19	21	3	25				1	20	9				98	25	30
	Brandýs n. L.	19	21	4	25				1	13	9				102	24	30
	Kostelec n. L.	19	21	4	25				1	20	9				99	24	30
	Lobkovice	19	21	4	25				1	13	9				92	24	30
	Obříství	19	21	4	25				1	13	9				92	2	30
	Dolní Beřkovice			4	14										18	6	
	Štětí	2	6	4	11										23	5	0
	Roudnice n. L.	2	6	4	11										23	5	0
	České Kopisty	2	6	4	11										23	5	0
	Lovosice	3	6	4	21	1	1					0,5			36,5	6	0
Ústí n. L.-Střekov	3	6	4	21	1	1								36	6	0	
Ústí n.L.-Hřensko			3	14										17	4	0,25	
Oblast Hřensko			3	14								0,5		17,5	5	1,25	

## 6. Dozor na plavební provoz a plavební nehody

### 6.1. Dozor na plavební provoz

#### Vltava

Na vltavské vodní cestě byla nákladní doprava využívána při dopravě stavebních materiálů a přepravě sutí. V oblasti Prahy zůstává stabilně hustý provoz osobních plavidel využívaných při vyhlídkových jízdách turistů. Oproti roku 2006 se počet plavidel zvýšil. Provoz nákladní ani osobní dopravy neomezily stavební úpravy na pilířích Karlova mostu, ani rekonstrukce nábřeží Na Františku a Rašínova nábřeží, kde jsou místa pro trvalá stání osobních plavidel. Rekreační plavba je soustředěna na zdrže vltavské kaskády a do oblasti Prahy. Mírně narostla v místech, kde vznikají nová zařízení pro rekreační plavbu. Hustota rekreačního provozu je do značné míry závislá na vývoji počasí. V měsících červnu a září se mírně zvyšuje. Důvodem je, že v mezidobí je část plavidel provozována mimo území České republiky. Počty povolených veřejných akcí na vodě zůstávají zhruba na úrovni let minulých. V zimních měsících se jedná o pořádání tradičních společensko sportovních akcí a odpalování ohňostrojů na území Prahy. V letních měsících se pak jedná převážně o sportovní akce.

Bylo vydáno jedno povolení pro vplutí do podjezí Helmovského jezu za účelem provedení stavebních prací pro jiný subjekt, než je správce vodní cesty. Dále byla vydána dvě povolení bourání ledů ve veřejných přístavech Praha-Radotín, Praha-Smíchov a Praha-Holešovice. Pro servisní plavidlo provozované v oblasti Prahy bylo vydáno povolení k přepravě nebezpečných látek a povolení k vplutí do veřejných přístavů Praha-Radotín, Praha-Smíchov a Praha-Holešovice. Pro úsek Praha-Modřany – Štěchovice, kde je povolen maximální ponor 120 cm, bylo vydáno povolení pro plavbu s ponorem 160 cm. Po uskutečněné zkušební plavbě bylo povolení odebráno. Důvodem bylo, že při zkušební plavbě se nepodařilo prokázat bezpečnost plavby plavidel s ponorem 160 cm.

Důslednou kontrolou komerčního provozu malých plavidel se podařilo omezit jejich přetěžování při přepravě osob. V rekreačním provozu byl dohled zaměřen na dodržování vyhlášky č. 241/2002 Sb., která reguluje provozní podmínky malých plavidel v průběhu kalendářního roku. Počet zjištěných porušení předpisů u rekreační plavby je rozdělen zhruba na polovinu, kdy jedna polovina padá na vrub porušením zákona č. 114/1995 Sb., a druhá na porušení vyhlášky č. 241/2002 Sb. Došlo k mírnému poklesu zjištěných porušení předpisů. Snížil se počet postihů v blokovém řízení. Díky zvýšení počtů prostorů pro provoz vodních skútrů došlo ke snížení zjištěných případů provozování vodního skútru mimo tyto prostory.

Probíhala jednání s provozovateli osobní lodní dopravy zaměřená ke zvýšení bezpečnosti plavby v oblasti Karlova mostu. (Detailně uvedeno v kapitole 5.) Uskutečnila se jednání s provozovatelem osobní lodní dopravy na zdrži vodního díla Orlík o umístění plavidel v zimním období, kdy dochází k zamrznání vodní plochy. Cílem jednání byla náprava stavu z roku 2005, kdy osobní plavidla nebyla po dobu zámrazy umístěna na vhodném místě. Jednalo se o provozovatele, který nemá na zdrži vodního díla servisní zázemí. Jako každý rok i v roce 2006 pokračovala úzká spolupráce s Poříčními odděleními Policie České republiky v Praze a v letní sezóně na Slapech při společných dohledech na plavební bezpečnost. Dobře se také rozvíjí spolupráce s Poříční jednotkou Městské policie hl. m. Prahy.

## **Střední Labe**

Objem přeprav v nákladní dopravě na středolabské vodní cestě zůstává již několik let na velmi nízké úrovni, která zdaleka neodpovídá možnostem vodní cesty. Byly uskutečňovány přepravy stavebních a dalších hromadných substrátů a to při nižších ponorech plavidel. Důvodem bylo neodstranění nánosů vzniklých po průchodu velkých vod v 1. čtvrtletí roku 2006. Stejně jako v roce 2005 byly v roce 2006 realizovány přepravy nadrozměrných novostaveb plavidel z loděnice Chvaletice. V roce 2006 zanikla přeprava osob v oblasti Brandýsa nad Labem. Zachována zůstala osobní doprava v oblasti Poděbrad a Pardubic. Provoz rekreačních plavidel zůstal na stejné úrovni jako v roce 2005 a je převážně soustředěn do oblastí Brandýsa nad Labem a Lysé nad Labem. Počet povolených akcí zůstal na úrovni roku 2005. V oblasti středního Labe se jedná o sportovní akce, které jsou pořádány převážně v letních měsících.

Bylo vydáno jedno povolení pro vplutí do podjezí jezu Poděbrady za účelem provedení stavebních prací pro jiný subjekt, než je správce vodní cesty. Dále byla vydána tři povolení pro plavbu plavidel s omezeným ponorem v úsecích Mělník až Poděbrady a Mělník až Chvaletice. Povolení pro plavbu plavidel s omezeným ponorem byla vydána v souvislosti s omezením plavebních hloubek po průchodu velkých vod v 1. čtvrtletí roku 2006. Neuspokojivý byl stav plavidel provozovaných při úpravě vodní cesty v úseku Chvaletice – Přelouč. Nedostatky spočívaly v nedostatečném vybavení plavidel vázacími prostředky a ve stavu plavidla po nakládce a vykládce vytěženého materiálu (neodklizený materiál na ochozech). Zjištění byla na místě řešena s vůdci plavidel. Struktura zjištěných porušení předpisů je obdobná jako u vodní cesty Vltava.

Na základě petice občanů z lokality Tři Chaloupky probíhalo jednání o posunutí prostoru vyznačeného pro provoz vodních skútrů směrem proti proudu. Jednání se žadatelem o vyznačení prostoru nebyla do konce roku 2006 ukončena.

Jednáním Státní plavební správy s přepravcem se podařilo odstranit problémy, které vznikaly při přepravách nadrozměrných novostaveb plavidel z loděnice Chvaletice. Po celý rok 2006 probíhala spolupráce s Poříčním oddělením Policie České republiky Labe v Nymburce při společných akcích zaměřených na bezpečnost plavebního provozu.

## **Dolní Labe**

Plavební provoz na Labi nebyl až na výše zmíněná zastavení plavby nikterak omezován. Přesto se dá intenzita komerčního plavebního provozu v kanalizované části dolního Labe označit za nízkou a neodpovídající potenciálu této vodní cesty. Stejně tak v regulovaném úseku má provoz plavidel obchodní plavby stagnující úroveň. Nákladní doprava byla nadále soustředěna na export a import zboží z veřejných přístavů a na přepravu šterkopísků z Nučnic a Kozlovic do přístavů v Praze a Ústí nad Labem-Vaňově. Oživení plavebního provozu přineslo na Labe již tradičně letní období, a to zásluhou individuálních rekreačních plaveb malých plavidel a rovněž plaveb kabinových osobních lodí hotelového typu provozovaných zahraničními společnostmi. Tato plavidla většinou úsek dolního Labe tranzitují a pokračují dále do Prahy. Mezi Děčínem a Hřenskem byla v sezóně 2006 po delší přestávce obnovena osobní lodní doprava zásluhou nového českého provozovatele se sídlem v Děčíně. Do Děčína a Hřenska též dojíždějí pravidelné linky německých výletních osobních lodí. Nově byl v tomto roce zahájen provoz menší osobní lodi mezi městy Ústí nad Labem a Litoměřice.

Pokračovaly přepravy lodních těles z českých loděnic do zahraničí. Na úseku dolního Labe nedosáhly rozměry sestav limitních parametrů kromě jednoho tělesa z loděnice Děčín-Křešice, kdy byl překročen výškový mezní limit. Vzhledem k vodnímu stavu v době přepravy nedošlo k žádným problémům.

U nákladních plavidel byl plavební dozor zaměřen především na stav ponorových stupnic a evidenčního označení. Na základě tohoto dohledu bylo dosaženo výrazného zlepšení u plavidel většiny provozovatelů. Poříčným oddělením Policie České republiky v Ústí nad Labem-Brné bylo k řešení zasláno 42 oznámení o přestupku. Většinou se jednalo o zjištění nepoužití odrazníků mezi plavidlem a přístavní zdí. Lze konstatovat, že nedošlo k výraznému nárůstu porušování plavebních předpisů vůdci a provozovateli velkých plavidel.

### **Morava včetně Bařova kanálu**

Zvrat klesajícího trendu v intenzitě využívání této vodní cesty z hlediska plavebního provozu nenastal ani v minulém roce. Bylo to do značné míry zapřičiněno nedostatky na této vodní cestě v důsledku jarních povodní a následného čištění, které správce zajišťoval i v průběhu letních měsíců, nedostatečnou infrastrukturou na vodní cestě a v neposlední řadě ve stále stejném rozsahu provozu plavebních komor, který se jeví dlouhodobě jako nedostatečný.

Situace ohledně provozu na vodní cestě řece Moravě včetně Bařova kanálu byla řešena v průběhu celého roku na pravidelných koordinačních schůzkách za účasti provozovatelů plavby, zástupců správce vodní cesty, zástupců dotčených krajských úřadů a dobrovolných svazků obcí. Těchto jednání se aktivně účastnili i zástupci Státní plavební správy.

### **Účelové vodní cesty**

Na zdrži vodního díla Hracholusky výrazně poklesla intenzita provozu malých plavidel. Proto zde nebyla prováděna kontrolní činnost v rozsahu minulých let. V roce 2006 byla na zdrži provozována malá plavidla, která nepodléhají evidenci a k jejichž vedení není požadován průkaz způsobilosti vůdce plavidla. Tento stav způsobila novelizace vyhlášky č. 241/2002 Sb., zakazující plavbu plavidel se spalovacím motorem na této vodní cestě.

Hustota rekreačního provozu na zdrži vodního díla Lipno I. zůstala na stejné úrovni jako v roce 2005. Na této vodní cestě jsou provozována ve velké míře zahraniční malá plavidla. Převládají malá plavidla majitelů z Rakouské republiky a Spolkové republiky Německo.

Po novelizaci vyhlášky č. 241/2002 Sb., kdy došlo k úpravě a zpřesnění v oblasti základních pojmů, poklesla četnost plavby malých plavidel s plachtou pomocí spalovacího motoru v době, kdy povětrnostní podmínky umožňovaly plavbu pomocí plachet. Přesto ještě přetrvávají snahy vůdců plavidel trvale používat spalovací motor k běžnému provozu a nikoliv pouze z důvodů uvedených v příslušných ustanoveních vyhlášky č. 241/2002 Sb. Při kontrolách bylo zjištěno několik případů, kdy plavidla byla vybavena kopiemi povinných lodních listin - lodních osvědčení místo originálních dokladů. Dělo se tak u plavidel, která jejich majitelé pronajímají dalším osobám. Vlivem výrazného omezení provozu malých plavidel se spalovacím motorem na této zdrži je jiná struktura zjištěných porušení předpisů. I zde však bylo nejčastějším zjištěním vedení plavidla bez průkazu způsobilosti.

Výše uvedené vybavení plavidel kopiemi povinných lodních listin bylo při zjištění řešeno s vlastníky plavidel v den kontroly nebo následující den.

V územní působnosti pobočky Děčín se s výjimkou těžebních jezer s nepřetržitým provozem jedná o plavební provoz plavidel v letní sezóně. Do kategorie účelové vodní cesty byly koncem roku 2005 novelizací č. 423/2005 Sb., vyhlášky č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, nově zařazeny také vodní plochy Barbora (okres Teplice) a Matylda (okres Most), na které je v letní sezóně intenzivně využíván schválený prostor pro provoz vodního lyžování a vodních skútrů. Naopak novelizací č. 39/2006 Sb., vyhlášky č. 241/2002 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě, bylo Máchovo jezero zařazeno mezi nádrže, kde je možná pouze veřejná vodní doprava a plavba plavidel plujících pomocí plachet a využívajících pomocný lodní spalovací motor. Individuální plavby plavidel se spalovacími motory umožněné vyhláškou v letech minulých zde tedy v roce 2006 již nebyly realizovatelné. Na Labi v Hradci Králové (vodní tok Labe od Jaroměře po Opatovice byl také nově zařazen do kategorie vodní cesty účelové) byla v rámci půjčovny plavidel uvedena do provozu i dvě malá plavidla s parním pohonem. Z ostatních vodních cest stojí za zmínku provoz malého plavidla pro osobní dopravu na Ohři v Chebu v rámci přeshraniční akce Krajinná výstava bez hranic, trvající od května do září 2006.

Na bývalém těžebním jezeře Předměřice nad Labem řešila Státní plavební správa stížnost na provozování vodních skútrů a vodního lyžování. Stěžovatelka vlastní část využívaných pozemků však po dvou týdnech a sepsání dohody s provozovatelem o pronájmu pozemků od podané stížnosti odstoupila.

Na Brněnské přehradě byl stabilně silný plavební provoz. Na jeho intenzitě se podílel také tradičně vysoký počet veřejných sportovních akcí na vodě. Na přelomu měsíců května a června zde proběhly mezinárodní ohňostrojné prezentace, při nichž byly pyrotechnické slože umístěny na plovoucím tělese, tvořeném vojenskými pontony. Příprava i průběh těchto akcí byly dozorovány ve spolupráci s Policií České republiky tak, aby byla zajištěna bezpečnost osobní lodní dopravy a nedošlo k jejímu přerušení.

Na Vranovské přehradě došlo k nárůstu plavebního provozu v souvislosti se znovuoobením osobní lodní dopravy na této vodní cestě. Po čtrnácti letech začala Společnost Lodní doprava Vranov, s. r. o., Rosice, psát pokračování více než padesátileté tradice lodní dopravy na přehradě. Pravidelné plavby byly zahájeny 1. července osobní lodí Valentýna s obsaditelností 75 osob. Velký zájem o plavbu vedl provozovatele k zahájení přípravných prací na stavbě nového plavidla.

V podstatě nezměněna zůstala intenzita plavebního provozu na přehradních nádržích Dalešice, Žermanice, Těrlicko, Nové Mlýny a Slezská Harta.

Pro plavbu vodních skútrů byla intenzivně využívána štěrkopískovna Náklo, která stále zůstává jedinou vodní plochou na území Moravy a Slezska, kde lze tato plavidla legálně provozovat.

<b>Kontroly plavebního provozu</b>			
<b>Vodní cesta</b>	<b>V pracovních dnech</b>	<b>Mimo pracovní dny</b>	<b>Celkem</b>
Vltava	73	60	133
Střední Labe	30	8	38
Dolní Labe	126	10	136
Morava včetně Baťova kanálu	19	8	27
Účelové vodní cesty	51	41	92
Ostatní vodní cesty	27	5	32
<b>Celkem</b>	<b>326</b>	<b>132</b>	<b>458</b>

<b>Přestupky v plavebním provozu</b>						
<b>Přestupce</b>	<b>Počet přestupků</b>	<b>Sankce</b>				<b>Kč</b>
		<b>Projednání</b>	<b>Napomenutí</b>	<b>Blokové pokuty</b>	<b>Ostatní pokuty</b>	
Kapitán	34	16	11	7		1 900
Kormidelník	1	1				
Převozník	7	3	2	2		1 000
Strojmistr	4		2	2		300
Vůdce malého plavidla	130	10	22	68	30	163 200
Ostatní	36		5	30	1	15 100
<b>Celkem</b>	<b>212</b>	<b>30</b>	<b>42</b>	<b>109</b>	<b>31</b>	<b>181 500</b>

<b>Zadržená lodní osvědčení</b>			
<b>Plavidla</b>	<b>Propadlá lodní osvědčení</b>	<b>Závady na plavidle</b>	<b>Celkem</b>
<b>Jiná než malá plavidla</b>		8	8
<b>Malá plavidla</b>	6	6	12
<b>Celkem</b>	6	14	20

<b>Zadržené průkazy způsobilosti</b>				
<b>Průkaz</b>	<b>Důvod zadržení</b>			<b>Celkem*)</b>
	<b>Plavební nehoda</b>	<b>Závažné porušení plavebních předpisů</b>	<b>Opakované porušení plavebních předpisů</b>	
<b>Kapitán</b>				
<b>Kormidelník</b>				
<b>Převozník</b>				
<b>Strojmistr</b>				
<b>Vůdce malého plavidla</b>				1
<b>Celkem</b>				1

\*) falešný průkaz

<b>Povolené veřejné akce</b>	
<b>Vodní cesta</b>	<b>Počet</b>
<b>Vltava</b>	88
<b>Střední Labe</b>	11
<b>Dolní Labe</b>	28
<b>Morava včetně Baťova kanálu</b>	5
<b>Účelové vodní cesty</b>	153
<b>Celkem</b>	285

## 6.2. Plavební nehody

V roce 2006 prováděla Státní plavební správa odborné šetření příčin 19 plavebních nehod. Z toho 17 v územní působnosti pobočky Praha, 1 v územní působnosti pobočky Děčín a 1 v územní působnosti pobočky Přerov.

Na Vltavě došlo k 10 plavebním nehodám. Z nich bylo 5 v přístavu a 1 v plavební komoře. Na Labi došlo ke 4 plavebním nehodám. Z nich ke 3 na středním Labi a 1 na regulovaném úseku Labe. Na Moravě došlo k 1 plavební nehodě v Rohatci. Ke 4 plavebním nehodám došlo na přehradách, z toho ke 3 na přehradě Slapy a k 1 na přehradě Orlick.

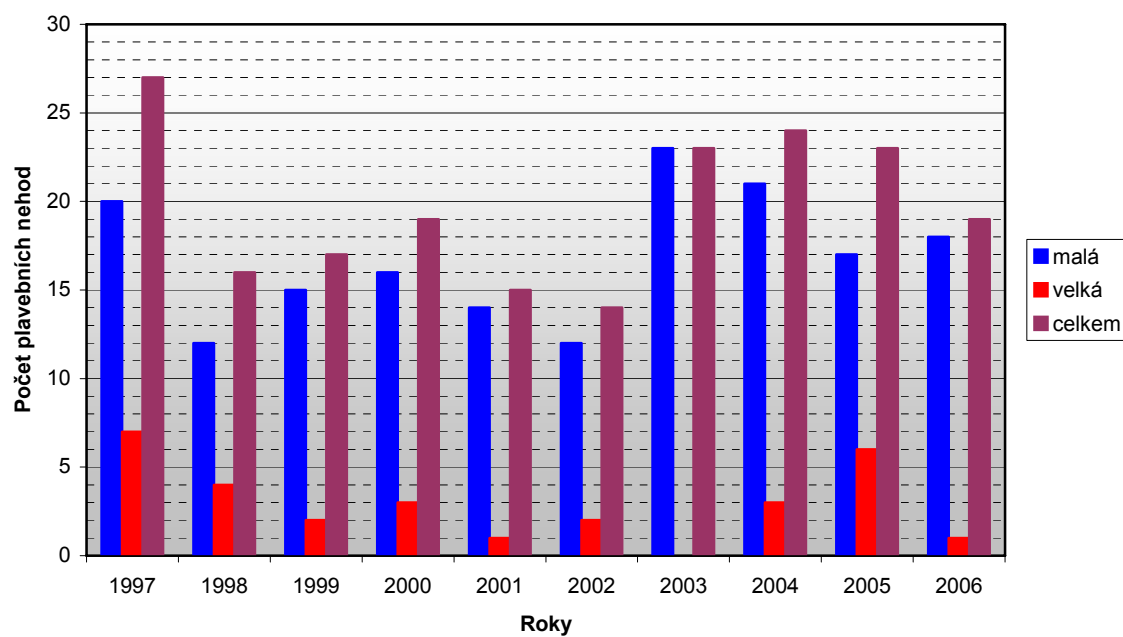
Fyzickou osobou bylo zaviněno 18 plavebních nehod. V 9 případech se jednalo o porušení pravidel plavebního provozu, v 6 případech o nautickou chybu vůdce plavidla, ve 2 případech nebyly dodrženy předpisy o provozně technickém stavu plavidla a v 1 případě, tak jako v roce minulém, došlo ke vznícení par pohonných hmot v motorovém prostoru malého plavidla při startování bez předchozího odvětrání. Jedinou nezaviněnou plavební nehodou ze strany vůdce plavidla bylo naplnutí malého plavidla na překážku v plavební dráze.

V roce 2006 došlo k jedné velké plavební nehodě. Dne 13. května na Vltavě v Praze, narazila osobní motorová loď při plavbě po proudu v prostoru Karlova mostu do ochranné obálky pilíře, o kterou se v podponorové části prorazila. Doplnula k nábreží, kde vystoupili cestující a následně se potopila. Příčinou nehody bylo nesprávné navedení plavidla do průjezdného profilu mostu, které vedlo k vybočení plavidla z vyznačené plavební dráhy a kolizi s ochrannou obálkou pilíře.

Plavební nehody						
Provozovatel	Malé		Velké		Celkem	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Jiná než malá plavidla	9	7	1	1	10	8
Malá plavidla	8	11	4		12	11
Kolize malého plavidla s jiným než malým plavidlem			1		1	
<b>Celkem</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>23</b>	<b>19</b>



### Vývoj plavební nehodovosti v posledních 10 letech



## 7. Dozor na plavidla

### 7.1. Plavidla jiná než malá plavidla

V oblasti „velkých plavidel“ a plovoucích zařízení pracovníci útvaru spolupracovali se zástupci jednotlivých provozovatelů bez výrazných problémů. Provozovatelé se prakticky nemění a na odpovídajících místech pracují vesměs stejní pracovníci, se kterými je bezproblémová spolupráce.

Velmi dobrá spolupráce pokračuje s jednotlivými pracovníky Českého a lodního průmyslového registru, kde ve složitějších či sporných případech probíhají pravidelně vzájemné konzultace.

Ve všech sledovaných oblastech technického dozoru na jiná než malá plavidla, byl zaznamenán pokles těchto činností ve srovnání s minulým obdobím, zapříčiněný trvalým poklesem počtu těchto plavidel v Plavebním rejstříku.

Za uplynulé období opět nebyla uvedena do provozu žádná novostavba „velkého plavidla“ pro dopravu nákladu. Lodní park nadále žije pouze z podstaty. 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. Z těchto důvodů nebylo prováděno žádné kompletní cejchování plavidel. Je prováděno výhradně přecejchování plavidel při prodlužování platnosti Cejchovních průkazů.

Agenda technického dozoru na jiná než malá plavidla je stále ovlivňována probíhajícím konkurzním řízením bývalého původního monopolního provozovatele vodní dopravy Československé plavby labské, a. s., v konkurzu. Velké množství plavidel je stále odstaveno a aktivně neužíváno k provozování vodní dopravy. Platnost lodních dokladů těchto plavidel není aktualizována. Tato plavidla se téměř výhradně nacházejí na vodní cestě na základě Povolení k umístění na vodní cestě, případně jsou přepravována zákazníkovi na základě Zvláštních povolení pro plavbu určitou. V takovýchto případech se jedná především o prodej plavidel do zahraničí, či o přepravu do místa určení ke šrotování. Výjimkou byl prodej a přeprava 22 tlačných remorkérů z přístavu Děčín-Rozbělesy do přístavů Praha-Holešovice, Praha-Radotín a Kolín pro nového vlastníka České přístavy, a. s. V tomto případě by se mělo jednat o opětovné zprovoznění několika remorkérů osazením nových motorů a provedení potřebných úprav a oprav.

Za zmínku jistě také stojí prodej a přeprava historicky nejstaršího plavidla v naší evidenci dílenské lodi SL-2, původně nákladní motorové lodi Josef Ressel postavené roku 1929, z přístavu Děčín-Rozbělesy do přístavu Praha-Holešovice pro nového vlastníka První Všeobecnou Člunovací Společnost, s. r. o. Tento rejdař zakoupil a přepravil do Prahy-Holešovice vlečný člun Hermes, který má být přebudován na plovoucí zařízení – ubytovnu pro bezdomovce. Těmito způsoby je alespoň uvolňována kapacita ochranných přístavů.

V loňském roce bylo také vydáno Zvláštní povolení pro plavbu určitou pro provozovatele plavidla Máj, REGIO Máchova kraje, a. s., za účelem aplikace chemické látky k omezení a snížení tvorby sinic ve vodě Máchova jezera.

Na základě jednání se společností Českomoravské šterkovny, a. s., Mokrá bylo dohodnuto sjednocení optické signalizace na plovoucích strojích. Jedná se celkem o 11 plavidel na 3 lokalitách. Na provozovně Hulín byl z důvodu změny technologie

těžby nasazen drapákový bagr, dříve provozován na lokalitě Tovačov. Drapákový bagr umožňuje přetěžování jezera z větších hloubek.

Na vodním díle Nové Mlýny I bylo společností TOPGEO BRNO, spol. s r. o., Brno prováděno zpevnění hráze za pomoci plovoucího zařízení, na které bylo vystaveno zvláštní povolení.

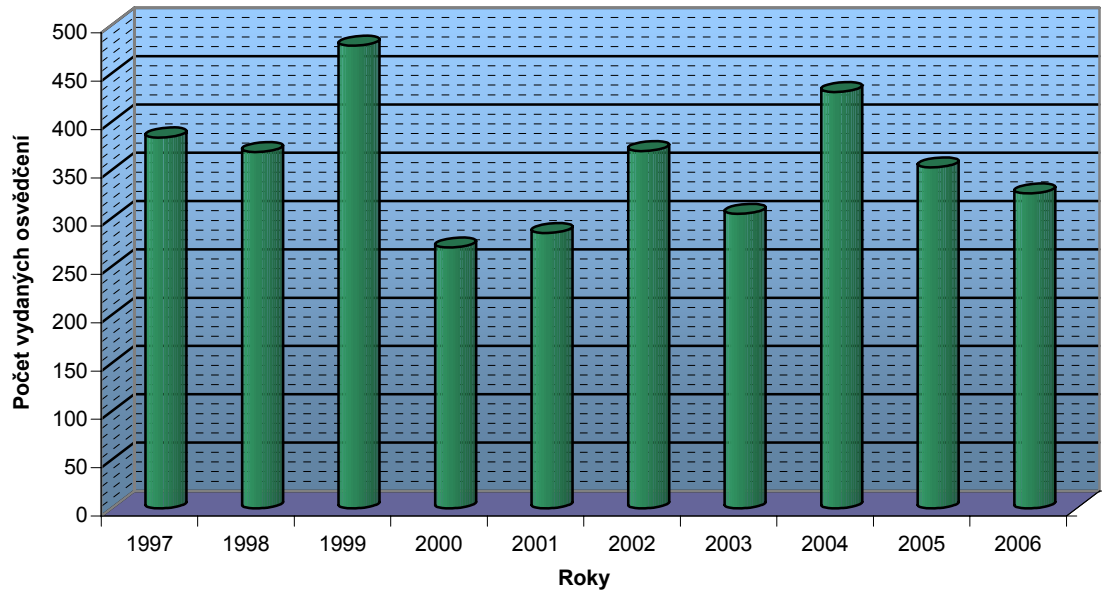
Opětovně byla obnovována Osvědčení o příslušnosti k plavbě na Rýně. Tato osvědčení byla vydána v celkovém počtu 47 ks za uplynulé období, kde bylo možno sledovat znatelný pokles v porovnání s obdobím roku 2005. Současně byla vydána Osvědčení o vlastnictví v počtu 9 ks. Čtyřem plavidlům bylo prodlouženo lodní osvědčení na základě lodních atestů, vydaných podle článku č. 22 Revidované úmluvy pro plavbu na Rýně.

Výstavba novostaveb lodí v loděnicích na Labi pro zákazníky v zahraničí zaznamenala mírný nárůst. V uplynulém období bylo vyrobeno celkem 13 plovoucích těles (CASCA), v porovnání s 11 plovoucími tělesy v období roku 2005. V jednotlivých loděnicích Českých loděnic, a. s., Praha byly vyrobeny 4 CASCA, a to v Olšinkách 1 ks a v Křešicích 3 ks. V loděnici VERAMAR Ltd., Chvaletice, pak byla vyrobena CASCA 6 lodí především v maximálních rozměrech o délce 86 m a šířce necelých 12 m. Nově byla zahájena činnost v loděnici Nova Mělník, kde byly vyrobeny 2 ks CASCA plavidel pro zahraničního zákazníka. Úplně nová loděnice vznikla nedaleko Lovosic, a to Barkmet, Lhotka nad Labem, kde bylo vyrobeno 1 CASCO.

<b>Technický dozor na jiná než malá plavidla</b>				
<b>Druh plavidla</b>	<b>Technické prohlídky</b>	<b>Vydání nebo prodloužení osvědčení plavidla</b>	<b>Zvláštní povolení</b>	<b>Cejchování</b>
<b>Osobní lodě</b>	39	47	33	4
<b>Motorové nákladní lodě</b>	6	14	6	6
<b>Remorkéry</b>	44	49	37	7
<b>Vlečné čluny *)</b>	2	1	2	
<b>Tlačné čluny</b>	23	13	14	
<b>Převozní lodě</b>		4		
<b>Speciální lodě</b>		1		
<b>Plovoucí stroje</b>	4	17	2	
<b>Plovoucí zařízení</b>	67	56	30	
<b>Celkem</b>	185	202	124	17

\*) Včetně vlečno-tlačných člunů.

### Vydaná loďní osvědčení na jiná než malá plavidla 1997 - 2006



## 7.2. Malá plavidla

V technickém dozoru malých plavidel byly ve srovnání s uplynulým obdobím zaznamenány výraznější změny ve všech sledovaných oblastech. Nejmarkantnější je více jak 50% nárůst počtu technických prohlídek. Všechny administrativní činnosti se týkaly více plavidel se strojním pohonem než plachetnic.

Technické prohlídky probíhaly dle schváleného plánu, 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 jarních a letních měsících byly prováděny technické prohlídky plavidel na přehradních nádržích a vodních tocích v souladu se zpracovaným plánem prohlídek. Ve většině případů se provozovatelé na prohlídky dostavili dle časového plánu. V případě omluvy byl nalezen náhradní termín, který vyhovoval oběma stranám.

Vyhláška MDČR č. 38/2006 Sb., kterou bylo omezeno stáří motorů plavidel, vyvolala mnoho dotazů na způsob uplatnění vyhlášky v praxi. Při technických prohlídkách plavidel byly následně zaznamenány případy uvádění nepravdivých údajů a ve třech případech bylo zahájeno správní řízení.

Na 20 hausbótech, provozovaných na vodních dílech Slapy a Orlík, instalovali jejich provozovatelé v uplynulém období plynová určená technická zařízení. V souladu s ustanoveními vyhlášky č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, byl příslušným inspektorem UTZ proveden dozor na daných plavidlech a vydáno Osvědčení určeného technického zařízení. Po potvrzení pracovníky našeho útvaru se stalo toto osvědčení povinným lodním dokladem.

V uplynulém období nebyl zaznamenán vznik žádné nové půjčovny lodí.

V rámci vydání zvláštního povolení společnosti Geofyzika Kraków, spol. s r. o., Ostrava byly provedeny technické prohlídky malých plavidel zajišťujících geologický průzkum podzemního zásobníku plynu. Výzkum byl prováděn v oblasti Vodního díla Nové Mlýny.

Několik výrobců malých plavidel požádalo o vydání zvláštní povolení k plavbě. Jednalo se o prototypy malých plavidel s vlastním strojním pohonem, u kterých bylo nutné provést ověření plavebních a manévrovacích vlastností před dokončením stavby.

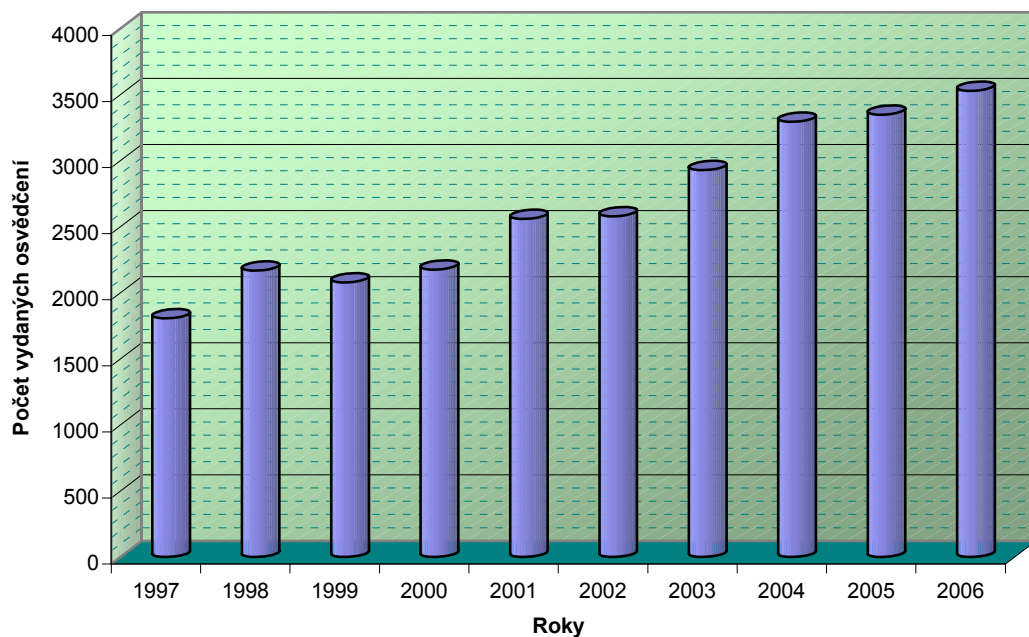
Při provádění kontrol půjčovny plavidel na řece Moravě v Hodoníně byly opakovaně zjištěny závady na plavidlech půjčovny. V případě jejich neodstranění k začátku plavební sezóny roku 2007 bude odebrán souhlas s provozem půjčovny.

Stoupl počet vyřizování spisů týkajících se spolupráce a součinnosti v řízeních vedených Policií ČR, soudními exekutory a správci konkursní podstaty při zjišťování plavidel zahrnutých do majetku fyzických a právnických osob. Takových spisů bylo vyřizováno celkem 139.

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	1 226	1 329	1 716	13
Plachetnice	241	208	253	1
Bez vlastního strojního pohonu	14	9		
<b>Celkem</b>	<b>1 481</b>	<b>1 546</b>	<b>1 969</b>	<b>14</b>

Schvalování dokumentací plavidel	
Počet vydaných Průkazů způsobilosti typu	3
Počet vydaných Osvědčení o schválení technické dokumentace	39

Vydaná lodní osvědčení na malá plavidla 1997 - 2006



### 7.3. Plavební rejstřík

Ve sledovaném roce 2006 došlo v Plavebním rejstříku k dalšímu výraznému poklesu počtu „velkých plavidel“ pro přepravu nákladu. Tento jev byl způsoben především výmazy plavidel z rejstříku z důvodu prodeje do zahraničí či šrotování plavidel s propadlými lodními listinami. V oblasti osobní lodní dopravy byl zaznamenán naopak nárůst. Stejně jako v minulých letech zůstává poměr mezi nově zapsanými plavidly malými a jinými 10:1.

Co se týče nově uváděných plavidel do provozu, za zmínku stojí, že společnost První Všeobecná Člunovací, s. r. o., dovezla použitou osobní loď Nepomuk z Německa. Toto plavidlo má být po dokončení klasifikace Českého a lodního průmyslového registru nasazeno na výletní plavby na trase Praha - Mělník. Nově si tato společnost nechala vybudovat a zaevidovat pět kompletů pontonových plovoucích zařízení určených k přistávání vlastních plavidel v oblasti Prahy.

Společnost Evropská vodní doprava, s. r. o., dovezla další osobní motorovou loď typ Moskva ze Slovenska.

V prosinci byla pod dozorem Českého a lodního průmyslového registru dokončena přestavba bývalé přístavní pramice na plovoucí restauraci a hotel firmou Splávek, s. r. o. Restaurace byla uvedena do provozu.

Společnost Imramovský Marine, s. r. o., dokončila pod dozorem Českého a lodního průmyslu a uvedla do provozu v přístavu Holešovice plovoucí prodejnu jachtařských potřeb, malých plavidel a lodních motorů.

Dále byla zaregistrována dvě plavidla, a to osobní loď Děčín, majitele Ivana Juláka, a motorová nákladní loď Beatrice, Petra Klepetka. Obě plavidla byla zakoupena v SRN.

Dopravní podnik města Brna, a. s., Brno dokončil přestavbu a modernizaci osobní lodi BRNO, u které došlo k navýšení kapacity cestujících na 120 osob a zvýšení komfortu přepravy. Loď byla slavnostně znovu uvedena do provozu k 50. výročí lodní dopravy na Brněnské přehradě dne 5. května.

Společnost ALBA-METAL, spol. s r. o., Ldná dokončila stavbu osobní lodi SVATOPLUK, obsaditelnost 30 cestujících, která je provozována na řece Dyji a spojuje město Břeclav s Lednicko-valtickým areálem.

Provozovatel 1. Plavební, s. r. o., Lednice provedl pro plavidlo Hans-Adam změnu druhu plavidla z malého plavidla s vlastním strojním pohonem na osobní loď (viz. zpráva za minulý rok). Osobní loď na základě výjimky Státní plavební správy může vést kapitán IV. třídy.

V plavebním rejstříku ve sledované období přibyla zejména malá plavidla. Nejvíce bylo zapsáno plavidel se strojním pohonem. Nejvíce zaevidovaných plavidel je dovezeno jako ojetá plavidla ze zahraničí, a to především ze SRN, Rakouska a Švýcarska. Použitá plavidla, zvláště malá, si dovážejí žadatelé již vesměs sami a nevyužívají, stejně jako v minulých letech služeb několika málo dovozců, kteří v ČR působí.

U plavidel nově evidovaných je patrný znatelný pokles počtu amatérských novostaveb. Stavba lodí (obzvláště plachetnic) je časově i finančně náročná a neodpovídá vývoji současné společnosti.

V minulém období nebyla ve větším množství zaznamenána likvidace plavidel.

U většiny plavidel zapisovaných do rejstříku je vlastník a provozovatel identický. V poslední době však společnost Evropská vodní doprava, s r. o., jako vlastník a provozovatel plavidel typu BIFA, překročil k jejich postupnému předávání jiným provozovatelům.

<b>Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2006</b>						
	Zapsaná			Vymazaná		
	Malá	Velká	Celkem	Malá	Velká	Celkem
<b>Praha</b>	519	85	604	4	3	7
<b>Děčín</b>	50	2	52	2	7	9
<b>Přerov</b>	145	5	150	26		26
<b>Celkem</b>	714	92	806	32	10	42

<b>Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2006</b>				
Typ plavidla	Počet *)	Výkon [kW]	Nosnost [t]	Obsaditelnost (os)
<b>Osobní lodě</b>	91	9 272,60	X	10 416
<b>Motorové nákladní lodě</b>	66	27 895,60	61 599,00	X
<b>Remorkéry</b>	153	47 989,50	1 863,00	X
<b>Vlečné čluny **)</b>	22	X	7 426,00	X
<b>Tlačné čluny</b>	200	X	96 830,50	X
<b>Převozní lodě</b>	35	576,85	218,20	942
<b>Speciální lodě</b>	24	2 541,00	1 561,54	X
<b>Plovoucí stroje</b>	102	980,00	1 522,50	X
<b>Plovoucí zařízení</b>	386	X	4 381,10	X
<b>Celkem</b>	1 079	89 255,55	175 402,34	11 358

\*) Plavidla s platným lodním osvědčením.

\*\*) Včetně vlečno-tlačných člunů.

<b>Malá plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2006</b>	
Typ plavidla	Počet
<b>S vlastním strojním pohonem</b>	6 978
<b>Plachetnice</b>	2 087
<b>Bez vlastního strojního pohonu</b>	207
<b>Celkem</b>	9 272



## **8. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel**

### **8.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých**

Zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů posádek plavidel organizovala Státní plavební správa v roce 2006 ve 36 předem vyhlášených termínech. Ve většině zkušebních termínů proběhly s řádnými zkouškami také zkoušky opravné. Na žádost kapitána II. třídy, kterému byl v minulosti rozhodnutím odebrán průkaz způsobilosti, bylo provedeno v rámci těchto termínů jeho přezkoušení z plavebních předpisů. Vzrostl počet zkoušek způsobilosti pro profesní plavbu. Zvýšený zájem byl ve sledovaném období o zkoušky převozníka I. třídy.

Ze strany držitelů průkazů také vzrostl zájem o výměny starších, dosud platných typů průkazů za typy nově vydávané. Zvýšený zájem o výměny průkazů se týkal zejména kapitánů I. třídy, kterým jsou ve shodě se Směrnicí Rady 96/50/ES již třetím rokem prostřednictvím Státní tiskárny cenin vydávány průkazy evropského formátu. Starší typ průkazu kapitána I. třídy (pasový formát modré barvy) přestává být v zahraničí akceptován, protože se odvolává na již neplatné mezinárodní dohody. Činnost oddělení plavebních dokladů spočívala také ve vydávání náhradních dokladů na žádost jejich držitelů.

Ve sledovaném období byl oproti minulým letům větší zájem o zkoušky k získání osvědčení inspektora určeného technického zařízení a byly vydány průkazy pro obor elektrotechnická silnoproudá zařízení, zařízení tlaková včetně parních kotlů a zařízení plynová.

Menší zájem je vzhledem k nastaveným podmínkám jeho získání a kvůli nasycenosti trhu o zkoušky k získání osvědčení odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby.

Nadále velký zájem projevují vůdci plavidel o zkoušky způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru. Součástí zkoušky je i vykonání praktické zkoušky na plavidle. V dubnu musel být jeden termín zkoušek zrušen kvůli vyhlášenému povodňovému stavu a zákazů plavby.

Velký zájem je také o osvědčení o zvláštních znalostech ADNR, především pro plavbu na Rýně. Počet uchazečů o zkoušky je shodný s rokem 2005. Vzrostl zájem o osvědčení pro přepravu tankovými plavidly typu C (plyny) a o obnovy všech typů osvědčení ADNR bez zkoušky, před uplynutím doby jejich pětileté platnosti. O vydání osvědčení bezpečnostního poradce nebyl v hodnoceném období projevěn žádný zájem.

Značnou část činnosti oddělení dokladů osob představuje práce s plaveckými služebními knížkami (dále jen PSK). Stoupl počet v roce vydaných PSK, zejména u pobočky Přerov, a to více než dvojnásobně. Stále vzrůstá požadavek na ověřování plavební praxe. Současně byla zapisována zdravotní způsobilost po uplynutí 3 let a způsobilosti pro plavbu na Rýně na základě dosažené praxe, zejména u pobočky Praha a Děčín. Větší zájem o českou PSK nadále projevují občané Slovenské republiky, protože slovenská PSK nesplňuje požadavky Ústřední komise pro plavbu na Rýně a není uznávána.

Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel							
Způsobilost	Počet zkušebních dnů **)	Počet uchazečů	Uspělo uchazečů v %	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2006	Z toho bez zkoušky na základě uznaného dokladu	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2006
Lodník I. třídy	15	98	93	134	161	33	2 257
Lodník II. třídy	8	45	91	43	52	9	300
Kapitán I. třídy	6	18	72	13	107	94	1 230
Kapitán II. třídy	6	11	45	5	8	3	688
Kapitán III. třídy	3	3	67	2	3	1	167
Kapitán IV. třídy	2	6	67	4	4		338
Kormidelník I. třídy							261
Kormidelník II. třídy							153
Kormidelník III. třídy							100
Převozník I. třídy	5	20	95	19	19		329
Převozník II. třídy							110
Převozník III. třídy	2	8	100	8	8		316
Strojmistr I. třídy	4	6	83	5	5		329
Strojmistr II. třídy	3	6	100	6	6		776
Ostatní způsobilosti *)	X	X	X	X			2 664
<b>Celkem</b>	X	221	81,3	239	378	140	10 018

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

\*\*\*) Počet dnů, kdy byly jednotlivé způsobilosti zkoušeny.

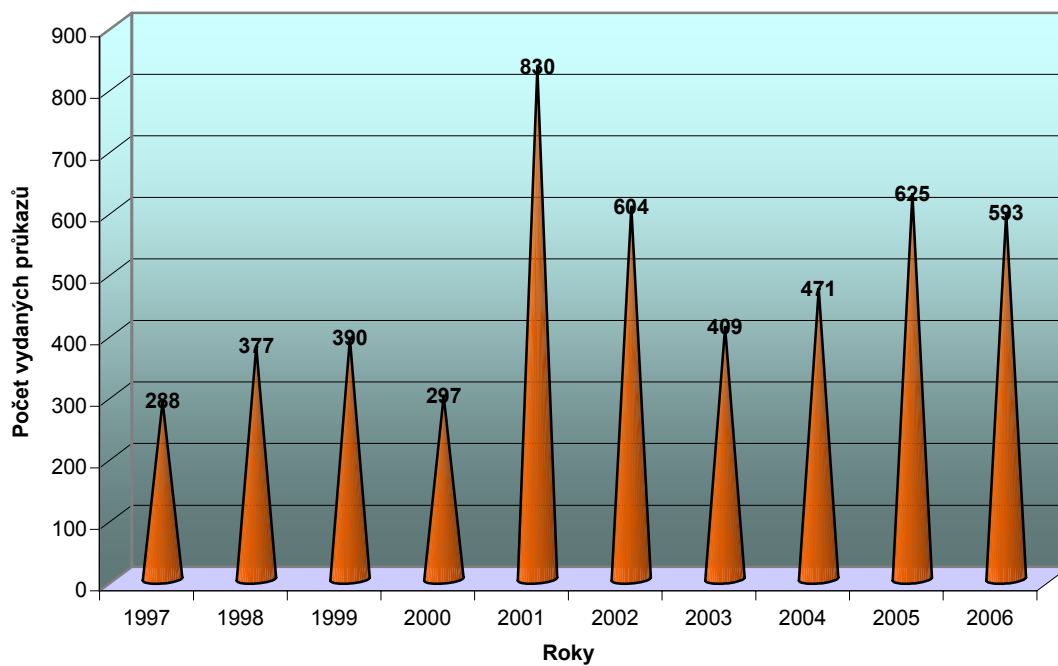
Vydané plavecké služební knížky		
Pracoviště	Počet	
	2006	K 31. 12. 2006
Pobočka Praha	82	1 145
Pobočka Děčín	597	3 593
Pobočka Přerov	291	1 067
<b>Celkem</b>	<b>970</b>	<b>5 805</b>

<b>Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy nebo osvědčení</b>							
<b>Způsobilost</b>	<b>Počet zkušebních dnů *)</b>	<b>Počet uchazečů</b>	<b>Uspělo uchazečů v %</b>	<b>Noví držitelé průkazu</b>	<b>Celkem vydáno průkazů v roce 2006</b>	<b>Z toho bez zkoušky na základě uznaného dokladu</b>	<b>Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2006</b>
Inspektor určeného technického zařízení	3	5	80	4	5	1	45
Provozování vodní dopravy pro cizí potřeby	2	6	100	6	7	1	181
Přeprava nebezpečných věcí (ADNR)	8	162	87	141	166	25	355
Bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí							10
Způsobilost k vedení plavidla pomocí radaru	6	48	77,1	37	37		135
<b>Celkem</b>	<b>X</b>	<b>221</b>	<b>85,1</b>	<b>188</b>	<b>215</b>	<b>27</b>	<b>726</b>

\*) Počet dnů, kdy byly jednotlivé způsobilosti zkoušeny.

<b>Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2006</b>	
<b>Zařízení</b>	<b>Počet</b>
Tlaková (z toho parních kotlů)	15 (2)
Plynová	13
Elektrická silnoproudá	11
Zdvihací	6
<b>Celkem</b>	<b>45</b>

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



## 8.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel

Rok 2006 byl v oblasti malých plavidel ovlivněn jednak zavedením průkazu vůdce malého a rekreačního plavidla v jednom dokladu, jednak přechodem k nové evidenci dokladů osob a zkoušek způsobilosti v rámci nového informačního systému.

Od začátku roku 2006 byl zaveden výše zmíněný průkaz vůdce malého a rekreačního plavidla, do něhož se zaznamenává národní i mezinárodní oprávnění. Z tohoto hlediska byly upraveny i požadavky na zpracování statistiky. V porovnání s loňským rokem se zvláště neevidují vydané mezinárodní průkazy, protože jsou vydávány společně s národním průkazem. Celkový počet vydaných průkazů se tedy snížil a je evidován v počtu průkazů vůdce malého plavidla, počet vydaných jednotlivých oprávnění je však vyšší.

Oproti loňskému roku vzrostl počet žádostí o vydání průkazu vůdce malého a rekreačního plavidla o 393, největší nárůst zájmu zaznamenala pobočka Děčín (20%), mírnější pobočka Praha (13%) a nejnižší pobočka Přerov (8%).

Státní plavební správa začala evidovat místo jednotlivých zkoušek zkušební dny, protože již nebyly rozlišovány zkoušky pro národní a mezinárodní oprávnění a byl takto organizačně připraven přechod k plánovanému zahájení zkoušek na počítači v roce 2007.

Podle stanoveného plánu bylo pro veřejnost v předem vyhlášených termínech zorganizováno 51 zkušebních dnů v sídlech poboček. Na základě požadavků školicích středisek a organizací bylo zorganizováno 76 zkušebních dnů mimo pobočky.

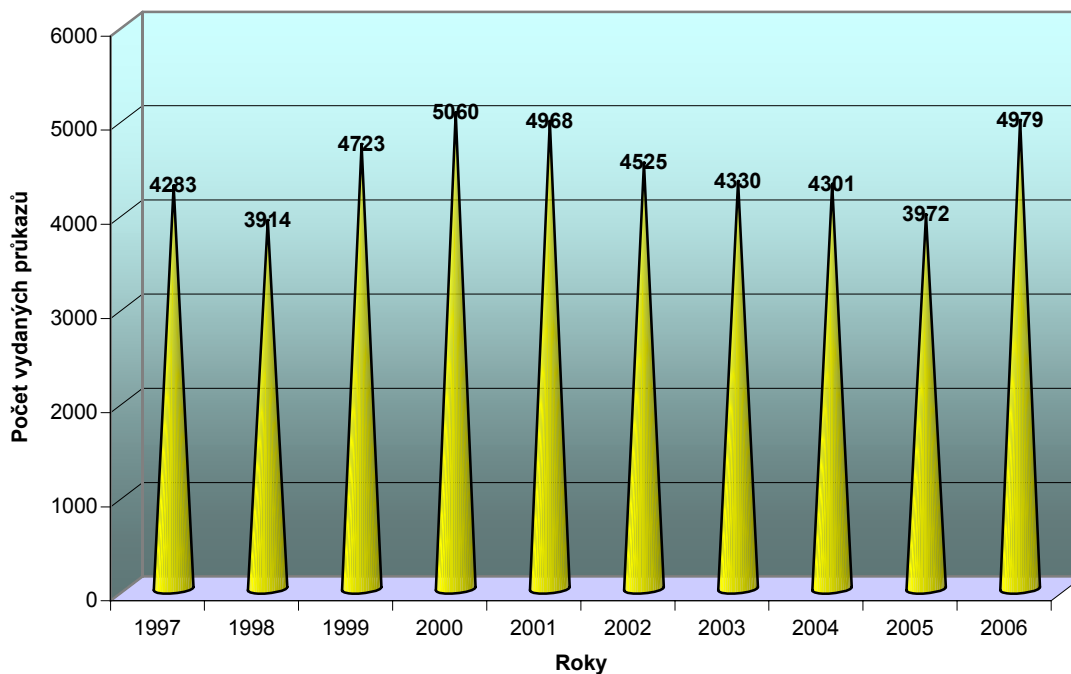
Kromě nových žadatelů žádali uchazeči i o rozšíření již získané způsobilosti a o vydání náhradního dokladu. Oproti předchozím letům se zájem o tyto doklady nezměnil. Nadále probíhá vydávání mezinárodních průkazů pro příbřežní plavbu na moři na základě již neplatných mezinárodních průkazů k vedení rekreačního plavidla pro oblast plavby 2.0, 2.1, 2.2 a 3.0. Zájem o tyto průkazy již není vysoký.

Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel							
Způsobilost	Počet zkušebních dnů *)	Počet uchazečů	Uspělo uchazečů v %	Noví držitelé průkazů	Celkem vydáno průkazů v roce 2006	Z toho bez zkoušky na základě uznaného dokladu	Počet držitelů průkazů způsobilosti k 31. 12. 2006
Vůdce malého plavidla	127	2 939**)	76,8	2 259**)	2578**)	329	51 769
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost I	X	X	X	814	915	101	9 826
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost C	114	1 793	74,6	1 337	1 486	149	14 671

\*) Počet dnů, kdy byly jednotlivé způsobilosti zkoušeny.

\*\*\*) Z toho 123 pouze VMP

Vydané průkazy způsobilosti na malá plavidla za posledních 10 let



## 9. Správní akty a správní jednání

### 9.1. Správní akty

#### Oblast vodních cest

V oblasti vodních cest bylo v roce 2006 vydáno celkem 39 správních rozhodnutí ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., č. 114/1995 Sb., č. 254/2001 Sb. a 200/1990 Sb. Proti vydaným rozhodnutím se nikdo neodvolal.

Ve smyslu § 6 odstavce 2 zákona o vnitrozemské plavbě bylo vydáno 5 souhlasů k provozování přístavu. Bylo vydáno 1 rozhodnutí formou mezitímního rozhodnutí - souhlas s provozem pozemní části veřejného přístavu Lovosice pro provozovatele Ředitelství vodních cest České republiky. Dále byly pro Povodí Labe, státní podnik, vydány 2 souhlasy s provozem přístavu pro plavidla správce toku v horním plavebním kanále vodního díla Lovosice a s provozem vývaziště plavidel správce toku na pravém břehu horního plavebního kanálu vodního díla Roudnice nad Labem. Ve věci povolení provozování přístavu byly vydány 2 souhlasy se zřízením a provozováním přístavišť Babice a Uherský Ostroh.

V 16 případech bylo vydáno rozhodnutí o povolení osazení břehového nebo plovoucího značení vodní cesty. K daným rozhodnutím nebyla podaná žádná odvolání. Rozhodnutí o povolení osazení břehového značení jsou v převážné míře vyvolána ustanovením vyhlášky č. 241/2002 Sb., která upravila stání malých plavidel.

Dále proběhlo 14 správních řízení ve věci projednání umístění plavebních znaků umožňujících provoz vodních skútrů. Bylo vydáno celkem 9 souhlasných rozhodnutí, z čehož v 8 případech tato souhlasná rozhodnutí nabyla právní moci. Jedná se o úsek vodní cesty Vltava v Kralupech nad Vltavou, v Roztokách a v Bohnicích a na Labi v Brandýse nad Labem a v Lysé nad Labem. Proti provozování vodních skútrů v lokalitě Lysá nad Labem byla podána petice občanů. V případě projednávaného úseku vodní cesty Labe v Obříství se proti rozhodnutí Státní plavební správy odvolala obec Obříství. Zároveň i žadatel podal návrh na zrušení napadeného rozhodnutí. Státní plavební správa odvolání obce vyhověla a rozhodnutí zrušila. Správní řízení týkající se úseku vodní cesty Labe v Poděbradech bylo na žádost žadatele zastaveno. V případě úseku vodní cesty Vltava v Praze-Holešovicích bylo Státní plavební správou vydáno zamítavé rozhodnutí. Na základě podnětu České sportovní asociace vodních skútrů byla vydána 2 rozhodnutí pro vyznačení prostorů pro provoz těchto skútrů na dolnolabské vodní cestě (lokality pod městem Štětí a nad obcí Litochovice). Jedno rozhodnutí bylo vydáno pro šterkovnu Náklo. Česká sportovní asociace vodních skútrů požádala o vyznačení 3 ploch pro provoz vodních skútrů na řece Moravě. Vzhledem k nesouhlasu dotčených orgánů státní správy nebylo žádostem vyhověno.

Ve 6 případech byla vydána rozhodnutí o povolení vyznačení prostorů pro provozování vodního lyžování a v 1 případě bylo vydáno zamítavé rozhodnutí ve věci vyznačení prostorů pro provozování vodního lyžování. K daným rozhodnutím nebyla podaná žádná odvolání. Jednalo se např. o vodní lyžování nad jezem Kroměříž, kde o tuto činnost požádal Vodní klub motorismu Hradisko, a dále na šterkovně Náklo, kde tuto činnost provozuje firma MANEL-AQUA, spol. s r. o.

## **Oblast plavebního provozu**

Celkem bylo v oblasti plavebního provozu vydáno 238 rozhodnutí, včetně usnesení, ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., č. 114/1995 Sb., č. 254/2001 Sb. a 200/1990 Sb. Proti těmto rozhodnutím byla podána 4 odvolání.

Ve správním řízení vedeném pro porušení zákona č. 114/1995 Sb., bylo vydáno 18 rozhodnutí, kterými byli finančně postiženi provozovatelé plavidel. Většinou se jednalo o provozování plavidel na vodní cestě, jejichž technická a provozní způsobilost nebyla schválena. Dále se pak jednalo o případy, kdy provozovatelé plavidel nezajistili vedení plavidla způsobilou osobou, o neplnění povinností udržovat a zajišťovat bezpečnost provozu sledované vodní cesty správcem vodního toku, o spáchání správního deliktu provozovatelem plavidel opakovaným nezajištěním stanoveného minimálního počtu členů posádky plavidla a o spáchání správního deliktu správcem konkurzní podstaty umístěním plavidla bez platného osvědčení, či povolení k umístění plavidla na vodní cestě. Na přehradní nádrži Žermanice bylo provozováno plovoucí zařízení v nevyhovujícím stavu, jehož technická způsobilost nebyla schválena. Provozovatel tohoto plovoucího zařízení byl za tuto skutečnost již pokutován v rámci blokového řízení a následně bylo provozovatelem slibováno odstranění plovoucího zařízení z vodní cesty, což nebylo učiněno. Odvolání bylo podáno ve třech případech.

Ve správním řízení vedeném pro porušení zákona č. 254/2001 Sb., bylo vydáno 1 rozhodnutí, kterým byl finančně postižen provozovatel plavidla. Jednalo se o provozování malého plavidla, vodního skútru, mimo prostor vyznačený odpovídajícími plavebními znaky.

Ve správním řízení vedeném pro porušení zákona č. 114/1995 Sb., a souběžně zákona č. 254/2001 Sb., byla vydána 2 rozhodnutí, kterými byli finančně postiženi provozovatelé plavidel. V obou případech se jednalo o neobsazení plavidla způsobilou posádkou a o provozování malého plavidla - vodního skútru mimo prostor vyznačený odpovídajícími plavebními znaky.

Podle zákona č. 500/2004 Sb., bylo vydáno celkem 187 rozhodnutí. Ve 166 případech se jednalo o rozhodnutí, kterými byla povolena veřejná akce na vodě, jež mohla ohrozit bezpečnost a náležitý pořádek v plavbě. Dále bylo v 9 případech vydáno rozhodnutí o výsledku odborného šetření plavebních nehod. V dalších případech se pak jednalo o zastavení řízení, přerušení řízení, uložení pořádkových pokut a o nepovolení veřejné akce z důvodu pozdního podání žádosti. Bylo podáno 1 odvolání proti rozhodnutí o výsledku odborného šetření plavební nehody.

Podle zákona č. 200/1990 Sb., bylo vydáno 30 rozhodnutí, kterými byli postiženi vůdci plavidel. V 9 případech byl postižen vůdce plavidla za vedení plavidla bez toho, aby byl držitelem průkazu způsobilosti k vedení plavidla. O vedení plavidla mimo výtlačný režim bylo rozhodnuto v 6 případech. Souběh dvou přestupků byl projednáván ve 12 řízeních. Dále se jednalo o užití účelové vodní cesty, těžebního jezera štěrkopísku v Dolním Benešově, provozem malého plavidla s vlastním strojním pohonem, ačkoliv zde plavba není povolena a o vůdce, který na Vranovské přehradě vedl malé plavidlo (plachetnici) nepodléhající evidenci po požití alkoholického nápoje. Odvolání proti rozhodnutí byla podána ve 2 případech.



### **Oblast dokladů plavidel**

Celkem bylo vydáno 27 správních rozhodnutí a usnesení. Žádný z účastníků řízení nepodal odvolání.

Z toho 17 správních řízení se týkalo pozastavení řízení, ve věci evidence plavidel z důvodů neúplných náležitostí v dodaných dokladech. V jednom případě bylo vystaveno usnesení o nevydání plavebního dokladu z důvodu nedodání nabývacího dokladu k plavidlu. V devíti případech bylo vydáno rozhodnutí o udělení výjimky z vyhlášky č. 223/1995 Sb.

### **Oblast dokladů osob**

Celkem bylo vydáno 317 rozhodnutí o nevydání průkazu způsobilosti vůdce malého plavidla, jiného než malého plavidla nebo člena posádky. Rozhodnutí byla vydána na základě nesplněných podmínek předepsaných pro vydání těchto dokladů.

Z celkového počtu rozhodnutí se jich 265 týkalo vůdců malých plavidel a 24 vůdců a členů posádek jiných než malých plavidel. Tři rozhodnutí byla vydána z důvodu nesplnění podmínek pro vydání průkazu k vedení plavidla pomocí radaru a 23 rozhodnutí bylo o nesplnění podmínek pro vydání osvědčení o zvláštních znalostech ADNR. Dvě rozhodnutí byla vydána na základě nevyhovujících znalostí při přezkoušení kapitána II. třídy. K vydaným rozhodnutím nebylo podáno žádné odvolání.

### **Odvolací řízení**

Státní plavební správa předala na Ministerstvo dopravy ČR celkem 20 odvolání. V 16 případech byla odvolání proti rozhodnutí Státní plavební správy – pobočka Praha a ve 4 případech proti rozhodnutí Státní plavební správy – pobočka Děčín. Většina odvolání směřuje proti legislativně složitým kauzám a výši pokut. Ve správní činnosti orgánů Státní plavební správy nedošlo v hodnoceném období k žádným odborným pochybením.

## **9.2. Správní jednání**

Na vodních cestách bylo vydáno celkem 245 souhlasů a vyjádření ke stavbám, rovněž bylo vydáno 128 souhlasů k umístění plovoucích zařízení nepodléhajících evidenci, která slouží k umístění malých plavidel a k rekreačním účelům (koupání, slunění).

Pracovníci Státní plavební správy se účastnili celkem 84 vodoprávních a stavebních řízení. Bylo vydáno 296 vyjádření k územním plánům sídelních útvarů a velkých územních celků. Vyjádření a stanoviska Státní plavební správy jsou respektována a zapracována do projednávaných dokumentací a vydávaných rozhodnutí.

V rámci výkonu státního dozoru bylo uskutečněno celkem 141 kontrol přístavů a plavebních objektů zaměřených na dodržování povinností provozovatelů přístavů a správců vodní cesty.

## 10. Průřezová a metodická činnost

### Oblast legislativních a právních věcí

V hodnoceném období poskytoval úsek legislativních věcí a právních služeb kanceláře úřadu Státní plavební správy právní a legislativní pomoc všem organizačním složkám správního úřadu, včetně spolupráce s Ministerstvem dopravy ČR. Informace, které byly požadovány odbornou i laickou veřejností byly vyřizovány průběžně ve spolupráci s odbornými útvary Státní plavební správy. Podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, byla vyřízena jedna žádost. Úsek zabezpečoval činnost škodní komise, zastupoval Státní plavební správu před soudy a prováděl výběrová řízení na zakázky. Byl zpracován nový Statut Státní plavební správy a provedena předběžná řízení k prodeji zbytného majetku Státní plavební správy, zejména pozemků.

Průběžně je doplňována odborná knihovna, sbírka zákonů a odborní pracovníci jsou vybavováni odpovídající právní literaturou, která slouží k podpoře jejich činnosti zejména tam, kde došlo k novým legislativním úpravám. Úspěšně probíhala spolupráce s Ministerstvem školství mládeže a tělovýchovy na úseku precizování legislativy na tomto úseku a uznávání kvalifikací. Úsek vyřídil veškeré stížnosti, které došly na Státní plavební správu podle nového správního řádu.

### Oblast vodních cest

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

Probíhala spolupráce a poradenství s externími institucemi, jako např. se správci vodních toků, s Ředitelstvím vodních cest ČR, Českými přístavy, a. s., Vodními cestami, a. s., a dalšími organizacemi v koncepčních a provozních otázkách vodních cest, povodňové ochrany plavidel a přístavů apod.

Pro Ministerstvo dopravy ČR byla zpracovávána vyžádaná stanoviska a podklady, mimo jiné:

- stanovisko ke koncepci státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2007 – 2013 pro oblast vodní turistiky,
- stanovisko k žádostem o poskytnutí pomoci na odstraňování povodňových škod,
- analýzu dopadu nulitních rozhodnutí na fungování přístavů,
- výběr lokalit pro Program rozvoje vodních cest do r. 2020,
- stanovisko k projednávání a vyhlašování veřejných přístavů,
- stanovisko k problematice kompetencí orgánů při povolování přechodové lávky na restaurační loď,
- stanovisko k problematice, jaké podmínky má splňovat cizí státní příslušník k vedení rekreačního plavidla v ČR,
- ve smyslu požadavku Ministerstva dopravy ČR byl v elektronické podobě zpracován přehled přístavů a překladišť na labsko vltavské vodní cestě,
- bylo vydáno stanovisko k revizi Evropské dohody o hlavních vnitrozemských cestách (AGN).

Pro Hydroprojekt CZ, a. s., byly posouzeny návrhy revizí ČSN jezy, názvosloví hydrotechniky a vydána stanoviska. Pro Vodní cesty, a. s., byla posouzena studie

Program rekreační plavby a předány připomínky. Bylo zpracováno stanovisko k petici Tři Chaloupky proti zřízení dráhy pro vodní skútry.

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.

Byla zajištěna bezpečnostní opatření v průjezdných polích Karlova mostu v souvislosti s vyvstalým rizikem pro plavbu po provedených stavebních pracích na zabezpečení pilířů po povodni. Na žádost Svazu dopravy ČR, sekce vodní dopravy, byly zajištěny úpravy a změny úvazových prostředků při opravách nízkého nábřeží Na Františku.

Pro Povodí Labe, s. p., bylo zpracováno stanovisko k návrhu jednotné kilometráže pro Labe v rámci aktivit Mezinárodní komise pro ochranu Labe.

Posuzován byl postup při umisťování evidovaných a neevidovaných plovoucích zařízení na vodních cestách z hlediska bezpečnosti provozu a formálně právní východiska.

Posuzována byla možnost aplikace krizového řízení v oblasti plavby za zámraz a ledových jevů. V souvislosti s řešením rizik při zámrazových situacích byla zpracována pravidla pro činnost poboček Státní plavební správy.

### **Oblast geografických informací**

Proběhla datová příprava na vltavských vodních nádržích a středním Labi. Zpřístupněna byla i část Bařova kanálu a Moravy a probíhá na nich vkládání bodových objektů pracovníky pobočky Přerov. Jsou připraveny šablony pro tisk plavebních map dolního Labe a Vltavy. Zároveň byl dokončen modul Systému pro tvorbu a distribuci plavebních map od firmy Vars Brno, a. s. Mapy bude možné získat v digitální formě a to ve formátech klasické národní plavební mapy a mezinárodní S 57.

### **Oblast plavebního provozu**

Kromě běžné administrativní agendy, která se týkala především připomínek a stanovisek k návrhům směřujícím k vydávání právních předpisů, odpovědí na širokou škálu dotazů veřejnosti, vztahujících se k provozování plavby a spolupráce s ostatními útvary na úseku metodické činnosti, se v oblasti plavebního provozu – dozoru na plavbu, věnovala pozornost dalším podnětům, vyvolaným potřebou zajistit bezpečnost provozu na vnitrozemských vodních cestách ČR.

V souvislosti s nabytím účinnosti nového správního řádu, vydaného zákonem č. 500/2004 Sb., byl novelizován metodický pokyn k postupu poboček Státní plavební správy při vyřizování žádostí o povolení veřejné akce. Za účelem zjednodušení administrativy spojené s vyřizováním žádostí a v zájmu zajištění všech předepsaných náležitostí rozhodnutí byl metodický pokyn doplněn šablonou rozhodnutí o pořádání veřejné akce a šablonou rozhodnutí o pořádání veřejné akce s vyloučením odkladného účinku.

Sdělovací prostředky uveřejnily zprávu o tom, že vodáci splouvají řeky při vyhlášených povodňových stupních, přeceňují svoje síly a stát musí na jejich záchranu vynakládat nemalé prostředky, které jsou v důsledku chybějící legislativy, která by tuto činnost zakazovala, nevymahatelné. Státní plavební správa informovala ČTK a hejtmány o tom, že legislativa existuje a zakazuje používat povrchové vody

k plavbě po dobu vyhlášení druhého a třetího stupně povodňové aktivity. Zveřejnila tuto informaci i na webovém serveru pro vodáky.

Na základě zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, byla pro účely výkonu státního dozoru na vnitrozemskou plavbu vydaná metodická vysvětlivka o provádění dechových zkoušek na alkohol u lodních posádek. V zájmu umožnění získávání praxe u kormidla osobou, která nemá průkaz způsobilosti vůdce plavidla, byla vydána vysvětlivka o ovládání kormidelního zařízení plavidla osobou bez průkazu způsobilosti, která zajišťuje jednotnost v posuzování rozmístění osob na plavidle a odpovědnosti za vedení plavidla v době, kdy je u kormidla osoba bez předepsané kvalifikace.

Průběžně se sleduje, zda provozovatelé veřejné vodní dopravy před zahájením provozu zveřejňují v Obchodním věstníku smluvní přepravní podmínky, za nichž budou veřejnou dopravu provozovat, jízdní řád, tarif, den zahájení provozu a rozsah bezbariérovosti. Zveřejněná oznámení jsou předávána pobočkám Státní plavební správy, aby mohly činit opatření v případech, kdy provozovatelé veřejné vodní dopravy tuto povinnost zanedbají.

Ministerstvo dopravy bylo upozorněno na chybu, ke které došlo posunutím písmen v § 23 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších zákonů. Tato chyba má za následek disproporci mezi ustanovením § 23 odstavce 1 – skutkové podstaty a § 23 odstavce 2 – sankce. Státní plavební správa je tak zbavena možnosti uložit zákaz činnosti vůdci plavidla, který ohrozil plavební provoz nebo v takovém provozu způsobil plavební nehodu. Tím, že k posunutí písmen v § 23 odst. 1 nebylo přihlédnuto ani v ustanovení § 86, ztratila Policie ČR možnost postihovat v blokovém řízení přestupky v plavebním provozu, které měla možnost postihovat celé čtyři roky, což se projevilo ve zvýšeném počtu oznámení o přestupku podávaných Státní plavební správě poříčními odděleními Policie ČR.

Pro potřeby odboru kontroly a auditu Ministerstva dopravy se pravidelně pořizují měsíční přehledy o výkonu státního dozoru v oblasti vodních cest a přístavů, v plavebním provozu, o plavebních nehodách a povolování veřejných akcí na vodě jednotlivými pobočkami Státní plavební správy.

Průběžně se sleduje vývoj plavební nehodovosti, který se uvádí v předepsaných výkazech. Kromě toho se plavební nehody nepravidelně vyhodnocují podle konkrétních potřeb žadatele, např. z hlediska plavidel provozujících obchodní plavbu, z hlediska kolizí se dnem v plavební dráze, z hlediska úniku ropných produktů při nehodě, se zaměřením jenom na tlačné sestavy nebo jenom na malá plavidla apod.

Po celý rok bylo v kmitočtovém pásmu vyčleněném pro lodní pohyblivou službu administrativně i technicky přes převaděče zajišťováno na kanálu č. 80 vysílání plavebních informací ve dvou relacích denně, jež se týkaly vývoje vodních stavů, zastavení nebo omezení plavby, údržby a oprav vodních cest, upozornění na změny plavebního značení, zvláštní přepravy a povolené veřejné akce na využívaných dopravně významných vodních cestách.

### **Oblast plavidel a technické normalizace**

Hlavním úkolem v oblasti metodiky plavidel bylo připomínkování a doladování komplexního informačního systému, zejména modulů podání, úkolů a validace dat. Průběžně bylo prováděno řešení připomínek k tisku lodních dokladů malých plavidel z informačního systému a k šablonám žádostí o vydání těchto dokladů. Obdobně

docházelo i k úpravám plavebního rejstříku na internetu. Kromě běžné metodické činnosti některé úkoly vyplynuly z okamžité potřeby plavecké veřejnosti, zejména se jednalo o objasňování problematiky použití starších motorů na malých plavidlech podle vyhlášky č. 38/2006 Sb., kterou se mění vyhláška č. 223/1995 Sb.

V rámci dohody s Českou obchodní inspekcí pokračovala vzájemná výměna informací týkající se výrobců, dovozců a prodejců rekreačních plavidel a jejich částí. Rovněž pokračovalo dodávání informací o notifikovaných plavidlech do systému RAPEX.

Na vyžádání byly též poskytovány soubory údajů z plavebního rejstříku pro vnitřní potřebu orgánům celní správy, policie, soudů a finančního úřadu.

Probíhala též spolupráce s Ministerstvem dopravy ČR, zejména při novelizaci vyhlášek č. 223/1995 a č. 241/2002.

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 42 mezinárodních norem v celém spektru lodního oboru, jako je konstrukce plavidel, systémy palivové, sanitární, pohonné, kormidelní aj., vybavení, signální a záchranné prostředky, materiály pro stavbu plavidel včetně nafukovacích člunů atd. Ve spolupráci s Českým normalizačním institutem se uskutečnilo šest zasedání technické normalizační komise v procesu zavádění nových norem do soustavy ČSN. Dále také pokračovala správa lodních oborových norem LON.

### **Oblast dokladů osob plavecké způsobilosti**

V průběhu roku byl zdokonalován modul evidence průkazů způsobilosti informačního systému Státní plavební správy, který byl počátkem roku uveden do ostrého provozu.

Bylo zahájeno vydávání nového průkazu, v němž je sloučen průkaz vůdce malého plavidla a mezinárodní průkaz vůdce rekreačního plavidla do jednoho dokladu.

Ukončeno bylo vydávání průkazu způsobilosti vůdce plavidla pasového formátu a tento byl nahrazen novým průkazem evropského formátu na plastové kartě ID 1 pro všechny způsobilosti vůdců a členů posádek plavidel jiných než malých.

Na základě problémů našich plavců zejména v Holandsku Státní plavební správa znovu vyzvala svými sděleními držitele průkazů starých typů i provozovatele vodní dopravy k jejich výměně za nové „europrůkazy“, avšak informace se jen pomalu dostávají k posádkám lodí.

V oblasti zkoušek způsobilosti nedošlo k podstatným změnám ani nebyla vznesena u žádné z poboček Státní plavební správy námitka k jejich průběhu, ani stížnost související s vydáváním dokladů osob. Při řešení drobných problémů byla zaměstnankyním poboček a novým zkušebními komisařům průběžně poskytována metodická pomoc.

V průběhu roku byly prováděny zkoušky způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru. Problémy s prováděním praktické části zkoušek z předešlého roku byly vyřešeny využíváním osobní motorové lodě přímo v Praze. Počet uchazečů se ustálil, úspěšnost se pohybuje okolo 80 %.

Velký zájem odborné plavecké veřejnosti o osvědčení o zvláštních znalostech ADNR, které je uznáváno i pro plavbu na Rýně, přetrval. Hojně je vyžadováno osvědčení pro přepravu tekutých a plyných nákladů tankery.

Na základě zákona č. 118/2004 Sb. a prováděcí vyhlášky č. 412/2004 Sb., bylo zahájeno vydávání Osvědčení o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí. Podnikateli v tomto oboru zůstalo bez povšimnutí, v průběhu roku nebylo vydáno ani jedno.

Plavecké služební knížky, vydávané v ČR, jsou nadále rovnocennými doklady, respektovanými okolními státy.

Činnost Státní plavební správy byla prezentována na dvou výstavách určených pro plaveckou veřejnost, v březnu v Praze, v listopadu v Brně. Kladně byla oceněna i aktivní účast na mezinárodním kongresu SKIPER 2006 ve Slovenské republice.

Bylo zajištěno včasné vydání Plavební ročenky 2005. Pokračovala dopisovatelská činnost do odborného časopisu YACHT.

### **Oblast vnitřní kontroly**

Předmětem kontrol je zejména sledování vedení odborné a správní agendy, užívání legálního softwaru, dodržování bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci a kontrola zajištění protipožární ochrany objektů. V jednotlivých etapách hospodářských operací příslušní vedoucí zaměstnanci provádějí finanční kontrolu. Vnitřní kontroly byly prováděny v souladu s vydaným plánem kontrol pro rok 2006 a zasahovaly do všech oblastí působnosti Státní plavební správy. Celkem bylo provedeno 14 kontrol. Závažnější nedostatky nebyly při žádné z kontrol zjištěny. Pro odstranění jiných nedostatků byla vždy navržena opatření, za jejichž plnění odpovídali vedoucí příslušných útvarů.

V roce 2006 bylo na Státní plavební správě provedeno 5 vnějších kontrol: Všeobecná zdravotní pojišťovna provedla v únoru 2006 kontrolu plateb pojistného na veřejné zdravotní pojištění a dodržování ostatních povinností plátce pojistného. V jednom případě zjistila přeplatek pojistného ve výši 39,- Kč za duplicitní platbu za neplacené volno z prosince 2004, který byl následně vyrovnán snížením platby pojistného za únor 2006, jinak bez závad.

V březnu 2006 provedlo Ministerstvo dopravy kontrolu postupu schvalování technické způsobilosti plavidel zaměřenou na postup při schvalování technické dokumentace a způsobilosti k provozu novostavby pracovní lodi Povodí Vltavy, s. p. Postup Státní plavební správy byl kontrolou shledán jako správný.

Dále Ministerstvo dopravy provedlo v červenci a srpnu 2006 veřejnoprávní kontrolu za roky 2004 a 2005. Kontrolní komise zjistila formální nedostatky (neaktuální vnitřní směrnice, nedůsledné vyplňování účetních dokladů atp.), dále pak nesprávné účetní postupy nebo neúplné zaúčtování účetního případu z hlediska účetního či rozpočtového třídění. Byla přijata nápravná opatření, která jsou v současné době plněna zcela v souladu s podmínkami uvedenými v protokolu z kontroly.

V srpnu 2006 provedla Pražská správa sociálního zabezpečení kontrolu pojistného, provádění nemocenského pojištění a plnění úkolů v důchodovém pojištění. V jednom případě zjistila nepromlčený nedoplatek dávek nemocenského pojištění ve výši 73,- Kč vzniklý tím, že naše organizace při výpočtu dávky do vyměřovacího základu z rozhodného období nezahrnula zúčtovanou odměnu za pracovní pohotovost zaměstnance. Nepromlčený doplatek byl zaměstnanci doplacen v nejbližším výplatním termínu. Další nedostatky nebyly zjištěny.

Poslední kontrolou byla kontrola dodržování pracovněprávních předpisů podle § 126 odst. 1) zákona 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, provedená v prosinci 2006, kterou provedl Úřad práce, Praha 8. Při této kontrole nebyly zjištěny závady.

### **Oblast mezinárodních vztahů**

V roce 2006 se 28 pracovníků Státní plavební správy zúčastnilo 14 zahraničních služebních cest.

#### **Německo**

Ve dnech 27. až 28. 6. proběhlo v Potsdamu bilaterální jednání s německým protějškem plavební správy WSD - Ost. Tři vedoucí pracovníci Státní plavební správy projednali agendy plavebních předpisů, průkazů způsobilosti a plavebního provozu. Byly předány informace o nových předpisech v oblasti plavby a vodních cest. Projednána byla také problematika vyplňování plavecké služební knížky, dozoru na plavební provoz, především dodržování nejvyšší povolené rychlosti a uklízení plavidel a plovoucích zařízení před velkou vodou. Obě strany si vyměnily informace o připravovaných úpravách vodních cest. Česká strana předala nové legislativní předpisy vydané v průběhu předcházejících 12 měsíců a seznámila stručně s jejich obsahem. Jednalo se o předpisy vydané ve sbírce zákonů pod čísly 295/2005, 423/2005, 6/2006, 38/2006 a 39/2006 Sb. Každoroční pravidelný styk obou organizací je nanejvýš potřebný.

#### **Švýcarsko**

Ve dnech 15. - 16. března 2006 se uskutečnilo v Ženevě Mimořádné zasedání Pracovní skupiny vnitrozemské vodní dopravy EHK/OSN. Z pověření Ministerstva dopravy, odboru plavby a vodních cest, Českou republiku na zasedání zastupoval expert Státní plavební správy. V bloku Doporučení na technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby bylo předloženo, projednáno a přijato jedenáct dílčích úprav, které jsou zdokumentovány (a přístupny na internetu) v ECE/TRANS/SC.3/2006/CRP.1 s datem 15. March 2006. Zástupce ČR úpravy posuzoval v souladu se směrnicí č.223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, a návrhu směrnice 82/714/ES. Ve věci Rezoluce č. 40, Mezinárodní osvědčení vůdce rekreačního plavidla bylo konstatováno, že Rezoluce nebyla doposud akceptována v řadě zemí. Je třeba, aby delegáti v tomto ohledu intervenovali u svých vlád. Zástupce ČR informoval, že naše republika Rezoluci respektuje a dotyčné průkazy již vydává ve schválené formě s tím rozdílem, že pod nápisem Mezinárodní průkaz vůdce rekreačního plavidla je uveden navíc text, že tento průkaz současně platí v ČR jako Průkaz vůdce malého plavidla. Tímto má ČR vyřešeno specifikum v odlišném názvosloví „malé versus rekreační plavidlo“. Všechny změny či modifikace, projednané a přijaté na zasedání jsou zdokumentovány (a přístupny na webu OSN) v dokumentech ECE/TRANS/SC.3/2006/CRP.1 s datem 15 March 2006 a ECE/TRANS/SC.3/2006/CRP.1/Add1 s datem 16 March 2006. Texty všech legálních dokumentů vnitrozemské plavby jsou k dispozici na webových stránkách SC.3 v angličtině, francouzštině, ruštině a v některých případech i v němčině na: [http://www.unece.org/trans/conventn/sc3\\_legalinst.html](http://www.unece.org/trans/conventn/sc3_legalinst.html).

Ve dnech 6. - 8. června 2006 se uskutečnilo v Paláci národů OSN v Ženevě 30. zasedání Pracovní skupiny vnitrozemské vodní dopravy EHK/OSN/SC.3/WP.3. Na základě pověření Ministerstva dopravy, odboru plavby a vodních cest, Českou republiku na zasedání zastupoval expert Státní plavební správy. Přínosem bylo

dopracování a schválení následujících bodů: aktualizace rezoluce č. 61; aktualizace Doporučení a minimálních požadavků pro vydávání průkazů vůdců plavidel vnitrozemské plavby z pohledu recipročního uznávání v mezinárodním provozu (dodatek k rezoluci č.31) a vypracování harmonizovaného postupu při žádostech o uznávání lodních osvědčení a průkazů vůdců plavidel.

Ve dnech 11. až 13. 10. proběhlo 50. zasedání pracovní skupiny vnitrozemské vodní dopravy EHK/OSN/SC3, kterého se z pověření ministerstva dopravy opět zúčastnil odborník ze Státní plavební správy. K nejzásadnějším změnám došlo při aktualizaci tzv. Modré knihy. Pracovní skupina vzala na vědomí návrh revidované Modré knihy a požádala sekretariát, aby přikročil k její publikaci. V průběhu roku 2006 věnovali pracovníci Ministerstva dopravy odboru plavby a vodních cest spolu se Státní plavební správou (taktéž ve spolupráci s Povodími Labe a Vltavy) velkou pozornost aktualizaci tohoto dokumentu. Došlo k velkému množství změn. Všechny požadované změny, týkající se jak statutu označení úzkých míst pro plavbu tak technických parametrů plavebních komor a vodních cest České republiky, byly v dokumentu zaznamenány.

### **Portugalsko**

Zástupce Státní plavební správy se ve dnech 11. až 18. 5. 2006 zúčastnil výročního plenárního zasedání Mezinárodního plavebního sdružení PIANC AGA 2006, pracovního zasedání Rady, pracovního jednání sekretářů národních sekcí a následujícího 31. světového kongresu PIANC, pořádaného v městečku Estoril v Portugalsku. Na kongresu byl přednesen ústní příspěvek na téma „Řeka Labe jediná česká vodní dopravní cesta k námořním přístavům“. Dále byly vystaveny a komentovány dva postery na téma „Povodňová ochrana Prahy“ a „Vodní cesta Labe“.

Další všeobecně přínosnou informací je skutečnost, že sdružení dokončilo práce na šestijazyčném slovníku v oboru vodní dopravy a bylo rozhodnuto, že bude uveřejněn na adrese [www.waterdictionary.info](http://www.waterdictionary.info) a zdarma přístupný veřejnosti (tedy nejen členům PIANC). Česká republika je prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR a kontaktního, ministrem jmenovaného, vedoucího delegáta, řádným členem PIANC.

### **Belgie**

Na základě pozvání ústředí PIANC se 22. 10. za účasti vedoucích delegátů národních sekcí uskutečnilo v Bruselu 55. zasedání Rady Mezinárodního plavebního sdružení PIANC. Dne 23. 10. proběhlo jednání na sekretariátu PIANC ohledně bilaterálních záležitostí mezi českou sekcí a ústředím. PIANC má neustále 15 až 20 aktivních pracovních skupin, které řeší a zpracovávají témata vyplývající z aktuálních vodocestních problémů. Zprávy pracovních skupin jsou jádrem činnosti PIANC a současně cenným materiálem, který zajišťuje organizaci významný příjem. Pro řádné členy jsou poskytovány zdarma. Je potěšitelné, že zprávy jsou našimi odborníky a institucemi (sdruženými v ČPVŠ) využívány. Česká republika má v současnosti tři zástupce v pracovních skupinách PIANC. Obsazování českých odborníků se však nedaří v plné míře. Částečně kvůli pracovnímu vytížení našich odborníků a částečně kvůli jejich nedostatečnému jazykovému vybavení.

### **Holandsko**

V návaznosti na Konferenci pořádanou Ústřední komisí pro plavbu na Rýně (ZKR) z roku 2005 navštívila ve dnech 12. 6. až 15. 6. 2006 odborná skupina pěti pracovníků Státní plavební správy instituci Simulator Transport College Group, která



je světově uznávaným střediskem vývoje simulátorů a souvisejícího softwaru ve vodní dopravě. Cílem jednání v Rotterdamu bylo získat technickou pomoc při zpracování vyhodnocovací studie pro zahájení prací na projektu Zřízení školícího střediska v ČR, která bude pravděpodobně hrazena holandskou vládou z fondů EU. Žádost na holandské ministerstvo dopravy byla již podána a v současné době se čeká na výsledek. Podle výsledků studie bude případně zahájeno jednání a přípravné práce k umístění takového zařízení v České republice.

### **Maďarsko**

Rakouská národní sekce PIANC zorganizovala na 18. 7. 2006 jednodenní regionální zasedání v maďarském Százhalombatta u Budapešti, kterého se zúčastnil jeden pracovník Státní plavební správy. Zástupce ČR přednesl prezentaci se zaměřením na problematiku regulovaného úseku Labe mezi Ústím nad Labem a státní hranicí, který je považován za zásadní zúžení (basic bottleneck) mezinárodní vodní cesty E20 s klasifikací Vb. Ve vyměřených 40 minutách vysvětlil problémy, které v současné době sužují naši plavbu, informoval o genesi projektových řešení a nastínil možnosti realizace pravděpodobně jednoho jezu s plavebními komorami v Děčíně.

### **Slovensko**

Ve dnech 30. až 31. 10. 2006 proběhlo mezistátní jednání na úrovni zástupců Ministerstva dopravy ČR a Ministerstva dopravy, pošt a telekomunikací Slovenské republiky. K tomuto jednání byl jako odborný poradce přizván ředitel Státní plavební správy. Na jednání byl projednáván vývoj legislativy obou států v oblasti vodní dopravy a společné zájmy na hraničních vodních cestách.

Ve dnech 17. 11. 2006 až 19. 11. 2006 se zúčastnila delegace 4 zaměstnanců Státní plavební správy Mezinárodního kongresu SKIPPER 2006. Vystoupení pracovníka Státní plavební správy s tématem podmínky rekreační plavby v zahraničí v porovnání s podmínkami rekreační plavby v České republice bylo součástí plánovaného programu, zaměřeného na předávání zkušeností a informací o podmínkách plavby na vnitrozemských vodních cestách a na moři, včetně informací o uznávání plavebních dokladů cizích státních příslušníků přímořskými státy. Cesta přinesla užitečné informace pro další činnost Státní plavební správy v oblasti vydávání a uznávání průkazů způsobilosti. Současně byla na mezinárodní úrovni prezentována činnost Státní plavební správy.

### **Rakousko**

Jedním z úkolů Státní plavební správy je zajištění aktivní účasti na práci UEVIN komise – Unique European Vessel Identification Number, pro sjednocení identifikace plavidel v EU. Pracovní skupina se v roce 2006 sešla třikrát a to v termínech: 4. května, 27.-28. června, 6. září. Jednání probíhala na ministerstvu dopravy Rakouské republiky ve Vídni za účasti delegátů zemí EU, které jsou napojeny vodními cestami na řeky Labe, Rýn, nebo Dunaj. Za Státní plavební správu se zúčastnil vždy jeden pracovník.

Mimo těchto tří cest navštívili v březnu dva odborní pracovníci Státní plavební správy veletrh rekreačních a sportovních plavidel v Tullnu v Rakousku. Účelem bylo seznámení s aktuálními novinkami v konstrukci a vybavení malých plavidel a se současnými trendy v rozvoji služeb pro rekreační a sportovní plavbu. Dále se seznámili se systémem školení a zkoušek vůdců malých plavidel používaným v Rakousku.

### **Oblast poskytování informací**

Státní plavební správa v hodnoceném období poskytla podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, jednu informaci, která se týkala žádosti Česko-Saských přístavů ve věci organizace českých soudů a jejich příslušnosti k řešení otázek vnitrozemské plavby.

<b>Vydané plavební vyhlášky</b>			
<b>Číslo</b>	<b>Obsah</b>	<b>Platnost</b>	
		<b>od</b>	<b>do</b>
1/2006	o proplouvání plavebními komorami na labsko-vltavské vodní cestě	1. 5. 2006	

## 11. Hospodaření

### 11.1. Schválený rozpočet

Ministr dopravy ČR stanovil Státní plavební správě objemy schváleného rozpočtu pro rok 2006 takto:

I. Příjmy celkem	225 tis. Kč
II. Výdaje celkem	76 539 tis. Kč
v tom:	
1) Běžné výdaje celkem	44 239 tis. Kč
2) Výdaje na financování programu 227 010	32 300 tis. Kč
v tom: kapitálové výdaje	29 314 tis. Kč
běžné výdaje	2 986 tis. Kč

### 11.2. Vývojové tendence hospodaření

Vývojové tendence hospodaření jsou patrné z následující tabulky.

Rok		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Příjmy	v tis. Kč	1 745	512	950	469	980	493
Výdaje	v tis. Kč	51 139	64 598	82 655	62 219	70 870	76 306
Z toho:	Běžné výdaje	32 148	41 203	54 601	44 187	43 522	44 204
	Programově určené výdaje	18 991	23 395	28 054	18 032	27 348	32 102

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 Státní plavební správě 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 2006 splněn. Příjmy Státní plavební správy v roce dosáhly 493 355,65 Kč a byly odvedeny do státního rozpočtu.

Státní plavební správa nemá hospodářskou činnost.

### 11.4. Správní poplatky a pokuty

V roce 2006 byly vybrány správní poplatky ve formě kolků za 9 607 případů v hodnotě 2 382 170 Kč.

Dále bylo do 31. 12. 2006 uloženo 109 blokových pokut v celkové výši 54 000 Kč.

Do 31. 12. 2006 nabylo právní moci celkem 56 pokut uložených ve správním řízení v celkové výši 186 500 Kč.

Celkem 26 pokut ve správním řízení ve výši 79 500 Kč bylo uhrazeno na účet pokut, celkem 26 pokut za 97 500 Kč ve správním řízení z roku 2006 bylo předáno Finančnímu úřadu pro Prahu 7 k vymáhání. K 31. 12. 2006 byla uhrazena 1 mylná platba ve výši 1 500 Kč.

V evidenci Státní plavební správy zůstávají k 31. 12. 2006 celkem 4 pokuty ve výši 11 000 Kč.

## **11.5. Rozpočtové výdaje**

### **Výdaje na financování programu reprodukce majetku**

V roce 2006 Státní plavební správa pokračovala 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 včetně obměny zastaralého softwaru, na obnovu vozového a lodního parku, na projektové práce GIS, na obměnu zastaralého kancelářského vybavení, modernizaci školícího střediska Jiřetín pod Jedlovou, dále pak na výměnu oken v Děčíně objektu Hálkova a na dokoupení objektu pobočky Přerov.

Z plánovaného objemu výdajů na financování programu reprodukce majetku ve výši 32 300 tis. Kč (z toho kapitálové výdaje 28 629 tis. Kč a běžné výdaje 3 671 tis. Kč) bylo vyčerpáno celkem na Pořízení investičního majetku 28 534 559,35 Kč (včetně převodu do Rezervního fondu Státní plavební správy) a na Provozování ICT 3 567 153,51 Kč.

V důsledku časového posunu plánovaných akcí byly prostředky v celkové výši 8 713 520,50 Kč převedeny do rezervního fondu Státní plavební správy.

### **Běžné výdaje**

Z plánovaného objemu (po provedení všech rozpočtových opatření) neinvestičních výdajů 44 239 000 Kč bylo vyčerpáno celkem 44 204 151,14 Kč. K nedočerpání prostředků došlo především z důvodu neuskutečnění plánovaných provozních akcí, které byly na základě jednání s dodavateli odloženy do dalšího roku.

## 12. Plán práce a prostředků na platy

### 12.1. Zaměstnanci

Státní plavební správě byl závazně stanoven počet zaměstnanců na rok 2006 na 86 osob.

V roce 2006 byl průměrný evidenční počet zaměstnanců ve fyzických osobách 86,60 a průměrný počet zaměstnanců přepočtený 85,73 osob.

### 12.2. Absence a úrazovost

V roce 2006 bylo v úřadě odpracováno 19 184 dnů. Absence činila 542 dnů; z toho nemoc 311 dnů, tj. 1,58 %, ošetřování člena rodiny 27 dnů, tj. 0,14 %, důležité osobní překážky v práci 19 dnů, tj. 0,10 %, studijní volno 120 dnů, tj. 0,61 %, překážky v práci z důvodu obecného zájmu 2 dny, tj. 0,01 % a pracovní volno bez náhrady platu 24 dnů, tj. 0,12 % a z důvodu překážek na straně zaměstnavatele – přerušení dodávky vody - bylo zameškáno 39 dnů, tj. 0,20 %.

### 12.3. Prostředky na platy

Závazný ukazatel prostředků na platy a ostatní platby za provedenou práci byl Státní plavební správě stanoven částkou 21 735 tis. Kč, z toho závazný ukazatel prostředků na platy 21 661 tis. Kč – ostatní platby za provedenou práci 74 tis. Kč.

Odbor financí a ekonomiky Ministerstva dopravy dopisem č.j. 473/2006-410-ROPO/1 ze dne 24. 11. 2006 zvýšil prostředky na platy o částku 250 tis. Kč.

Plán práce						
Ukazatel	Skutečnost 2005	Plán 2006	Skutečnost 2006	Rozdíl	% Plnění plánu	Index 2005/2004
	a	b	c	b - c	c : b	c : a
Průměrný počet zaměstnanců přepočtený	86	86	86	0	100	1,00
Prostředky na platy celkem	21 156	21 735	21 985	250	100	1,00
z toho: - platy	21 085	21 661	21 911	250	100	1,00
- OON	71	74	74	0	100	1,04
Průměrný plat	20 431	20 989	21 232	- 243	101	1,04

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

### 13. Závěr - souhrnné zhodnocení činnosti

V roce 2006 pokračoval mírný rozvoj rekreační plavby, zatímco přeprava nákladů a osob zůstala zachována na úrovni předchozích let. Státní plavební správa proto rekreační plavbě věnovala v rámci dozoru odpovídající pozornost. Jedná se o plavbu, jež svou intenzitou vysoce převyšuje jiné segmenty vnitrozemské plavby, i když se v ní výrazně projevuje sezónní charakter. Zpřesnění základních pojmů a úprava některých dalších ustanovení vyhlášky č. 241/2002 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě, přispělo k odstranění některých nedostatků vyskytujících se v minulých letech právě v oblasti rekreační plavby.

Jak bylo již výše uvedeno, rekreační plavba má výrazně sezónní charakter. Proto je velmi významná účinná spolupráce Státní plavební správy s místně příslušnými odděleními Policie ČR při dozoru v období intenzivního provozování rekreační plavby. Tato součinnost spolu se zmíněnými úpravami vyhlášky nepochybně vedla k omezení případného negativního vlivu rekreační plavby na jiné rekreační aktivity vázané na využití povrchových vod. Přesto však k určitým rozporům mezi provozovateli rekreačních plavidel a osobami provozujícími jiné rekreační aktivity na povrchových vodách dochází. Je však třeba konstatovat, že mnohdy jsou tyto rozpory způsobeny předpojatostí a netolerancí či neznalostí a nepochopením příslušných obecně závazných předpisů. Ze zahraničních zkušeností však vyplývá, že rekreační plavba může vedle jiných rekreačních aktivit bez problémů existovat a může je též velmi vhodně doplňovat a tím rozšiřovat nabídku pro rekreační využití povrchových vod.

Dnem 1. ledna 2006 nabyl účinnosti zákon č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů. Tento zákon v § 16 jednoznačně stanoví, že osoba, která vykonává činnost, při níž by mohla ohrozit život nebo zdraví svoje nebo dalších osob nebo poškodit cizí majetek, nesmí požívat alkoholické nápoje nebo užívat jiné návykové látky při výkonu této činnosti nebo před jejím vykonáváním. Vůdce plavidla a člen posádky na plavidle jsou nepochybně osobami, které činnost uvedenou ve zmíněném paragrafu vykonávají. V citovaném zákoně je dále stanoveno, že tyto osoby jsou povinny podrobit se vyšetření, zda nejsou ovlivněny alkoholem nebo jinou návykovou látkou a to mimo jiné též na vyzvu osoby pověřené kontrolou osob, které vykonávají činnost, při níž by mohly ohrozit život nebo zdraví svoje nebo dalších osob nebo poškodit cizí majetek. Pracovníci Státní plavební správy jsou, jak vyplývá ze zákona o vnitrozemské plavbě, pověřeni kontrolou osob vykonávajících činnosti na plavidlech, což jsou nepochybně činnosti, při nichž může být ohrožen život nebo zdraví osob či poškozen cizí majetek. Proto byly v minulém roce v rámci běžných kontrol plavebního provozu zahájeny také kontroly vůdců a členů posádek, zda nejsou ovlivněni alkoholem při vedení a obsluze plavidel. K orientačním dechovým zkouškám byl používán přístroj Dräger Alkotest se záznamovým zařízením, jenž je kalibrován a schválen podle příslušných předpisů.

Významně činnost Státní plavební správy ovlivnil i nový správní řád platný od 1. ledna 2006. Ten odlišně oproti předchozímu zákonu upravil průběh správních řízení a podmínky za nichž jsou správními úřady vydávány správní akty, včetně vydávání dokladů, osvědčení, vyjádření, sdělení apod. To na jedné straně určitým způsobem vedlo k rozšíření správní agendy či v některých případech prodloužení

správních řízení, na straně druhé však výrazně posílilo ochranu práv účastníků řízení.

Nepříznivá plavební sezóna neumožnila zatím objektivně vyhodnotit dopad změn v uvolnění podmínek pro vedení plavidel bez průkazu způsobilosti pro určité kategorie plavidel podle novely vyhlášky č. 224/1995 Sb.

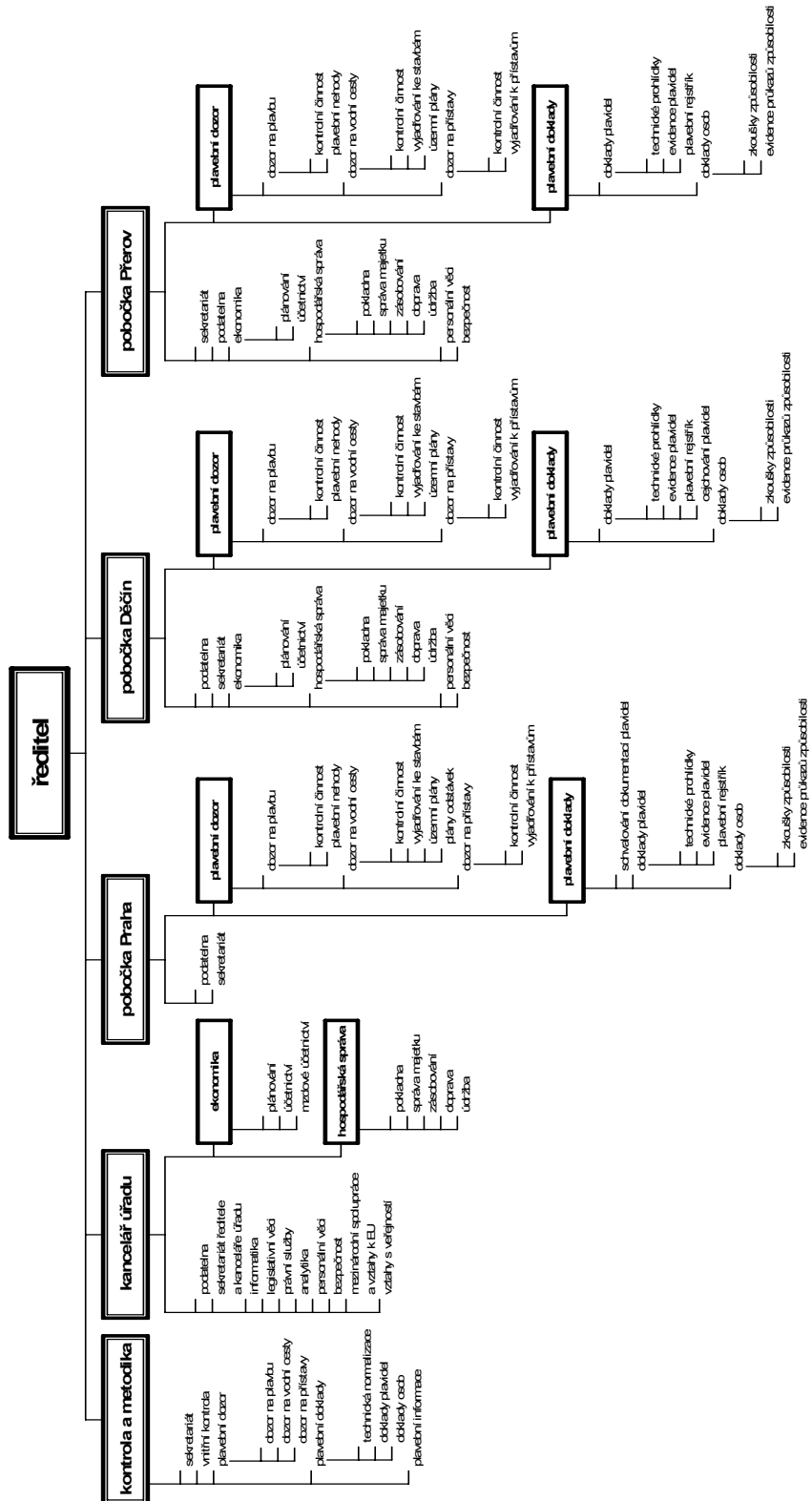
Další závažnou skutečností je neustále se zvyšující počet vydávaných Plavebních služebních knížek pro občany Slovenské republiky a potvrzování praxí. Ty jsou navíc získávány na zahraničních plavidlech, čímž je tento úkon složitější.

Pracovní činnost poboček v roce 2006 ovlivnily povodně. Činnost pobočky Děčín byla ovlivněna proběhlou povodní v závěru března a počátkem dubna 2006. Byly prováděny činnosti dle vyhlášených krizových stavů 1. až 3. stupně povodňové aktivity na Labi. V rámci odborné činnosti byl prováděn dohled na uklizení plavidel do ochranných přístavů a na chráněná místa. Byly prováděny analýzy vzniklých situací a vyhodnocována nebezpečí u odstavených plavidel a plovoucích zařízení. Nedošlo k žádné mimořádné události, jakou byla povodeň v roce 2002. K částečnému omezení pracovní činnosti pobočky došlo v důsledku nutnosti provádět práce související s ochranou majetku pobočky ohroženého povodní, a to i v mimopracovní době. Škody vzniklé z důvodu zatopení sklepů v budovách Hálkova 2 a Labská 21 byly vyhodnoceny a v průběhu roku odstraněny. U administrativní budovy Labská 21 se následně v průběhu roku zhoršily trhliny viditelné na fasádě vzniklé po povodni roku 2002 a objevily se trhliny nové. V závěru roku byl proveden geologický průzkum podloží a zpracován posudek stavu objektu.

Plavbu v oblasti Moravy rovněž ovlivnily klimatické podmínky. Zejména v období zahájení plavební sezóny proběhly rozsáhlé záplavy. Měly za následek nejen zátky plavby, ale i zanesení rejd plavebních komor. Povodňové stavy a zejména pohyby ledů způsobily škody na technologickém vybavení na uzavřených štěrkovištích.

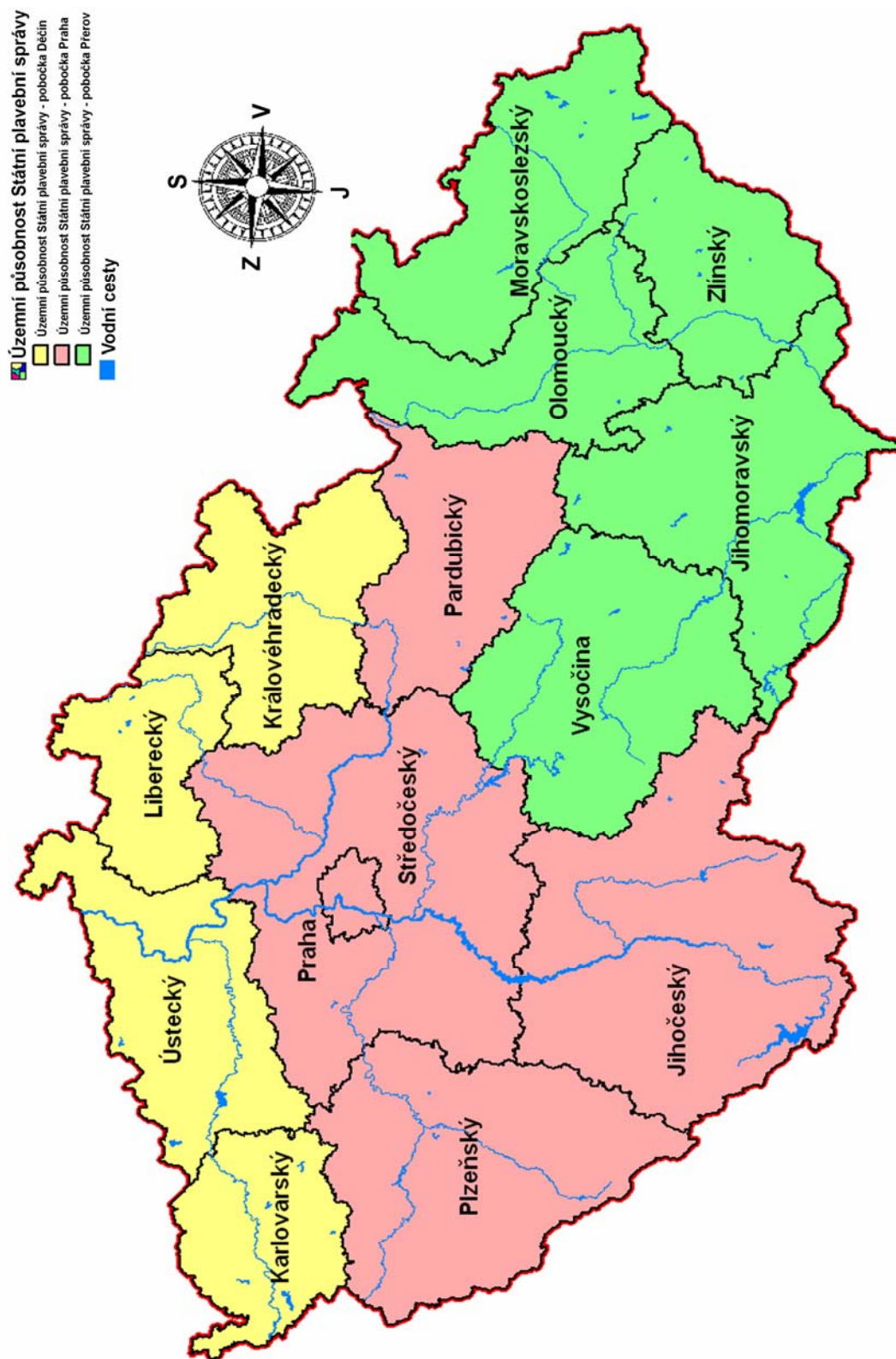
V návaznosti na to bylo nutné v průběhu dalších měsíců snižovat plavební hladiny na řece Moravě z důvodů vysokých hladin spodní vody v přilehlých lokalitách, což vyhrcovalo střety mezi provozovateli plavby a zájmy postižených obcí.

# 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: 283 871 514  
E-mail: [reditelstvi@spspraha.cz](mailto: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: [pobočka@spspraha.cz](mailto:pobočka@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: [pobočka@spsdecin.cz](mailto:pobočka@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: [pobočka@spsprerov.cz](mailto:pobočka@spsprerov.cz)

### **Webová stránka Státní plavební správy**

[www.spspraha.cz](http://www.spspraha.cz)

### **Úřední hodiny**

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







**Poznámky:**