



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Hany Veberové a soudců JUDr. Jitky Hroudové a Mgr. Marka Bedřicha v právní věci žalobce: **L. Z.**, bytem P. 5 v řízení zastoupeného JUDr. Václavem Luřchou, advokátem se sídlem Praha 3 – Vinohrady, nám. Jiřího z Lobkovic 2406/9 proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, odbor plavby, se sídlem Praha 1, nábr. L. Svobody 1222/12 za účasti osob zúčastněných na řízení: 1/ P. P., nar. ..., bytem P. 1, H. 3/1553, v řízení zastoupené JUDr. et. Mgr. Janou Lelkovou Schovancovou, advokátkou se sídlem Praha 3 – Žižkova, nám. W. Churchilla 2 a 2/ Povodí Vltavy, státní podnik, IČ 70889953 se sídlem Praha 5, Holečkova 8, v řízení zastoupeného JUDr. Vladanou Tikalovou, advokátkou se sídlem Praha 4 – Podolí, Jeremenkova 88, **v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 3.7.2012, č.j. 46/2012-230-VPL/5**

t a k t o :

I. Žaloba s e z a m í t á.

II. Žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů řízení.

O d ů v o d n ě n í :

Žalobce se žalobou podanou u Městského soudu v Praze domáhá přezkoumání a zrušení rozhodnutí Ministerstva dopravy, odbor dopravy ze dne 3.7.2012, č.j. 46/2012-230-VPL/5, kterým bylo zamítnuto odvolání žalobce proti rozhodnutí Státní plavební správy – pobočky Praha ze dne 17.2.2012, č.j. 720/PH/12 o odborném šetření a stanovení příčiny plavební nehody osobní motorové lodi poznávacích znaků CZB05604820 a malých plavidel poznávacích znaků 101 200 107 629, ke které došlo dne 18.6.2011 v cca 19:25 hod. na vodní

cestě Vltava v úseku ř. km 53,80 v plavební komoře Praha – Smíchov, a zároveň bylo toto rozhodnutí potvrzeno. Prvostupňovým rozhodnutím bylo určeno, že příčinou plavební nehody bylo, se stejným podílem zavinění,:

- jednání vůdce plavidla – osobní motorové lodi poznávacích znaků CZB05604820 L. Z., který po proplavení jím vedeného plavidla z dolní na horní vodu v plavební komoře Praha – Smíchov, i když si byl vědom toho, že může způsobit škodu na majetku třetích osob, dal pokyn k odvázání osobní motorové lodi a zahájil s jím vedeným plavidlem manévr vyplouvání z plavební komory směrem proti proudu a
- jednání zaměstnance Povodí Vltavy, státní podnik, obsluhy plavební komory Praha - Smíchov J. K., který byl v době, kdy do plavební komory Praha – Smíchov z dolní vody zaplula malá plavidla a byla v ní vyvázána nebo se v ní vyvazovala před zahájením vlastního proplavení, umožnil, aby do plavební komory vplulo ještě další plavidlo – osobní motorová loď, a tím se malá plavidla, která již dříve vplula do plavební komory a byla v ní vyvázána, nenacházela až za plavidlem, které nebylo malým a nacházela se bočně od tohoto plavidla, čímž nebyl zachován bezpečný odstup malých plavidel od plavidla, které nebylo malým.

Žalobce se podle zjištění správních orgánů měl dopustit jednání, kterým zavinil předmětnou plavební nehodu. Žalobce konstatoval nejprve obsah prvostupňového i napadeného rozhodnutí a vyjádřil přesvědčení, že závěry obou těchto rozhodnutí jsou nesprávné, neboť žalobce předmětnou plavební nehodu svým jednáním nikterak nezavinil. Jednání, které je mu příslušnými správními orgány vyčítáno, spočívá de facto v uposlechnutí pokynů a rozkazu obsluhy plavební komory nebo Policie České republiky. Tyto pokyny by byl povinen nerespektovat pouze v omezených případech, kdy jejich protiprávnost by byla zcela zjevná a žalobce by byl na daném místě v daném čase tuto protiprávnost vzhledem ke svým možnostem schopen odhalit. Takový případ zde však nenastal.

Žalobce namítá, že v rozhodnutí odvolacího správního orgánu je rozpor, neboť na jedné straně argumentuje tím, že žalobce nehodu zavinil svou pasivitou, tj., že neměl snahu hledat jiná řešení nastalé situace a hovořit o ní s obsluhou plavební komory nebo PČR, a na druhou stranu své rozhodnutí opírá o fakt, že žalobce měl proti pokynu obsluhy plavební komory, aby do plavební komory vplul, výhrady a na možná nebezpečí obsluhu výslovně upozorňoval. Z toho orgán vyvozuje, že si žalobce musel být těchto rizik vědom a neměl pokyn obsluhy respektovat. Žalobce konstatuje, že v dané situaci ale pasivní skutečně nebyl. Po té co obsluhu plavební komory upozornil na možná nebezpečí, avšak obsluha na svém pokynu i nadále setrvala, do plavební komory bez obtíží vplul. Je přesvědčen o tom, že nikterak nepochybil, když obsluhu o svém pohledu na situaci informoval, avšak ta věc vyhodnotila odlišně. Upozornění považoval žalobce za adekvátní situaci. Neměl žádný důvod posuzovat pokyn obsluhy plavební komory jako nevhodný a nerespektovat jej a to za situace, kdy obsluha plavební komory měla o situaci lepší přehled. Tuto skutečnost konstatoval i prvostupňový správní orgán, když uvedl, že kamerový systém, jímž je plavební komora vybavena sice neumožňuje obsluhu plavební komory dostatečný přehled o plavební komoře, nápravu ale šlo zjednat i jiným způsobem, např. výhledem z okna Velínu. Neztotožňuje se proto se závěry správních orgánů o své pasivitě a navíc je přesvědčen, že takovými úvahami je na něj nepřipustně přenášena odpovědnost obsluhy plavební komory za jejím vydané pokyny a rozkazy.

V další námitce žalobce připouští, že jisté proudění vody v blízkosti třetích lodí je skutečně nutno předpokládat, nicméně manévry, zejména lodě Calypso, po vplutí PČR do

plavební komory však již předvídat nemohl. V tomto ohledu správní orgán zcela opominul nastalý zmatek způsobený především zásahem PČR a souvisejícím manévrem lodi Calypso, kdy bylo z pozice aktéra na rozdíl např. od obsluhy plavební komory téměř nemožné se dobře zorientovat. Proto nesouhlasí s tím, že je mu přičítáno k tíži, že při vyplouvání z plavební komory mohl vzhledem ke své dlouholeté praxi předpokládat proudění vody, které mohlo loď vychýlit ze svého směru.

Správní orgány měly zohlednit možnosti žalobce a jeho nedostatečný přehled o dané situaci. Pro nastalý zmatek nebylo z pohledu žalobce možno vyhodnotit situaci tak, že by mohl navrhnout její řešení, jak požaduje v odůvodnění rozhodnutí odvolací orgán. Naopak byl nucen se spolehnout na pokyny obsluhy plavební komory a posléze i PČR.

Dále žalobce konstatoval, že na základě následného šetření jistě není obtížné určit příčiny vzniku nehody, když správní orgán až na základě šetření konstatoval, jak mohla být situace vyřešena, tak, aby žádná škoda nevznikla. Je přesvědčen o tom, že na něho v napadeném rozhodnutí jsou kladeny nepřiměřeně vysoké nároky na učinění objektivního úsudku, aniž by správní orgán dostatečně zohlednil jeho možnosti a řádné své závěry odůvodnil, nikoli pouhým konstatováním, že vzhledem k délce své praxe měl žalobce všechny důsledky předpokládat. Nerespektování pokynů obsluhy a případně PČR je možné především a pouze za okolností, že účastník je sám schopen objektivně posoudit, že tyto pokyny nejsou na místě, což v jeho případě možné nebylo. Správní orgán ani nepředkládá žádné vysvětlení, na základě čeho měl žalobce v daném místě a čase usoudit, že pokynů obsluhy nemá v případě vplutí jím řízeného plavidla do plavební komory i jeho vyplutí z ní uposlechnout.

Žalobce dále připomíná, že správní orgán konstatoval, že vůdci malých plavidel nenesou žádný podíl viny na dané plavební nehodě, neboť se řídili pokyny obsluhy plavební komory. Ve stejné situaci ale po žalobci požaduje správní orgán, aby pokyny obsluhy nerespektoval. Žalobce v takovém požadavku postrádal logiku a považuje tento nerovný přístup správního orgánu na nespravedlivý.

Žalovaný ve vyjádření k podané žalobě odkázal na odůvodnění napadeného rozhodnutí i rozhodnutí prvostupňového. K námitce žalobce, že plavební nehodu nezavinil a jednání, které je mu vyčítáno, spočívá de facto v uposlechnutí pokynů a rozkazů obsluhy plavební komory nebo Policie ČR, uvádí žalovaný, že žalobce jako kapitán II. třídy je osobou, která k výkonu svého povolání disponuje speciálně odbornou způsobilostí, jejíž součástí je i znalost právních předpisů, tedy i zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě a zejména vyhlášky FMD č. 344/1991 Sb., kterou se vydává řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské federativní republiky a zná tak pravidla plavebního provozu a musel si být vědom, že pokyn obsluhy plavební komory k zaplutí plavidla do plavební komory až po malých plavidlech je v rozporu s článkem 6.28, odst. 3 řádu plavební bezpečnosti. Není tedy pravdou tvrzení žalobce, že nenastala situace, kdyby byl povinen nerespektovat pokyn obsluhy plavební komory, jelikož si nemohl vzhledem ke svým možnostem být vědom toho, že pokyn obsluhy plavební komory byl zjevně protiprávní. To, že si toho byl vědom, dokazuje i to, že žalobce před zaplutím s plavidlem do plavební komory na toto nebezpečí upozorňoval. Nic mu tedy nebránilo v tom, aby obsluhu po sdělení svých obav oznámil, že do plavební komory nevpluje a počká na další

proplavovací cyklus. Přesto do plavební komory s plavidlem zaplul. Právě tato skutečnost měla pak v důsledku rozhodující vliv na to, že k plavební nehodě vůbec došlo.

K tvrzenému nezohlednění nastalého zmatku v plavební komoře uvádí žalovaný, že v plavební komoře ve chvíli, kdy plavidlo vedené žalobcem bylo v pohybu, žádný zmatek nebyl, což žalovaný dokládá obrazovým záznamem z videokamery umístěných v plavební komoře, které jsou součástí správního spisu. Žalobce měl při vyplouvání minimálně 50 m zcela přehledného prostoru. Není pravdou, že by byl odkázán pouze na pokyny obsluhy plavební obsluhy a posléze Policie ČR. Řád plavební bezpečnosti obsahuje několik ustanovení, které se týkají pořadí vplouvání plavidel do plavební komory, jejich rozmístění v plavební komoře, vzájemného odstupu plavidel apod., neobsahuje podrobnější úpravu pro vyplouvání plavidel z plavební komory. Obvyklá plavecká praxe je, že plavidla vyplouvají v pořadí, v jakém do plavební komory vplula. Určitou výjimkou je vyplouvání malých plavidel, která v plavební komoře stojí vedle velkého plavidla. Je-li k tomu v plavební komoře vhodný prostor, vyplouvají malá plavidla zpravidla před velkým plavidlem, vedle něhož stojí. Důvodem je, aby malá plavidla nebyla ohrožena velkým plavidlem při jeho manévrování v plavební komoře. Plně se zde uplatňuje čl. 1.04 odst. 1 řádu plavební bezpečnosti, v němž se stanoví, že vůdci plavidel jsou povinni i v případech, pro které není v tomto řádu zvláštní ustanovení, učinit opatření, která vyžaduje bezpečnost plavby a obecně uznávaná obecná plavecká praxe k odvrácení ohrožení života, poškození plavidel či vodní cesty a vytvoření plavební překážky. Žalobce podle své výpovědi vyjádřil obavu z možného poškození malých plavidel, pokud bude vyplouvat z plavební komory v době, kdy podél pravého boku jeho plavidla stojí malá plavidla. Přesto, že si uvědomoval možné riziko poškození malých plavidel, žalobce manévr odplouvání z plavební komory zahájil. Nemusel tento manévr zahájit a mohl počkat, až Policie ČR provede své úřední úkony. To by plně odpovídalo citovanému článku.

Zákon o vnitrozemské plavbě, ani zákon o policii nedává Policii ČR pravomoc řídit plavební provoz na vodních cestách a tedy ani v plavebních komorách. Z výpovědi příslušníka Policie ČR nevyplývá, že by vydal pokyn žalobci, aby vyplul se svým plavidlem z plavební komory. Tvrzení žalobce, že ve smyslu § 114 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR byl povinen uposlechnout pokynů příslušníka policie, postrádá zcela reálný základ. Žalobce nemohl být povinen uposlechnout pokynů policie, který nebyl vůbec vydán.

Žalobce dále tvrdí, že správní orgán ve svém rozhodnutí klade nepřiměřeně vysoké nároky na určení objektivního úsudku žalobce, aniž by správní orgán dostatečně zohlednil jeho možnosti a řádně své závěry odůvodnil. K tomu uvádí žalovaný, že žalobci byl vydán průkaz způsobilosti kapitán II. třídy, který je oprávněn vést plavidlo s vlastním strojním pohonem i bez vlastního strojního pohonu, s výjimkou plovoucího stroje při práci a plachetnice bez omezení výtlaku a výkonu strojního pohonu plavidla na vodních cestách v České republice. Možnost vykonání této zkoušky předchází povinnost doložení praxe v délce 36 měsíců na plavidle, a z toho pak nejméně 200 hodin odborné praxe u kormidla plavidla s vlastním strojním pohonem pod odborným dohledem kapitána II. třídy. V roce 2008 získal tedy žalobce druhou nejvyšší způsobilost vůdců plavidel, které lze v České republice dosáhnout. Neustále se opakující proplavování plavidla plavebními komorami se pak odrazí nejen na detailní znalosti prostředí, ale i znalosti hydrauliky plavební komory, tedy chování vody v uzavřeném prostoru a vyhodnocování jejího vlivu na plavidlo. Plavidlo vedené žalobcem bylo vybaveno radiostanicí, která mu umožňovala komunikaci s ostatními plavidly, vč. plavidla Policie ČR a obsluhy plavební komory. Dále zdůraznil, že výhled

žalobce z kormidelny plavidla nebyl při vyplouvání z plavební komory až k plavidlu Calypso ničím omezen. Žalovaný se nedomnívá, že by nároky na kladené na žalobce jako vůdce plavidla byly neopodstatněné, jelikož se jednalo o osobu odborně způsobilou, vybavenou povinnými technickými prostředky, které v rozhodujících okamžicích nic nebránilo v určení správného úsudku. Vzhledem k tomu, že v České republice nemusí mít obsluha plavební komory odbornou způsobilost kapitána plavby a stejně tak příslušníci policie sloužící u poříčních oddílů nemají obvykle odbornou způsobilost k vedení plavidel, která nejsou malými plavidly, je rozhodování o vedení plavidla zcela na vůdci plavidla, který nemůže přenášet odpovědnost za vedení plavidla a svá rozhodnutí na jiné osoby.

K námitce týkající se uposlechnutí pokynů obsluhy plavební komory ze strany vůdců malých plavidel, uvádí žalovaný, že vůdci malých plavidel respektovali pokyn obsluhy plavební komory, který byl při zaplouvání malých plavidel do plavební komory v souladu s ustanovením čl. 6.28 odst. 3 řádu, protože v tu chvíli do plavební komory vplouvala malá plavidla jako poslední z plavidel čekajících na proplavení v dolním plavebním kanálu před plavební komorou. Vůdci malých plavidel neměli důvod předpokládat, že splněním pokynů, které jim obsluha plavební komory vydala, mohou ohrozit svá, nebo jiná plavidla. Skutečnost, že obsluha plavební komory vyzvala potom ke vplutí ještě žalobce, aby se svým velkým plavidlem za nimi do plavební komory vplul, nemohli vůdci malých plavidel nikterak ovlivnit. Naproti tomu žalobce respektoval pokyn obsluhy plavební komory, který byl v rozporu s výše uvedeným článkem řádu, a to i když se sám obával, že splněním tohoto pokynu může ohrozit malá plavidla. Z uvedených důvodů správnímu orgánu nezbývá než odlišně hodnotit přístup žalobce a vůdců malých plavidel k plnění pokynů obsluhy plavební komory a vliv tohoto přístupu na vznik plavební nehody. Žalovaný pak uvedl, že ve svém rozhodnutí zohlednil i míru zavinění plavební nehody obsluhou plavební komory, která vydala pokyn v rozporu s výše popsáním právním předpisem a to stejným dílem jakým se na zavinění podílel žalobce. Závěrem navrhl, aby soud žalobu zamítl a napadené rozhodnutí potvrdil.

Do řízení se jako osoba zúčastněná na řízení přihlásil P. P.I., který uvedl, že je vlastníkem a provozovatelem plavidla EZI-I, evidenční označení 101 200, na němž byla způsobena při plavební nehodě škoda ve výši 162 500 Kč. Majetková újma byla vyčíslena v posudku soudního znalce. Jako osoba zúčastněná na řízení se dále přihlásilo Povodí Vltavy, státní podnik, neboť v řízení bylo konstatováno jako příčina plavební nehody zavinění žalobce aj J. K., zaměstnance státního podniku Povodí Vltavy.

O podané žalobě rozhodl soud bez nařízení ústního jednání, neboť na výzvu soudu žalobce ani žalovaný správní úřad výslovně neuvedli, že s tímto zamyšleným postupem nesouhlasí (ustanovení § 51 odst. 1) zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního – dále jen s.r.s.).

Ze správního spisu pro rozhodnutí ve věci samé byly tyto podstatné skutečnosti:

Dne 18.6.2011 došlo v plavební komoře Praha Smíchov k plavební nehodě, při které došlo k poškození dvou malých plavidel v plavební komoře Praha – Smíchov. Hlídka Policie ČR, poříční oddělení Praha, byla na plavební komoru Praha – Smíchov povolána na základě telefonátu obsluhy plavební komory Praha – Smíchov, kterým byl dne 18.6.2011 J. K., kvůli neukázněnému účastníkovi proplavení s malým motorovým plavidlem, který během proplavování v plavební komoře přestupoval ze svého vozidla na osobní motorovou

loď Calypso. Po provedení prvotních úkonů předala Policie ČR celou věc k řešení Státní plavební správě.

Oznámení Policie ČR obsahovalo údaje o osobách a plavidlech zúčastněných na oznámené plavební nehodě. Na té mělo účast plavidlo pozn. zn. CZB 05604820 – osobní motorová loď jména Clasic River, vůdce plavidla L. Z., provozovatel plavidla CZECH BOATS, s.r.o.; dále malé plavidlo pozn. zn. 101 200, vůdce plavidla Mgr. I. P., provozovatel plavidla P. P. a malé plavidlo pozn. znaků 107 629 vůdce a provozovatel plavidla Ing. J. S..

Z úředního záznamu sepsaného Krajským ředitelstvím Policie hl.m.Prahy, odborem služby pořádkové Policie, poříční oddělení dne 19.6.2011 vyplývá, že obsluha plavební komory oznámila, že v plavební komoře Smíchov je neukázněný účastník k proplavení s malým motorovým plavidlem, kteří se neřídí pokyny obsluhy plavební komory. Dotyčný během proplavování v plavební komoře přestupoval ze svého plavidla na osobní motorovou loď CALYPSO. Na místo vplula plavební hlídka, v době příjezdu již byla otevřena vrchní vrata komory a osobní lodě začaly vjíždět ven. Z důvodu bezpečnosti již nebylo možno ukončit manévrování lodí při výjezdu a uvedené plavidlo se nacházelo za osobními loděmi a vyplouvalo ven. Bylo následně odstaveno nad plavební komorou. Následně pak loď, která se nacházela ještě v komoře hlásila, že se jí přidržují další malá plavidla, i přesto že již byla v pohybu směrem ven z komory. Šlo o motorovou loď Clasic River. Z toho hlídka zjistila, že v komoře jsou další malá plavidla. Při vyplutí Clasic Riveru již k němu nebyla malá plavidla uchycena a vplula za ním samostatně ven z komory. Předtím si posádka jednoho z malých plavidel stěžovala radiostanicí obsluze plavební komory, že byla přitlačena Clasic Riverem ke stěně komory a že má na palubě dítě. Naopak posádka Clasic Riveru si obsluze komory stěžovala na neukázněnost posádek těchto malých plavidel.

Správní orgán zajistil záznamy průmyslových kamer instalovaných na plavební komoře Praha – Smíchov, provedl ohledání plavidla CZB0560420 a ohledání malého plavidla pozn. znaků 101 200.

Dne 22.6.2011 Státní plavební správa – pobočka Praha, vydala Oznámení o zahájení správního řízení ve věci odborného šetření a stanovení příčin plavební nehody, ke které došlo dne 18.6.2011 v cca. 19:55 hod. v plavební komoře Praha – Smíchov, vodní cesta Vltava. Ve věci bylo nařízeno ústní jednání na 18.7.2011.

Po provedeném správním řízení vydala Státní plavební správa – pobočka Praha dne 17.2.2012 rozhodnutí, ve kterém určila, že příčinou plavební nehody bylo se stejným podílem zavinění: jednání vůdce plavidla – žalobce, který po proplavení vedeného plavidla z dolní na horní vodu v plavební komoře Praha – Smíchov, i když si byl vědom toho, že může způsobit škodu na majetku třetích osob, dal pokyn k odvážení osobní motorové lodi pozn. znaků CZB 05604820 a zahájil svým vedeným plavidlem manévr vyplouvání z plavební komory směrem proti proudu a jednání zaměstnance povodí Vltavy, obsluhy plavební komory Praha – Smíchov, J. K., který v době, kdy do plavební komory Praha – Smíchov z dolní vody zaplula malá plavidla a byla v ní vyvázána nebo se v ní vyvazovala před zahájením vlastního proplavení umožnil, aby do plavební komory vplulo ještě další plavidlo – osobní motorová loď, a tím se malá plavidla, která již dříve vplula do plavební komory a byla v ní vyvázána, nenacházela až za plavidlem, které nebylo malým a nacházela se bočně od tohoto plavidla, čímž nebyl zachován bezpečný odstup malých plavidel od

plavidla, které nebylo malým. Z projednání věcí, vyjádření přítomných účastníků a z výsledků svědků dané události Stavební plavební správa sestavila tento sled událostí: malá plavidla ve skupině, ve které byla i plavidla 101 200 a 107 629, čekala v dolním plavením kanále plavební komory Praha – Smíchov na proplavení plavební komorou směrem proti proudu. Mgr. I. P. se vysílačkou opakovaně spojila s obsluhou plavební komory. Spolu s malými plavidly čekala v dolním plavebním kanále i osobní plavidla, tedy plavidla, která nejsou malými. Pokyn, který obsluha plavební komory J. K. dal Mgr. I. P. a jejím prostřednictvím i dalším malým plavidlům, umožňoval malým plavidlům zaplout do plavební komory poté, co do ní zapluje plavidlo jména CALYPSO. Malá plavidla se měla vyvázat v plavební komoře za tímto plavidlem. Po té, co z plavební komory vyplula plavidla směrem po proudu, začala do ní zaplout plavidla ve směru proti proudu. Jako páté v pořadí zaplounvalo do plavební komory plavidlo jména CALYPSO. Pak začala zaplout do plavební komory i skupina malých plavidel. Plavidlo CZB05604820 čekalo na proplavení mimo dolní plavební kanál plavební komory. Vůdce plavidla L. Z. měl pokyn od obsluhy plavební komory zaplout do plavební komory jako poslední, až za malými plavidly. K tomu měl L. Z. výhrady z důvodu bezpečnosti malých plavidel, již vyvázaných v plavební komoře. Přes své výhrady s plavidlem do plavební komory zaplul. Po zaplutí stálo toto plavidlo svým levým bokem u zdi plavební komory a po svém pravém boku mělo skupinu malých plavidel stojících svými pravými boky u zdi plavební komory. V době, kdy do plavební komory vplouvalo plavidlo jména CALYPSO, došlo k incidentu mezi tímto plavidlem a jiným malým plavidlem. Vůdce plavidla CALYPSO požádal obsluhu plavební komory o přivolání Policie ČR z důvodu vstupu cizí osoby na jím vedené plavidlo. Obsluha plavební komory této žádosti vyhověla.

Po proplavení plavidel na horní vodu a otevření horní hráze, začala plavidla z plavební komory vyplouvat. V době, když se k horním vratům plavební horní komory, tedy k výjezdu z ní, přiblížilo plavidlo CALYPSO, začalo vplouvat do plavební komory, ve směru proti plavidlu CALYPSO, plavidlo Policie ČR. Vůdce plavidla CALYPSO provedl úhybný manévr, při kterém plavidlo CALYPSO zastavil a umožnil proplutí plavidlu Policie ČR. To dále vplulo do plavební komory za účelem provedení neodkladných služebních úkonů.

V době, kdy se uvolnil prostor před příděl plavidla CZB05604820, dal vůdce plavidla L. Z. pokyn posádce k odvázání plavidla. Po uvolnění vázacích lan se příděl plavidla stočila směrem doprava, směrem na vyvázaná malá plavidla. Plavidlo CZB05604820 se začalo pohybovat směrem dopředu. Při pohybu dopředu se vzpěra mezi okny do podpalubí tohoto plavidla zachytila na levém bodu za záď plavidla 101 200. Pohybem plavidla velkého došlo k utržení plavidla 101 200 s vázacích lan, která zajišťovala polohu plavidla po dobu proplavování plavební komorou a posunutí tohoto plavidla stejným směrem, jakým se pohybovalo plavidlo CZB05604820. Posunutím plavidla 102 200 došlo k jeho nárazu do záďe plavidla 107 629. Podle rozsahu poškození plavidla 101 200 došlo také k jeho mírnému přitlačení na zeď plavební komory. Správní orgán konstatoval, že k přepadnutí příděl plavidla CZB05604820 při manévru odjezdu z plavební komory směrem na malá plavidla, která byla vyvázána na pravém boku plavidla, mohlo dojít jak chybou vůdce plavidla, ale i v důsledku proudění vody v plavební komoře. Před odvázáním plavidla vyplouvalo z plavební komory celkem pět plavidel, v důsledku toho došlo k proudění vody v uzavřeném prostoru plavební komory a proud vody mohl působit na příděl plavidla CZB05604820 v mezidobí od uvolnění úvozu plavidla do doby, než došlo k dostatečnému odtékání vody na kormidelních ploutvích, aby tyto měly dostatečnou účinnost a vůdce plavidla mohl jejich představení efektivně korigovat směr pohybu plavidla. Správní orgán dospěl k závěru, že L.

Z. je vůdce plavidla s mnohaletou praxí, že mohl působení proudu po výjezdu plavidel z plavební komory předpokládat. Žalobce uvádí, že k zahájení manévru vypnutím jeho plavidla z plavební komory jej vedl pokyn příslušníků Policie ČR, kteří požadovali vyplutí nejdříve velkých plavidel, aby mohli provést úkony spojené s řešením události, ke které byli přivoláni. Správní orgán vyjádřil, že pokyny policie, příslušníka Policie ČR nemohou být chápány v daném případě absolutně, povinnost uposlechnout výzvy policisty ve smyslu § 144 zákona č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky nelze stavět nad vědomou možnost způsobení škody uposlechnutím takové výzvy. V komunikaci chybí pokus žalobce o kontakt se zasahujícími příslušníky Policie ČR, vysvětlení situace a návrh možného řešení, které by možnému vzniku škody předcházelo. Dále se pak správní orgán vyjádřil k jednání J. K. Pokud jde o vůdce malých plavidel uvádí Státní plavební správa, že nedává vůdcům těchto plavidel žádný podíl viny, neboť se řídili jen pokyny obsluhy plavební komory a vpluly do ní v souladu s vydanými pokyny. Skutečnost, že tak ve smyslu článku 6.28 řádu odst. 7 nedodrželi bezpečný odstup od ostatních plavidel, jím nelze klást za vinu. Státní plavební správa se domnívá, že mohli potom, co plavidla postavená v plavební komoře před nimi odplula, opustit omezený prostor vedle pravého boku plavidla žalobce. Státní správa také nepřikládá podíl na jejím vzniku vplouvání a vyplouvání vozidel do a z plavební komory na červený signál na semaforech pro řízení vplutí a vyplutí plavidel do a z plavební komory. Dále pak dospěl k závěru, že kamerový systém neumožňuje obsluhu plavební komory dostatečný přehled o situaci v plavební komoře. To ale nemělo vliv na vznik plavební nehody. Obsluha plavební komory si mohla v případě pochybností přehled zjednat jiným způsobem, např. výhledem z okna velínu nebo vystoupením na samotné plato plavební komory. Kamerový systém bez ohledu na možnosti obsluhy získat další vizuální informace dění v plavební komoře neumožňuje obsluhu přehled o plavebním provozu v celém půdorysu plavební komory.

Proti tomuto rozhodnutí podal žalobce odvolání, ve kterém argumentoval shodně jako v podané žalobě.

O odvolání rozhodl žalovaný napadeným rozhodnutím, kterým odvolání žalobce zamítl a prvostupňové rozhodnutí potvrdil. Žalovaný neshledal důvodnou námitku žalobce, že prvoinstanční orgán nevzal dostatečně v úvahu jeho možnosti situaci správně vyhodnotit. Vycházel z toho, že žalobce měl možnosti, které pro řešení situace v celém procesu proplavování mohl využít. V průběhu dokazování vyplynulo, že žalobce upozorňoval obsluhu plavební komory na nebezpečí pro malá plavidla, bude-li s jím vedeným plavidlem vplouvat do plavební komory až po malých plavidlech. To vyplývá z článku 6.28 odst. 3 ŘPB. I přes uvedené výhrady do plavební komory s plavidlem zaplul. Při znalosti vlastností plavidla, tedy že plavidlo není vybaveno příďovým dokormidlovacím zařízením a při minimální rychlosti, kterou může takové plavidlo do omezeného prostoru vplouvat, se snižuje účinnost kormidel, mohl odmítnout respektovat pokyn obsluhy plavební komory vplout do plavební komory až po malých plavidlech a vyvázat se vedle nich, což ale neučinil. Žalovaný souhlasil s tím, jak se prvostupňový správní orgán vypořádal s námitkou žalobce, že jako vůdce plavidla měl povinnost dbát pokynů jak PČR, tak i obsluhy plavební komory. K výpovědi člena hlídky PČR jednoznačně uvedl, že žádný příkaz k vyplouvání či jinému manévrování plavidel, která nejsou malými plavidly, nebyl ze stany PČR vydán. Jednalo se pouze o žádost věnovanou k obsluze plavební komory, aby zajistila setrvání malých plavidel v plavební komoře až do vyplutí všech plavidel, která nejsou malými plavidly. Žalobce měl na plavidle k dispozici radiostanici, a měl možnost dohodnout si s PČR či obsluhou plavební komory jiný postup při vyplouvání z plavební komory. On sám

si byl vědom rizika možného poškození malých plavidel při manévrování uvedeného plavidla. Žalovaný zdůraznil, že konečné rozhodnutí, zda a jak bude s plavidlem manévrovat, je výlučně v kompetenci vůdce plavidla. Příslušník PČR uvedl, že neměl přesný přehled o situaci v plavební komoře, ani nevěděl, kolik malých plavidel se tam nachází, také obsluha plavební komory mohla situaci vyhodnotit pouze s určitým omezením. Schopnosti plavidla v omezeném prostoru manévrovat, vzájemný odstup plavidel či vliv proudění vody v plavební komoře vyvolaného jinými vyplouvajícími plavidly, mohl vyhodnotit spolehlivě především žalobce jako vůdce plavidla CZB05604820. Ten ale manévrování zahájil, aniž se pokusil navrhnout jiné řešení. Žalovaný vyjádřil názor, že žalobce měl důvody i možnosti k tomu, aby s ohledem na vlastní hodnocení situace požadoval úpravu pokynů vydaných PČR a obsluhou plavební komory. Podíl viny odvolatele na vzniku plavební nehody spatřuje žalovaný právě v pasivitě žalobce a s tím souvisejícím rozhodnutím uvolnit plavidlo z vyvázání a pokusit se s ní vyplout z plavební komory i přes vědomí rizika takového manévru. Žalovaný pak nesouhlasil ani s námitkou nesprávného vyhodnocení časových souvislostí provedených Státní plavební správou na základě vyhodnocení záběrů bezpečnostních kamer. Na základě vyhodnocení těchto záběrů Státní plavební správa usoudila, že odvolatel zahájil manévr vyplouvání před tím, než do plavební komory vplulo plavidlo PČR. S ohledem na manévr plavidla PČR přerušilo vyplouvání z plavební komory plavidlo Calypso, které bylo před plavidlem žalobce. Žalovaný vyjádřil názor, že tato skutečnost nemá významný vliv na posouzení míry viny odvolatele na plavební nehodě. Ten sám uvedl, že na příď jím vedeného plavidla, které již bylo odvázáno, a s nímž zahájilo vyplouvání, působil proud od lodního šroubu plavidla Calypso a vychýlil ji směrem doprava k malým plavidlům. Působením proudů od plavidla plujícího před ním měl žalobce jako zkušený vůdce plavidla brát v úvahu a tomu přizpůsobit své rozhodování a jednání. Proto není rozhodující, zda se tak stalo před, v průběhu, nebo po vplutí plavidla PČR do plavební komory.

Městský soud v Praze přezkoumal žalobou napadené rozhodnutí a jemu předcházející řízení před správními úřady obou stupňů z hlediska žalobních námitek, uplatněných v podané žalobě, a při přezkoumání vycházel ze skutkového a právního stavu, který tu byl v době vydání napadeného rozhodnutí (ustanovení § 75 s.ř.s.). Vzhledem k tomu, že žádný z účastníků řízení výslovně nepožádal o nařízení ústního jednání, vyjádřili tím žalobce i žalovaný správní úřad svůj souhlas se zamýšleným postupem soudu rozhodnout ve věci samé bez nařízení ústního jednání. Z tohoto důvodu Městský soud v Praze postupoval podle ustanovení § 51 odst. 1 s.ř.s. a o podané žalobě rozhodl bez nařízeného ústního jednání. Žalobu posoudil jako nedůvodnou.

Přitom vycházel z následující právní úpravy:

Podle § 31 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě (dále jen „zákon o vnitrozemské plavbě“) v odst. 1 upravuje, že nehodou je událost, k níž došlo v provozu na vodní cestě nebo v příčinné souvislosti s ním a která má za následek poškození nebo zničení plavidla, poškození nebo znehodnocení přepravovaného nákladu, pokud tyto následky nevyplynuly z povahy samotného nákladu, dále poškození vodní cesty nebo stavby na ní, újmu na zdraví nebo smrt účastníků provozu na vodní cestě.

Podle odst. 2 věty první vůdce plavidla a provozovatel plavidla jsou povinni zajistit, aby nehoda byla neprodleně ohlášena plavebnímu úřadu, jemuž přísluší její odborné šetření a stanovení příčin.

Správní orány se nejprve zabývaly otázkou, zda je popsána událost plavební nehodou ve smyslu § 31 odst. 1 zákona o vnitrostátní plavbě. Z žalobních námitek nevyplývá, že by žalovaný rozporoval závěry žalovaného ohledně zhodnocení události jako plavební nehody, proto i soud vzal za prokázané, že k plavební nehodě došlo.

Z žalobních námitek vyplývá, že žalobce v podstatě pouze polemizuje se závěry žalovaného ohledně určení příčin nehody, když uvádí, že zásadně nesouhlasí s tím, jak žalovaný vyhodnotil jeho odpovědnost za nehodu, když prvostupňový správní orgán určil, že příčinou plavební nehody bylo, se stejným podílem, zavinění jak žalobce, tak i obsluhy plavební komory. Žalobci je kladeno za vinu, že jako vůdce plavidla, který po proplavení jím vedeného plavidla z dolní na horní vodu v plavební komoře Praha – Smíchov, i když si byl vědom toho, že může způsobit škodu na majetku třetích osob, dal pokyn k odvázání osobní motorové lodi a zahájil s jím vedeným plavidlem manévr vyplouvání z plavební komory směrem proti proudu.

Žalobce poukazuje na to, že mu správní úřady v podstatě vytýkají, že uposlechl pokynů a rozkazu obsluhy plavební komory nebo Policie České republiky a brání se tím, že tyto pokyny byl povinen respektovat. a řídit se jimi, protože v rozporu s nimi by mohl jednat pouze, pokud by jejich protiprávnost byla zcela zjevná a žalobce by byl na daném místě v daném čase tuto protiprávnost vzhledem ke svým možnostem schopen odhalit. Takový případ ale podle něho nenastal.

Ze správního spisu soud zjistil, že se správní orgány velmi podrobně zabývaly zjištěním skutkového stavu tak, aby o něm nebyly žádné pochybnosti. Bylo zjištěno, že žalobce je vůdcem velkého plavidla, že v inkriminované době řídil toto plavidlo a že dal pokyn k odvázání této osobní motorové lodi a že s jím vedeným plavidlem zahájil manévr vyplouvání z plavební komory směrem proti proudu. To ostatně mezi účastníky sporné není.

Otázkou podstatnou pro stanovení míry zavinění žalobce je, zda si žalobce byl vědom toho, že při prováděném manévru, který byl zahájen na jeho pokyn, může způsobit škodu na majetku třetích osob, jak dovozuje žalovaný.

V daném případě je nutné vycházet z toho, že žalobce byl v době dopravní nehody vůdcem plavidla a že s tímto postavením jsou spojeny určité povinnosti i odborná způsobilost. Velmi podstatnou skutečností je, že žalobce jako kapitán II. třídy je osobou, která k výkonu svého povolání disponuje speciálně odbornou způsobilostí, jejíž součástí je i znalost právních předpisů, tedy i zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě a zejména vyhlášky FMD č. 344/1991 Sb., kterou se vydává řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské federativní republiky a zná tak pravidla plavebního provozu.

Z článku 1.04 bod. 1 vyhlášky FMD č. 344/1991 Sb, (dále jen „plavební řád“) vyplývá obecná povinnost zachovávat bezpečnost při plavbě, když je zde uvedeno, že vůdci jsou povinni i v případech, pro které není v Řádu zvláštních ustanovení, učinit všechna opatření, která vyžaduje bezpečnost plavby a obecně uznávaná odborná plavební praxe k odvrácení zejména:

- a) ohrožení lidského života,
- b) poškození plavidel nebo plovoucích těles, břehů, staveb a zařízení všeho druhu nacházejících se na vodní cestě anebo v její bezprostřední blízkosti,
- c) vytvoření plavební překážky.

Soud se proto nedomnívá, že by žalovaný přeceňoval úsudek žalobce. Naopak i on je přesvědčen o tom, že žalobce mohl danou situaci vyhodnotit s ohledem na své odborné znalosti tak, aby ke vzniku škody nedošlo. Podstatné je, že žalobce neučinil žádné kroky k tomu, aby vzniku škody zabránil, naopak zahájil manévry, který malá pravidla ohrozil a dvě z nich i poškodil.

Žalobce sám připustil, že jisté proudění vody v blízkosti třetích lodí je skutečně nutno předpokládat, nicméně manévry, zejména loď Calypso, po vplutí PČR do plavební komory však již předvídat nemohl a vytýká žalovanému, že nezohlednil nastalý zmatek. K této obraně žalovaného je nutné uvést, že žalobce je osobou natolik odborně způsobilou, že měl a mohl znát následky svého jednání. Vznikla-li v důsledku jeho jednání – manévru při vyplutí – škoda, a ta prokazatelně na malých plavidlech vznikla, zůstává na žalobci odpovědnost za takto způsobenou škodu. Skutečnost, že v době, kdy žalobce manévry prováděl, byla v plavební komoře nepřehledná situace, by mohla mít vliv na rozhodnutí o tom, zda tímto svým jednáním spáchal správní delikt či nikoli. Rozhodnutí žalovaného se ale z tohoto hlediska jednáním žalobce nezabývá, neboť stanovuje pouze příčinu vzniklé plavební nehody.

Dále pak žalobce namítá, že jednání, které je mu příslušnými správními orgány vyčítáno, spočívá de facto v uposlechnutí pokynů a rozkazu obsluhy plavební komory nebo Policie České republiky. K tomu soud nejprve považuje za nutné uvést, že rozhodování o vedení plavidla je zcela na vůdci plavidla, a proto není možné, aby tato osoba, jediná zodpovědná za chod plavidla, přenášela odpovědnost za vedení plavidla a svá rozhodnutí na jiné osoby.

Pokud pak jde o pokyn obsluhy plavební komory, je z napadeného rozhodnutí patrné, že toto rozhodnutí není založeno na tom, že by vytýkalo žalobci, že neměl uposlechnout příkaz obsluhy při vplutí do plavební komory, neboť rozhodnutí shrnuje výsledky odborného šetření a stanovuje příčinu plavební nehody, kterou vidí v jednání žalobce až při vyplouvání z komory proti proudu, tedy v předčasném zahájení manévru vyplutí. Pochybení při zaplouvání plavidel do plavební komory je vytýkáno obsluze plavební komory, která se dle správních orgánů tímto svým pochybením na vzniku plavební nehody podílela stejným dílem. Je však pravdou, že pokud by žalobce trval na svém odborném úsudku a odmítl do plavební komory zaplout, k nehodě, na níž měl podíl, by nedošlo.

K pokynu policie se vyjádřil prvostupňový správní orgán, když jednak uvedl, že ani pokyn Policie ČR nemůže být chápán absolutně a jednak, že v průběhu doby od přijetí pokynu k vyplutí od obsluhy plavební komory chybí v komunikaci L. Z. pokus o kontakt se zasahujícími příslušníky policie a vysvětlení situace a návrh možného řešení, které by možnému vzniku škody předcházelo, tedy že žádný pokyn k vyplutí žalobce od policie nedostal. Tento fakt žalobce v podané žalobě nijak nerozporuje a sám ani neuvádí, jaké konkrétní pokyny, které měly ovlivnit jeho jednání při vyplouvání z komory, měl od policie dostat.

Žalobce také namítá nerovný přístup správního orgánu, pokud uvedl, že vůdci malých plavidel nenesou žádný podíl viny na dané plavební nehodě, neboť se řídili pokyny obsluhy plavební komory, a tento závěr považuje za nespravedlivý.

Žalovaný skutečně uvedl, že vůdci malých plavidel respektovali pokyn obsluhy plavební komory, který byl při zaplouvání malých plavidel do plavební komory v souladu s ustanovením čl. 6.28 odst. 3 řádu, protože v tu chvíli do plavební komory vplouvala malá plavidla jako poslední z plavidel čekajících na proplavení v dolním plavebním kanálu před plavební komorou. Z toho je patrné, že svůj závěr řádně odůvodnil, neboť vůdci malých plavidel pokyn obsluhy plavební komory vykonali v době, kdy neměli důvod předpokládat, že splněním pokynů, které jim obsluha plavební komory vydala, mohou ohrozit svá, nebo jiná plavidla. Skutečnost, že obsluha plavební komory vyzvala potom ke vplutí ještě žalobce, aby se svým velkým plavidlem za nimi do plavební komory vplul, nemohli vůdci malých plavidel nikterak ovlivnit. Naproti tomu žalobce respektoval pokyn obsluhy plavební komory, který byl v rozporu s výše uvedeným článkem řádu, a to i když se sám obával, že splněním tohoto pokynu může ohrozit malá plavidla. Proto bylo dle soudu na místě odlišně hodnotit přístup žalobce a vůdců malých plavidel k plnění pokynů obsluhy plavební komory a vliv tohoto přístupu na vznik plavební nehody.

Žalovaný tedy dle soudu pečlivě vyhodnotil všechny důkazy a informace získané v průběhu správního řízení a na základě toho pak určil příčinu plavební nehody. Městský soud pak dospěl k závěru, že žalobce správně vyhodnotil podíl obou viníků na vzniklé nehodě jako shodný.

Protože soud neshledal žádnou ze shora uvedených námitek důvodnou, žalobu v souladu s ustanovením § 78 odst. 7 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, zamítl.

Výrok o nákladech řízení je odůvodněn ustanovením § 60 odst. 1 soudního řádu správního, neboť žalobce ve věci samé úspěch neměl a žalovanému správnímu orgánu, který ve věci byl úspěšný, žádné prokazatelné náklady řízení nevznikly.

O nákladech řízení osob zúčastněných na řízení soud nerozhodoval, neboť osoby zúčastněné na řízení žádné náklady nepožadovaly a žádné náklady jim s tímto řízením nevznikly.

P o u č e n í :

Proti tomuto rozhodnutí lze podat kasační stížnost ve lhůtě dvou týdnů ode dne jeho doručení. Kasační stížnost se podává ve dvou (více) vyhotoveních u Nejvyššího správního soudu, se sídlem Moravské náměstí 6, Brno. O kasační stížnosti rozhoduje Nejvyšší správní soud.

Lhůta pro podání kasační stížnosti končí uplynutím dne, který se svým označením shoduje se dnem, který určil počátek lhůty (den doručení rozhodnutí). Připadne-li poslední den lhůty na sobotu, neděli nebo svátek, je posledním dnem lhůty nejbližší následující pracovní den. Zmeškání lhůty k podání kasační stížnosti nelze prominout.

Kasační stížnost lze podat pouze z důvodů uvedených v § 103 odst. 1 s. ř. s. a kromě obecných náležitostí podání musí obsahovat označení rozhodnutí, proti němuž směřuje, v jakém rozsahu a z jakých důvodů jej stěžovatel napadá, a údaj o tom, kdy mu bylo rozhodnutí doručeno.

V řízení o kasační stížnosti musí být stěžovatel zastoupen advokátem; to neplatí, má-li stěžovatel, jeho zaměstnanec nebo člen, který za něj jedná nebo jej zastupuje, vysokoškolské právnické vzdělání, které je podle zvláštních zákonů vyžadováno pro výkon advokacie.

Soudní poplatek za kasační stížnost vybírá Nejvyšší správní soud. Variabilní symbol pro zaplacení soudního poplatku na účet Nejvyššího správního soudu lze získat na jeho internetových stránkách: www.nssoud.cz.

V Praze dne 11. září 2015

JUDr. Hana Veberová, v.r.
předsedkyně senátu

Za správnost vyhotovení: Kotlanová