



ČESKÁ REPUBLIKA
ROZSUDEK
JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Ing. Viery Horčicové a soudců JUDr. Jaromíra Klepše a JUDr. Vladimíra Gabriela Navrátila v právní věci

žalobce: M. L.
zastoupeného Mgr. Josefem Spolkem, advokátem
sídlem Březinova 524/31, 186 00 Praha 8

proti

žalovanému: Ministerstvo dopravy
sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

v řízení o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 22. 11. 2022, č. j. 39/2020-230-VPL/5

takto:

- I. Žaloba **se zamítá**.
- II. Žalobce **nemá právo** na náhradu nákladů řízení.
- III. Žalovanému **se** náhrada nákladů řízení **nepřiznává**.

Odůvodnění

I. Předmět sporu

1. Rozhodnutím Státní plavební správy – pobočka Praha (dále též „*správní orgán I. stupně*“) ze dne 27. 5. 2020, čj. 3541/PH/20 (dále jen „*prvostupňové rozhodnutí*“) byla určena příčina plavební nehody lodi poznávacích znaků PLD X jménem S. a osobní lodi poznávacích znaků GL X jménem O., ke které došlo dne 25. 9. 2019 na sledované vodní cestě Vltava v blízkosti

Karlova mostu v ř. km 53,10. Příčinou plavební nehody bylo stanovení jednání vůdce plavidla S. M. L., který v rozporu s § 29b odst. 3 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ohrozil bezpečnost účastníků plavebního provozu tím, že nezachoval bezpečnou vzdálenost při přibližování se k zádi plavidla O., následkem čehož došlo ke střetu plavidla S. a plavidla O. a ke vzniku hmotné škody na obou plavidlech.

2. Žalované ministerstvo dopravy k odvolání žalobce žalovaným rozhodnutím ze dne 22. 11. 2022, čj. 39/2020- -230-VPL/5 potvrdilo prvostupňové rozhodnutí.

II. Napadené rozhodnutí

3. Žalovaný se ztotožnil s prvostupňovým orgánem, že rozhodujícím faktem pro posouzení situace je nedodržení bezpečné vzdálenosti plavidla S. od plavidla O. Ze samotného postavení plavidel jasně vyplývá skutečnost, že plavidlo S. se nacházelo zcela zbytečně blízko plavidla O. a vůdce plavidla S. měl velmi málo času pro provedení opatření k zabránění střetu plavidel.
4. Žalovaný se dále vypořádal s odvolacími námitkami. Neztotožnil se s výkladem pojmu sakování, jak jej vykládá žalobce. Podle žalovaného sakování není otáčení na místě, ale pohyb do stran. Při sakování je zařazen dopředný chod jednoho motoru a zpětný chod druhého motoru, proto může jít o sakování vlevo či vpravo. Obrat je proveden pouze za pomoci dopředného pohonu obou motorů při vytočení kormidla vpravo/vlevo, anebo též křížením dvoušroubového pohonu plavidla. Žalobce podle žalovaného nedodržel vzdálenost, plavidlo O. nikoho nenutilo měnit směr. Dále podle žalovaného i pokud žalobce volal do vysílačky „necouvej na mě“, jednalo by se jen o jeho domněnku. V dalším žalovaný popsal pozice lodí v době nárazu. Je názoru, že pokud žalobce poukazuje na pozici plavidel T v době nárazu, nepřímou tím potvrzuje svoji chybu. Jasně definovatelná vlna za zádi pak při couvání vzniká, když plavidlo couvá vyšší rychlostí. Plavidlo O. necouvalo, popírají to i výpovědi svědků.

III. Žaloba

5. Žalobce uvedl, že účastníky nehody byl on jako vůdce plavidla S. a L. F. jako vůdce plavidla O. Správní orgány vycházely z výpovědi obou vůdců plavidel a z výpovědí svědků. Podle žalobce však správní orgány hodnotily skutečnosti jen selektivně, přisvědčily verzi F. F., aniž by to přesvědčivě zdůvodnily a aniž by přihlédly k dalším okolnostem, které ve své vzájemné souvislosti potvrzují verzi žalobce. Pominuly výpověď svědků, kteří tvrdili, že žalobce prostřednictvím vysílačky volal na vůdce plavidla O., aby na něj necouval. Žalovaný porušil svou povinnost vypořádat se se všemi tvrzeními žalobce, když nevysvětlil, jak je podle jeho názoru možné, že se žalobce, ačkoliv má dostatečnou praxi ve vedení plavidel, v popisu situace mýlil. Žalovaný měl použít zásadu *in dubio pro reo*.
6. Žalobce nesouhlasí s tím, jak žalovaný interpretuje povinnost zachovat bezpečnou vzdálenost od plavidla O. Žalobce si obecně je této povinnosti vědom. Je názoru, že jestliže plavidla O. a S. plula za sebou prakticky po stejné trase, byl žalobce povinen ponechat za plavidlem O. dostatečnou bezpečnostní vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě „náhlého“ snížení rychlosti nebo „náhlého“ zastavení plavidla O., avšak nemá a neměl povinnost udržovat takovou vzdálenost plavidla S. od plavidla O., aby zabránil srážce, kdyby plavidlo O. začalo couvat. To odpovídá i názoru Nejvyššího soudu o hranicích možného předvídání ze strany řidiče (usnesení ze dne 6. 9. 2001, sp. zn. 3 Tz 182/2001).

7. Další námitkou žalobce sporuje závěr žalovaného, že plavidlo O. provádělo sakování. Tento pojem měl žalovaný přesvědčivě vymezit či definovat v souladu s právními předpisy. V důsledku toho je rozhodnutí podle žalobce nepřezkoumatelné. Žalobce uvedl, že tento pojem není v právních předpisech definován. Poukázal pak na to, jak pojem sakování definuje webová stránka www.jachting.info, www.csplo.cz či řád plavební bezpečnosti, který byl přílohou zrušené vyhlášky č. 344/1991 Sb.
8. Podle žalobce je rovněž napadené rozhodnutí nezákonné tím, že se stejně jako prvostupňové rozhodnutí nezabývá způsobem vzniku mechanoskopických stop, což mohlo přispět k objasnění skutečného průběhu kolize. Žalobce poukázal na záznam ze dne 30. 9. 2019, podle něhož bylo ohledáním provedeným dne 26. 9. 2019 zjištěno, že vryp na lodi S. způsobený kontaktem s plavidlem O. je veden od zadní k přední části lodi, „a to přesto, že loď S. měla dopředný chod“. Podle žalobce pokud na pravém boku plavidla S. vznikl vryp vedený od zadní k přední části plavidla a u plavidla O. došlo pouze k poškození zádi, nemohlo ke srážce dojít jinak než přiblížením plavidla O. k plavidlu S., tedy nacouváním plavidla O. v kolmém či téměř kolmém směru na pravý bok plavidla S., zejména v případě, že plavidlo S. mělo v okamžiku kontaktu zařazen dopředný chod.
9. Žalobce rovněž namítl formální chybu napadeného rozhodnutí, kdy žalovaný zamítl odvolání podle ustanovení § 90 odst. § 1 písm. b) správního řádu, avšak toto rozhodnutí se týká zrušení odvoláním napadeného rozhodnutí.

IV. Vyjádření žalovaného

10. Žalovaný k vyhodnocení svědeckých výpovědí setrval na tom, že výpovědi svědků pouze dokazují, že se žalobce domníval, že na něj vůdce plavidla O. couvá. Je názoru, že situace, která panovala mezi jezem a Karlovým mostem v pozdní denní době a s odlesky světla na hladině řeky byla ideální pro to, aby žalobce, který byl snášen do boku silným proudem pod jezem, vyhodnotil manévry plavidla O. chybně.
11. K povinnosti dodržet bezpečnou vzdálenost žalovaný uvedl, že na rozdíl od vozidel je v lodní dopravě velice těžké plavidlo snadno zastavit, neboť na plavidlo neustále působí vodní proud i vítr. Žalobce se k plavidlu O. přiblížil natolik, že nebyl schopen reagovat na změny rychlosti plavidla O. a dále zaujal vůči plavidlu O., takovou polohu, kdy nebyl na zbrždění plavidla O. schopen adekvátně reagovat a vodní proud, který je pod jezem velice silný, jej natlačil bokem na plavidlo O.. Je třeba konstatovat, že žalobce byl v takové pozici a vzdálenosti, že i kdyby plavidlo O. z bezpečnostního důvodu couvat začalo, nebyl by schopen reagovat a změnit rychlost, či směr svého plavidla.
12. K termínu sakování žalovaný uvedl, že vycházel z terminologie plavebních expertů Státní plavební správy. Žalobce termín použil sám ve svém odvolání a žalovaný jej pouze opravil.
13. Co se týče námitky vůči mechanoskopickým stopám, žalovaný uvedl, že v napadeném rozhodnutí vysvětlil, jak k nehodě došlo, proto došlo ke vzniku těchto mechanoskopických stop.
14. Žalobce proti vyjádření žalovaného neuplatnil repliku.

V. Osoby zúčastněné na řízení

15. Žalobce navrhl jako možné osoby zúčastněné na řízení společnost GLADIUS II s. r. o., Prague Inspiration, s. r. o., L. F. a M. Š.

16. Městský soud tyto osoby vyzval ke sdělení, zda podle § 34 zákona č. 150/2002 Sb., soudní řád správní (dále jen „s. ř. s.“) uplatní práva osob zúčastněných na řízení, avšak žádná z nich tohoto práva nevyužila.
17. Městský soud proto s nimi dále v řízení nejednal.

VI. Posouzení věci Městským soudem v Praze

18. Soud ověřil, že žaloba byla podána včas, osobou k tomu oprávněnou, a jedná se o žalobu přípustnou, splňující všechny formální náležitosti na ni kladené. Napadené rozhodnutí soud přezkoumal na základě skutkového i právního stavu v době vydání rozhodnutí správního orgánu a v mezích uplatněných žalobních bodů v souladu s § 75 odst. 1 a 2 s. ř. s., jakož i z pohledu vad, k nimž je povinen přihlížet z úřední povinnosti.
19. O podané žalobě soud rozhodl v souladu s § 51 odst. 1 s. ř. s. bez jednání, neboť žalobce se nevyjádřil k výzvě soudu, zda s rozhodnutím bez nařízení jednání souhlasí, jeho souhlas s projednáním věci bez jednání byl tedy presumován dle věty druhé cit. ustanovení. Žalovaný s projednáním věci bez nařízení jednání souhlasil.
20. Soud taktéž neshledal důvod pro nařízení jednání z důvodu dokazování. Zásadní podklady pro věc jsou totiž součástí správního spisu, kterým se dokazování neprovádí (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2009, č. j. 9 Afs 8/2008-117, č. 2383/2011 Sb. NSS).
21. Žalobce v první řadě namítl, že žalované rozhodnutí je nepřezkoumatelné. Tuto vadu spatřuje především v tom, že žalovaný vycházel z výpovědi L. F., že s plavidlem O. sakoval, aniž by v napadeném rozhodnutí tento pojem vyložil. Dále žalobce namítl, že žalovaný v napadeném rozhodnutí nedostatečně vypořádal vznik mechanoskopických stop na trupu plavidla, a že nijak nevysvětlil, že by se žalobce mohl jako zkušený vůdce plavidla mýlit, když do vysílačky hlásil couvání plavidla O.
22. Soud připomíná, že dle judikatury je zrušení správního rozhodnutí pro nepřezkoumatelnost vyhrazeno vadám správních rozhodnutí, kdy pro absenci důvodů (či pro nesrozumitelnost) skutečně nelze správní rozhodnutí meritorně přezkoumat. Rozhodnutí je nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů tehdy, jestliže správní orgán neuvede konkrétní důvody, o něž se jeho rozhodnutí opírá (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 12. 2006, č. j. 2 As 37/2006-63), nevypořádá se se všemi odvolacími námitkami (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 12. 2008, č. j. 8 Afs 66/2008-71), či neuvede důvody, proč nepovažoval za důvodnou právní argumentaci účastníka řízení a proč námitky účastníka považuje za liché, mylné nebo vyvrácené (rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 7. 2005, č. j. 2 Afs 24/2005-44).
23. Žalovaný se výkladem pojmu sakování v napadeném rozhodnutí věnoval na straně 3 v reakci na odvolací námitku žalobce, že dle prvostupňového orgánu plavidlo O. sakovalo, tj. otáčelo se na místě, přičemž dle žalobce plavidlo O. do plavidla S. nacouvalo.
24. Žalovaný k tomu vyložil, že sakování je manévr, kdy nejde o otáčení na místě, ale o pohyb do stran. Při sakování je zařazen dopředný chod jednoho motoru a zpětný chod druhého motoru, proto může jít o sakování vlevo či vpravo. Obrat je proveden pouze za pomoci dopředného pohonu obou motorů při vytočení kormidla vpravo/vlevo, anebo též křížením dvoušroubového pohonu plavidla.
25. Úvahy o samotném pojmu „sakování“ tedy v napadeném rozhodnutí srozumitelně vyloženy jsou, v této části tedy napadené rozhodnutí není nepřezkoumatelné.

26. Proti tomuto výkladu žalovaného navíc žalobce nic konkrétního nenamítá. V žalobě sám uvádí, že právními předpisy tento pojem není definován, poukazuje pouze na další souvislosti, ve kterých se tento pojem užívá. Nijak konkrétně tedy nesporně výše uvedený výklad žalovaného pojmu „sakování“.
27. Podstata obhajoby žalobce poté spočívá v tom, že dle jeho názoru plavidlo O. při provádění manévru nesakovalo, ale aktivně couvalo do plavidla S. Ve věci tedy jde primárně o to, jak se fakticky vůči sobě pohybovala plavidla v místě nehody, nikoliv o spor o výklad pojmu „sakování“. Skutečnosti o pohybu plavidel pak vyplývají zejména z provedených výsledků, přičemž dle správního orgánu I. stupně i dle žalovaného pohyb lodi O. odpovídal manévru sakování. S obhajobou žalobce se poté žalovaný ve shodě se správním orgánem I. stupně neztotožnil, přičemž své úvahy podrobně vyložil, jak bude uvedeno dále.
28. Co se týče úvah o vzniku mechanoskopických stop, žalovaný se na straně 3 v bodě ad 3) /tj. k odvolací námitce, v níž žalobce poukázal i na vizuální poškození plavidel/ zabýval postavením obou plavidel v době plavební nehody. Stručně shrnuto, žalovaný uzavřel, že plavidlo S. plulo za zádi plavidla O., v danou chvíli byla plavidla postavena v pozici „T“, vlivem bočního snosu pravobokem plavidlo S. narazilo do zádi plavidla O. Tím tedy žalovaný vyložil jak příčinu nehody, tak podobu nárazu a tím implicitně i příčiny vzniku mechanoskopických stop na trupu plavidla S. Také tuto úvahu žalovaného shledal městský soud za srozumitelnou a tedy i přezkoumatelnou.
29. K námitce, že žalovaný nevysvětlil, jak se mohl žalobce mýlit při hodnocení manévru plavidla O., městský soud shledal, že žalovaný na straně 3 v bodě ad 4) poukázal na obtížnou rozeznatelnost situace následkem ztížených místních a světelných podmínek v době plavební nehody (tma, rozvlnění hladiny, vliv větru na vodní hladinu, odlesky okolního osvětlení). Tím tedy poukázal na to, že vnímání situace žalobcem mohlo být vlivem těchto okolností zkresleno. Z toho tak podle názoru městského soudu vyplývá úvaha, že žalobce dle žalovaného jednal vlivem chyby lidského faktoru, přičemž důvody takového jednání vyplývají právě ze ztížených místních podmínek. I v tomto tedy napadené rozhodnutí obsahuje srozumitelnou úvahu.
30. Městský soud uzavírá, že napadené rozhodnutí není v namítaných ohledech nepřezkoumatelné. Správnost úvah žalovaného bude hodnotit soud níže.
31. Žalobce dále namítl vadu napadeného rozhodnutí, v němž žalovaný ve výrokové části uvedl, že rozhodnutí Státní plavební správy ze dne 27. 5. 2020, č. j. 3541/PH/20 se podle ustanovení § 90 odst. § 1 písm. b) správního řádu potvrzuje a odvolání se zamítá.
32. Podle tohoto ustanovení správního řádu platí, že jestliže odvolací správní orgán dojde k závěru, že napadené rozhodnutí je v rozporu s právními předpisy nebo že je nesprávné, napadené rozhodnutí nebo jeho část zruší a věc vrátí k novému projednání správnímu orgánu, který rozhodnutí vydal; v odůvodnění tohoto rozhodnutí vysloví odvolací správní orgán právní názor, jímž je správní orgán, který napadené rozhodnutí vydal, při novém projednání věci vázán; proti novému rozhodnutí lze podat odvolání.
33. Žalovaný oproti tomu svým výrokem odvoláním napadené prvostupňové rozhodnutí potvrdil a odvolání zamítl. Postupoval tedy dle § 90 odst. 5 správního řádu.
34. Z obsahu napadeného rozhodnutí jednoznačně vyplývá, že žalovaný se ztotožnil s prvostupňovým rozhodnutím a neztotožnil se s jedinou odvolací námitkou žalobce. Byť tedy žalovaný ve výrokové části uvedl nesprávné ustanovení správního řádu, podle něhož

rozhodoval, výrok samotný plně koresponduje s odůvodněním žalobou napadeného rozhodnutí. Rozhodnutí tedy fakticky není vnitřně rozporné nebo nesrozumitelné. Ani žalobce nenamítá, že by jej tato vada zkrátila na jeho právech a v čem by toto zkrácení mělo spočívat. Městský soud proto uzavírá, že tato vada nemá vliv na zákonnost napadeného rozhodnutí.

35. Podle § 29b odst. 3 písm. d) zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, platí obecná povinnost, že vůdce plavidla je povinen zajistit, aby při plavbě nebyla ohrožena bezpečnost osob na plavidle a ostatních účastníků plavebního provozu, aby nedošlo k ohrožení nebo poškození plavidel, vodní cesty, staveb na ní se nacházejících, přístavních zařízení nebo životního prostředí, a aby plavba neohrožovala správu vodní cesty, a to zejména při přibližování se k jinému plavidlu nebo k místu, kde by mohla být ohrožena bezpečnost jiných účastníků plavebního provozu.
36. Podle § 31 odst. 2 zákona o vnitrozemské plavbě vůdce plavidla a provozovatel plavidla jsou povinni zajistit, aby nehoda, k níž došlo na sledované vodní cestě nebo, je-li jejím účastníkem plavidlo podléhající evidenci podle tohoto zákona, na nesledované vodní cestě, byla neprodleně ohlášena plavebnímu úřadu, jemuž přísluší její odborné šetření a stanovení příčin.
37. Podle citovaného ustanovení § 29b odst. 3 písm. d) zákona o vnitrozemské plavbě je tedy vůdce plavidla povinen počínat si při přibližování se k jinému plavidlu tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost osob, plavidel atp. Bližší podmínky pro plavební provoz poté stanovuje vyhláška ministerstva dopravy č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu.
38. Porušení povinnosti podle ustanovení § 29b odst. 3 písm. d) zákona o vnitrozemské plavbě správní orgány spatřují v tom, že žalobce při manévru přibližování se k zádi plavidla O. nedodržel bezpečnou vzdálenost. Této povinnosti si je žalobce obecně vědom a nesporně ji. Mezi stranami je sporná především skutková otázka o vzájemném pohybu plavidel a tím i o viníkovi plavební nehody.
39. Správní spis obsahuje protokoly o ohledání plavidel O. a S., které provedli zaměstnanci Státní plavební správy ve dnech 26. 9. 2019 a 1. 10. 2019 (včetně fotodokumentace), dále úřední záznamy policie o šetření události. Především pak správní orgán k události ve dnech 20. 11. – 18. 12. 2019 provedl výsledky účastníků kolize L. F. (vůdce plavidla O.), žalobce (vůdce plavidla S.) a dalších svědků V. E. (vůdce plavidla C. R.) a L. R. (vůdce plavidla G.).
40. Z výpovědí svědků před správním orgánem vyplývá, že průběh samotné plavební nehody přímo nezaznamenala žádná další osoba a žalobce jako vůdce plavidla S. a L. F. jako vůdce plavidla O. - ji popisují každý svým pohledem. Jedná se proto toliko o nepřímé důkazy. Oba správní orgány pak především výpovědi osob hodnotily ve vzájemných souvislostech a na základě toho zjistily skutkový stav, z něhož vycházely při hodnocení věci.
41. Účastníci nehody a svědek R. se shodují v popisu počátku manévrování obou plavidel. Pod Karlovým mostem projela plavidla v pořadí O., G., S. Plavidla G. a S. poté stály někde v oblasti 5. a 6. pilíře Karlova mostu a měly tak přehled o manévru plavidla O. Vůdce plavidla O. (L. F.) jakožto vůdce prvního plavidla v pořadí popsal, že hodlal projet třetím plavebním polem poté, co dal přednost plavidlům přijíždějícím z plavebního kanálu Praha – Smíchov. Prováděl tedy zamýšlený manévr a za tímto účelem průběžně srovnával plavidlo požadovaným způsobem mezi druhým a třetím plavebním polem, přičemž využíval sakování a změnu výkonu dvou šroubů. To ostatně potvrzuje svědek R. jako kapitán lodi

G. a i žalobce, který rovněž z chování plavidla O. vyrozuměl, že chce dát přednost plavidlům připlouvajícím od Smíchova, aby následně proplul třetím plavebním polem. Žalobce mj. potvrdil, že plavidlo O. mělo stočenou loď do tohoto směru.

42. Svědek R. nicméně uvedl, že plavidlo S. bylo natočeno špičkou k levému břehu a podle jeho názoru chtělo projet za zádi plavidla O., což žalobce ostatně potvrdil. Žalobce současně uvedl, že se vydal směrem za plavidlem O. již v době, kdy toto plavidlo bylo ještě v pohybu. Ve své výpovědi uvedl, že jen předpokládal, že plavidlo O. dokončí svůj manévr, a že projede třetím polem. Také potvrdil, že se plavidlo O. ještě pohybovalo („stáčelo se do mostu“), což odpovídá popisu manévru z pohledu účastníka F.. Byť bylo tedy žalobci dle jeho výpovědi zjevné, že se plavidlo O. chystá na průjezd, vydal se za ním v době, kdy se toto plavidlo na průjezd ještě nevydalo. Tomu zase odpovídá výpověď L. F., že lehké zachvění zaznamenal v době, kdy teprve dokončil manévr.
43. Ke kolizi mezi plavidly došlo v místě, kde se střetla záď plavidla O. a zadní část pravoboku plavidla S. Z toho tedy vyplývá, že plavidlo S. bylo v době střetu jednoznačně za lodí O.
44. Tato skutková zjištění o průběhu nehody, které zjistil z podkladů správního spisu i městský soud, se shodují se zjištěními správního orgánu I. stupně a žalovaného. Žalobce ve správním řízení doplnění skutkového stavu dalšími podklady nenavrhoval. Správní orgány tedy skutkový stav podle názoru soudu takto zjistily dostatečně.
45. Co se týče stanovení pravidel o pohybu několika plavidel vzájemně vůči sobě, podle § 69 odst. 1 vyhlášky ministerstva dopravy č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu např. platí, že plavidlo může provést obrat až poté, co se jeho vůdce ujistí, že pohyb ostatních plavidel umožňuje provést obrat bez nebezpečí a že ostatní plavidla tím nebudou přinucena změnit náhle směr nebo rychlost plavby.
46. V případě křížení vodních cest, podle § 71 odst. 1 vyhlášky platí, že plavidlo smí křížit vodní cestu, vplouvat do přístavních bazénů nebo přítoků a vyplouvat z nich pouze tehdy, je-li zřejmé, že takový manévr může provést bezpečně, aniž by jiná plavidla byla nucena náhle změnit směr nebo rychlost plavby.
47. K přibližování k jiným plavidlům, podle § 72 odst. 1 této vyhlášky platí, že plavidla mohou plout vedle sebe, jen je-li k tomu dostatečný prostor a nevytvoří-li se tím překážka nebo nebezpečí pro plavbu.
48. Shrne-li městský soud uvedené, pravidla pro bezpečný odstup plavidel nejsou citovanou vyhláškou exaktně určena (s výjimkou případů uvedených v § 72 odst. 2 a 5 vyhlášky, což není případ žalobce a strany to ani nespoují). Z uvedeného jen obecně vyplývá požadavek, aby vůdce plavidla bezpečnost manévru (pro obrat, křížení nebo přiblížení se k dalšímu plavidlu) vyhodnotil se zohledněním stávajících podmínek, zejména s ohledem na další plavidla.
49. V první řadě žalobce jako vůdce plavidla S., které se pohybovalo za zádi plavidla O., musel a měl mít přehled o tom, co se děje v prostoru před jeho plavidlem. Pokud skutečně viděl, že je před ním plavidlo O. stále v pohybu, měl se nejprve ujistit, že jeho manévr bude bezpečný a úměrně tomu předvídat potřebnou bezpečnou vzdálenost pro přiblížení se k tomuto plavidlu, pakliže se vydal za jeho zádi. Žalobce dle své výpovědi nevyčkal na ukončení manévru, ale uvedl, že se na průjezd za záď plavidla O. vydal ještě v průběhu manévrovacího pohybu plavidla, čemuž odpovídá i jeho výpověď, že se na vodní hladině kolem zádi plavidla O. tvořily vlny. Z výpovědi žalobce v první řadě tak ani nevyplývá,

podle čeho se v této situaci žalobce ujistil, že pro jeho manévr přiblížení se k zádi plavidla O. disponuje potřebnou bezpečnou vzdáleností.

50. Pokud žalobce tvrdí, že plavidlo O. při tomto pohybu couvalo, tuto skutečnost městský soud nepovažuje za prokázanou. Tomu neodpovídá jednak výpověď vůdce plavidla O., který ani netvrdil, že by couval - uvedl, že srovnával pouze loď k proplutí třetím polem. Především však chybí logické vysvětlení, proč by plavidlo O. vlastně couvalo. Šlo o plavidlo, které bylo první v řadě a jako takové se chystalo na průjezd, což vyplývá i z výpovědi žalobce či svědka R. Ti vypověděli, že se plavidlo O. chystalo k proplutí třetím polem, bylo stočené k této dráze a dávalo přednost příplouvajícím lodím z plavebního kanálu Praha - Smíchov. I podle vyjádření žalobce pak vlastně chybí logické vysvětlení, proč by toto plavidlo náhle couvalo, když bylo již nachystané na proplutí a žalobce s tímto manévrem tak počítal.
51. Žalobce na podporu svého tvrzení, že plavidlo O. couvalo, rovněž uvedl, že dle záznamu policie o ohledání lodi se vryp na lodi S. táhne od zádi k přídi, přičemž loď S. měla dopředný chod.
52. Žalovaný se podobou střetu zabýval na straně 3 napadeného rozhodnutí. V napadeném rozhodnutí poukázal na to, že dle výpovědi zúčastněných vyplynulo, že plavidlo S. bylo natočeno přídi k levému břehu a plavidlo O. se „rovnalo“ přídi po proudu Vltavy do průjezdního pole Karlova mostu. Plavidlo S. plulo za zádi plavidla O., vlivem snášení proudu a nedostatečné vzdálenosti se přiblížila k zádi plavidla O. a narazila do ní.
53. O stavu poškození pravoboku lodi S. pak svědčí názorně fotografická dokumentace dle protokolu Státní plavební správy o ohledání plavidla S. ze dne 26. 9. 2019, která je součástí správního spisu. K ohledání lodi došlo na lodním výtahu, přístav Holešovice.
54. Ze slovního popisu vyplývá, že plavidlo je poškozeno těsně pod okny na pravém boku. Na plavidle je promáčknutý bok o délce 210 cm a je popraskáno sklo ve dvou oknech, pod těmito okny je bok promáčknutý směrem do kajuty. To je patrné i z pořízené fotodokumentace – plavidlo je poškozené na pravoboku mezi 2. a 3. oknem. Místo poškození pod okny je vyznačeno vrypem, který počíná pod 2. oknem (počítáno od zádi) a táhne se k 3. oknu (počítáno od zádi), největší promáčknutí pravoboku se pak nachází pod 3. oknem. Záznam policie ze dne 30. 9. 2019 založený na č. l. 38 pouze konstatuje totožné – tj. umístění vrypu v těchto místech na pravoboku lodi S.
55. Uvedené poškození lodi S. vypovídá podle názoru soudu pouze o místě kolize na plavidlech S. a O. Potvrzuje tolik, že došlo ke srážce na pravoboku plavidla S. a na zádi plavidla O., což doplňuje i fotodokumentace dle protokolů o ohledání obou plavidel. Z ní je zřejmé, že došlo k poškození zádi plavidla O., tudíž že v době nehody se plavidlo S. nacházelo za zádi plavidla O. Podoba mechanického vrypu však nevypovídá o průběhu kolize a nepodporuje žalobcovu tvrzení, že plavidlo O. couvalo.
56. Další žalobní námitkou je, že žalovaný nevysvětlil, jak se mohl žalobce jako zkušený vůdce plavidel mýlit v popisu situace; poukázal na to, že svědci uvedli, že ve vysílačce slyšeli hlášení žalobce, aby na něj plavidlo O. necouvalo.
57. Žalovaný se v napadeném rozhodnutí k vypořádání námitek ad 2), ad 3) a ad 4) celkově zabýval průběhem manévrování plavidla O. a plavidla S. Výpovědím zúčastněných osob přisvědčil proto, že ve vzájemných souvislostech poskytovaly věrohodný a ucelený obraz skutkového děje. Z napadeného rozhodnutí pak vyplývá, že žalobcově verzi skutkového

děje žalovaný nepřisvědčil, neboť žalobce ve své obhajobě nepřednesl věrohodný argument, který by vyvrátil anebo byl podpořen právě výpověďmi ostatních osob.

58. Žalovaný pak k hlášení do vysílačky, které potvrdili svědci E. a R., aby plavidlo O. necouvalo, uvedl, že sdělení žalobce ve vysílačce není relevantní důkaz. Z toho vyplývá, že dle žalovaného ani to, že žalobce do vysílačky hlásil, aby do jeho plavidla necouvalo plavidlo O., nijak nepodporuje obhajobu žalobce, že plavidlo O. skutečně couvalo. Svědci tímto potvrdili pouze to, že předmětné hlášení skutečně slyšeli. Avšak tím takový manévry plavidla O. nijak věrohodně nepotvrdili.
59. Žalovaný poté k vypořádání námítky ad 4), která se týkala sporu o příčinu vzniku vlny za zádi plavidla O. (podle žalobce byla způsobena couváním), uvedl, že v době vzniku plavební nehody byla již tma, proto vlnobití či jiné projevy vyvolané propulzním řízením jsou těžko rozeznatelné. Celkový vizuální dojem navíc ruší rozvlnění hladiny, vliv větru na vodní hladinu a chaotické odlesky hladiny při působení svitu okolního veřejného a jiného osvětlení v lokalitě Karlova mostu.
60. Žalovaný takto srozumitelně vyložil, že vnímání žalobce o tom, zda došlo k couvání tohoto plavidla, mohlo být uvedenými vlivy významně zkresleno, proto také mohlo dojít k nesprávnému vyhodnocení situace. Žalovaný takto zjevně poukazoval na skutečnost, že vlivem uvedených okolností zkrátka mohlo dojít také k mylnému hodnocení situace a tedy i k subjektivnímu dojmu žalobce, že plavidlo couvalo. Samotná skutečnost, že žalobce jinak nepochybně je skutečně zkušeným vůdcem plavidel, tyto úvahy žalovaného nijak nevyvrací.
61. Podle názoru soudu tedy celkově z ničeho nevyplývá, že by plavidlo O. skutečně začalo couvat poté, co se za jeho zádi vydal žalobce s plavidlem S. Naopak podle názoru soudu došlo ke střetu obou plavidel následkem toho, že žalobce při přibližování se k plavidlu O. chybně vyhodnotil prováděné manévry plavidla před ním a nezachoval v této situaci bezpečnou vzdálenost pro přiblížení se k němu.
62. Žalobce rovněž s odkazem na usnesení Nejvyššího soudu ze dne 6. 9. 2001, sp. zn. 3 Tz 182/2001 namítl, že povinnost udržovat bezpečnou vzdálenost nezahrnuje povinnost udržovat takovou vzdálenost, aby zabránil srážce, kdyby plavidlo začalo couvat.
63. Nejvyšší soud v citovaném usnesení hodnotil povinnost řidiče automobilu podle § 16 odst. 1 vyhl. č. 99/1989 Sb. přizpůsobit rychlost jízdy zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat. Řidič podle této povinnosti směl jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou měl rozhled. Nejvyšší soud vyslovil, že *„je současně nutno zdůraznit, že hranice okolností, jež řidič může či nemůže předvídat, nelze vymezovat v hypotetické rovině (neboť pak by musel předvídat v podstatě cokoliv), ale je zapotřebí vždy vycházet z existujících objektivních okolností vyplývajících z určité dopravní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů (tj. určitým místem, povahou komunikace, chováním dalších účastníků silničního provozu, povětrnostními podmínkami apod.). Takové okolnosti řidič vnímá svými smysly a může je pak hodnotit podle svých řidičských znalostí i dalších subjektivních dispozic.“*
64. Dokazováním v projednávané věci bylo zjištěno, že žalobce jako vůdce plavidla S. se za záď plavidla O. vydal v době, kdy toto plavidlo bylo v pohybu, ještě nedokončilo manévry, nevydalo se na průjezd do třetího plavební pole a necouvalo. Žalobce měl jako vůdce plavidla za zádi plavidla S. o situaci přehled, bylo v jeho možnostech je vizuálně vyhodnotit a s ohledem na místní podmínky, kterých si musel být vědom, přizpůsobit tomu svůj manévry.

Žalobce ostatně krom toho, že tvrdí, že plavidlo O. náhle couvalo (což podle názoru soudu nebylo věrohodně zjištěno), ani nepoukázal na žádné další okolnosti, které by měly bránit přehlednosti situace. Podle soudu tak žalobce mohl komplexně nastalé okolnosti vnímat svými smysly a byl zde tedy oprávněný požadavek na to, aby dokázal vyhodnotit situaci v místě a úměrně tomu provedl bezpečný manévr.

VII. Závěr a náklady řízení

65. Městský soud dospěl k závěru, že ve správním řízení bylo dostatečně spolehlivě zjištěno, že jednání žalobce spočívalo v tom, že se za zádi přibližoval k plavidlu O. (které při svém manévru necouvalo), nedodržel přitom bezpečnou vzdálenost, proto došlo k plavební nehodě. Tímto manévrem za zádi plavidla O. žalobce ohrozil bezpečnost účastníků plavebního provozu a jako vůdce plavidla S. porušil svou povinnost dle § 29b odst. 3 písm. d) zákona o vnitrozemské plavbě. S dalšími dílčími námitkami se městský soud neztotožnil.
66. Žaloba není důvodná, proto ji soud zamítl podle § 78 odst. 7 s. ř. s.
67. O nákladech řízení rozhodl soud podle § 60 odst. 1 s. ř. s. tak, že žádnému z účastníků nepřiznal jejich náhradu.
68. Žalobce nebyl procesně úspěšný, náhrada nákladů řízení mu proto nepřisluší. Žalovaný byl ve věci plně úspěšný, nicméně mu nevznikly žádné náklady řízení nad rámec běžného výkonu úředních činností. Městský soud mu proto náhradu nákladů řízení nepřiznal.

Poučení

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 nejblíže 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.

Praha 30. října 2023

JUDr. Ing. Viera Horčicová v. r.
předsedkyně senátu