



ČESKÁ REPUBLIKA

**ROZSUDEK  
JMÉNEM REPUBLIKY**

Nejvyšší správní soud rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Lenky Kaniové a soudců JUDr. Marie Žiškové a JUDr. Filipa Dienstbiera v právní věci žalobce: **L. Z.**, zastoupeného JUDr. Václavem Luřchou, advokátem, se sídlem nám. Jiřího z Lobkovic 2406/9, Praha 3, proti žalovanému: **Ministerstvo dopravy**, se sídlem nám. L. Svobody 1222/12, za účasti osob zúčastněných na řízení: **I) P. P.**, zastoupený JUDr. et. Mgr. Janou Lelkovou Schovancovou, advokátkou, se sídlem Elišky Přemyslovny 429, Praha 5, a **II) Povodí Vltavy, státní podnik**, se sídlem Holečkova 8, Praha 5, zastoupené JUDr. Vladanou Tikalovou, advokátkou, se sídlem Jeremenkova 88, Praha 4, o žalobě proti rozhodnutí žalovaného ze dne 3. 7. 2012, čj. 46/2012-230-VPL/5, v řízení o kasační stížnosti žalobce proti rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 11. 9. 2015, čj. 11 A 138/2012 - 69,

**t a k t o :**

- I.** Kasační stížnost **se zamítá**.
- II.** Žalovanému **se nepřiznává** náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti.
- III.** Žalobce **nemá** právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti.
- IV.** Osobě zúčastněné na řízení č.1 se náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti **nepřiznává**.
- V.** Osobě zúčastněné na řízení č.2 se náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti **nepřiznává**.

**O d ů v o d n ě n í :**

**I. Vymezení věci a závěry krajského soudu**

[1] Žalobce napadl žalobou rozhodnutí ze dne 3. 7. 2012, čj. 46/2012-230-VPL/5, kterým žalovaný zamítl odvolání žalobce a potvrdil rozhodnutí Státní plavební správy - pobočky Praha ze dne 17. 2. 2012, čj. 720/PH/12, o odborném šetření a stanovení příčiny plavební nehody

osobní motorové lodi poznávacích znaků X (dále jen „osobní motorová loď“ nebo „loď Classic River“) a malých plavidel poznávací znaky X (dále jen „plavidlo EZI“) a X (dále jen „plavidlo Sahulino“), 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 (dále jen „plavební komora“). Rozhodnutím správní orgán prvního stupně určil, že příčinou plavební nehody bylo, se stejným podílem zavinění:

- jednání žalobce jakožto vůdce osobní motorové lodi, který po proplavení jím vedeného plavidla z dolní na horní vodu v plavební komoře, i když si byl vědom toho, že může způsobit škodu na majetku třetích osob, dal pokyn k odvázání osobní motorové lodi a zahájil s ní manévr vyplouvání z plavební komory směrem proti proudu a

- jednání zaměstnance Povodí Vltavy, státní podnik, obsluhy plavební komory J. K., který v době, kdy do plavební komory 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 vplula ještě 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.

[2] Městský soud žalobu zamítl jako nedůvodnou. Uvedl, že žalobce pouze polemizuje se závěry žalovaného ohledně určení příčin nehody, přičemž zásadně nesouhlasí s tím, jak žalovaný vyhodnotil odpovědnost žalobce za nehodu. Podle městského soudu se správní orgány velmi podrobně zabývaly zjištěním skutkového stavu tak, aby o něm nebyly žádné pochybnosti.

[3] Podstatnou otázkou pro stanovení míry zavinění žalobce je, zda si byl vědom toho, že při provádění manévru vyvázání motorové lodi, může způsobit škodu na majetku třetích osob. V době dopravní nehody byl žalobce vůdce plavidla. Byl tedy v postavení, se kterým jsou spojeny určité povinnosti a odborná způsobilost. Žalobce je kapitánem II. třídy a má speciální odbornou způsobilost, jejíž součástí je i znalost právních předpisů, tedy i zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a vyhlášky FMD č. 344/1991 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky (dále jen „plavební řád“). Z čl. 1.04 bod 1 plavebního řádu vyplývá obecná povinnost zachovávat bezpečnost při plavbě, přičemž je zde uvedeno, že vůdci jsou povinni i v případech, pro které nejsou v plavebním řádu zvláštní ustanovení, učinit všechna opatření, která vyžaduje bezpečnost plavby a obecně uznávaná odborná plavební praxe k odvracení mj. poškození plavidel. Městský soud je přesvědčen, že žalobce mohl danou situaci vyhodnotit s ohledem na své odborné znalosti a zabránit vzniku škody. Podstatné je, že žalobce žádné takové kroky neučinil, naopak zahájil manévr, kterým malá plavidla ohrozil a dvě z nich poškodil. Na posouzení příčiny předmětné nehody nemění ani nastalá nepřehledná situace po vplutí loď Calypso a vplutí loď Policie ČR.

[4] Městský soud dále zdůraznil, že rozhodování o vedení plavidla je zcela na jeho vůdci, a proto není možné, aby tato osoba, jediná zodpovědná za chod plavidla, přenášela odpovědnost za vedení plavidla a svá rozhodnutí na jiné osoby. Pokud jde o pokyn obsluhy plavební komory, je z rozhodnutí žalovaného patrné, že žalovaný vytýkal žalobci uposlechnutí příkazu obsluhy při vplutí do plavební komory. Z výsledků odborného šetření nehody vyplývá, že příčinou nehody je až následné jednání žalobce při vyplouvání z plavební komory. Pochybení při zaplutí plavidel do plavební komory je vytýkáno toliko obsluze plavební komory, která se na vzniku plavební nehody podílela stejným dílem. Je pravdou, že pokud by žalobce trval na svém odborném úsudku a odmítl do plavební komory zaplout, k nehodě by nedošlo. Podle žalovaného nemůže být pokyn Policie ČR chápán absolutně, resp. od vydání pokynu obsluhy plavební komory není v komunikaci žalobce pokus o kontakt se zasahujícími policisty s návrhem možného řešení, aby nedošlo ke vzniku škody. Žalobce tedy žádný pokyn od příslušníků Policie ČR

nedostal, což žalobce v žalobě nerozporuje. Vůdci malých plavidel respektovali pokyn obsluhy k zaplutí do plavební komory zcela v souladu s čl. 6.28 odst. 3 plavebního řádu, přičemž v té době neměli důvod předpokládat, že tím ohrozí svá nebo jiná plavidla. Naopak žalobce respektoval pokyn obsluhy plavební komory, který byl v rozporu s uvedeným článkem plavebního řádu, a to i přes to, že se sám obával, že splněním daného pokynu může ohrozit malá plavidla. Z uvedených důvodů se městský soud ztotožnil s posouzením dané věci žalovaným.

## II. Obsah kasační stížnosti

[5] Proti rozsudku městského soudu podal žalobce (dále jen „stěžovatel“) řádně a včas kasační stížnost, a to z důvodů, jež podřadil pod § 103 odst. 1 písm. a), b) a d) zákona č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního. Stěžovatel tvrdí, že napadený rozsudek není v souladu se zákonem; vytýká mu nezákonnost spočívající v nesprávném posouzení právní otázky, vady řízení spočívající v tom, že dle jeho názoru skutková podstata, z níž správní orgán v napadeném rozhodnutí vycházel, nemá oporu ve spisech, resp. je s nimi v rozporu, a dále nepřezkoumatelnost spočívající v nedostatku důvodů rozhodnutí.

[6] Stěžovatel uvedl, že je pro něj od počátku s podivem celý průběh řešení plavební nehody. Rozhodnutí správních orgánů i městského soudu jsou založena na zcela protichůdných tvrzeních spočívajících v rozporu mezi vnímáním toho, kdo měl a kdo naopak neměl uposlechnout pokynu obsluhy plavební komory. Stěžovateli není možné vytýkat uposlechnutí pokynu obsluhy plavební komory. Je si samozřejmě vědom svých povinností vůdce plavidla, avšak v době, kdy k nehodě došlo, nebyl prostor k tomu, aby se dohadoval s obsluhou plavební komory, zda vypluje či nikoli, stejně jako nebyl čas vysvětlovat příslušníkům Policie ČR důvody, pro které sporuje důvodnost jejich pokynů. Stěžovatel v danou chvíli postupoval v souladu se svým přesvědčením tak, aby nedošlo k ohrožení lidského života ani k poškození plavidel či vytvoření plavební překážky.

[7] Rovněž se nedomnívá, že by se správní orgány velmi podrobně zabývaly zjištěním skutkového stavu, jelikož by v opačném případě nemohly dospět k takovýmto závěrům. Odmítá, že by byl odpovědný za vznik škody. Při vedení plavidla je ovlivňován mnoha skutečnostmi a především jsou rozděleny „úkoly“ jednotlivých účastníků v souvislosti s plavbou. Vůdce plavidla není neomezeným pánem, který by svrchovaně rozhodoval o celé situaci. Pokud by se takto chovali všichni účastníci plavebního provozu, vznikl by nekontrolovaný chaos. Proto musí vůdce plavidla dbát příslušných pokynů, aby předešel vzniku škod na životech, zdraví a majetku. Stěžovatel je přesvědčen, že v souvislosti s danou plavební nehodou nikterak nepochybil. Příčinu vzniku plavební nehody spatřuje spíše ve špatném řízení nastalé situace ze strany obsluhy plavební komory, event. ze strany Policie ČR, resp. ve zmatku vzniklého v důsledku vplutí plavidla Policie ČR do plavební komory při vyplouvání plavidel. Tento fakt nevzaly správní orgány ani městský soud v potaz. I přes to, že není absolutní povinností stěžovatele jakožto vůdce plavidla dbát pokynů obsluhy plavební komory či příslušníků Policie ČR, v danou dobu nastala v plavební komoře chaotická situace, o které měla lepší přehled obsluha plavební komory. Proto se měly správní orgány i městský soud zabývat i subjektivním pohledem na nastalou situaci ze strany stěžovatele. Je toho názoru, že nemohl situaci vyhodnotit jinak a lépe, než jak ji vyhodnotil. Stěžovatel si nebyl a ani nemohl být vědom toho, že může způsobit škodu na majetku třetích osob. Je proto nespravedlivé připisovat mu jakékoli zavinění či odpovědnost za nastalé následky. Dále namítá nesprávné hodnocení podílu viny na dané nehodě vzhledem k vůdcům malých plavidel a postavení obsluhy plavební komory. S ohledem na vše shora uvedené navrhl, aby Nejvyšší správní soud napadený rozsudek zrušil a věc vrátil městskému soudu k novému projednání a rozhodnutí.

## III. Vyjádření žalovaného a osob zúčastněných na řízení

[8] Žalovaný se ke kasační stížnosti vyjádřil přípisem ze dne 25. 11. 2015, ve kterém uvedl, že považuje za nepochybné stanovení příčin plavební nehody, jak to správní orgány učinily. Trvá na tom, že správní orgány dostatečně zjistily skutkový stav, přičemž dle jeho názoru nepochybil ani městský soud. Nesouhlasí s tvrzením stěžovatele, že by nevzal v potaz jeho subjektivní pohled na věc, resp. jeho možnosti v daném místě a čase. Stěžovatel několikrát porušil ustanovení plavebního řádu, ohrozil bezpečnost plavebního provozu a částečně zapříčinil plavební nehodu. Sám opakovaně před zahájením zaplouvání do plavební komory a následném vyplouvání upozorňoval na skutečnost, že může ohrozit malá plavidla, tedy musel si být vědom, že svým jednáním může způsobit škodu na majetku či jinou újmu. Nepřehledná situace či malý časový prostor k diskuzi s obsluhou plavební komory či příslušníky Policie ČR nejsou v dané věci relevantními skutečnostmi. Správní orgány vedly správní řízení za účelem stanovení příčin plavební nehody, nikoli pro posouzení odpovědnosti za způsobenou škodu.

[9] Osoba zúčastněná na řízení č. 1 se ke kasační stížnosti vyjádřila toliko, že souhlasí s napadeným rozsudkem a naopak s důvody kasační stížnosti se neztotožňuje. K vyjádření přiložila rozsudek Obvodního soudu v Praze 5 ze dne 5. 10. 2015, čj. 48 C 24/2013 - 189, kterým jí soud přiznal náhradu škody vzniklé při předmětné plavební nehodě. Rovněž poukázala na skutečnost, že stěžovatel a jeho zaměstnavatel dle obvodního soudu netvrdili, tím méně pak prokazovali liberační důvod uvedený v § 428 zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, účinného do 31. 12. 2013, tedy, že netvrdili ani neprokazovali, že by při plavební nehodě stěžovatel vynaložil veškeré úsilí, které lze požadovat, aby škodě bylo zabráněno. Proto navrhla, aby Nejvyšší správní soud kasační stížnost zamítl jako nedůvodnou.

[10] Druhá osoba zúčastněná na řízení se svým vyjádřením uvedla, že v dané věci není dostatečně prokázána a zdůvodněna příčinná souvislost mezi vznikem škody a protiprávním jednáním jejího zaměstnance J. K.. Je pravdou, že tento zaměstnanec porušil čl. 6.28 odst. 3 plavebního řádu. Toto ustanovení se však týká pouze vplouvání plavidel do plavební komory. K plavební nehodě došlo při vyplouvání plavidel z plavební komory. Proto není zřejmé, v čem spočívá příčinná souvislost mezi vznikem škody a jednáním tohoto zaměstnance. Dále uvádí, že plavební řád neupravuje zákaz stání malých plavidel vedle plavidel, která nejsou malými. Naopak plavební řád stanoví povinnost malým plavidlům udržovat bezpečný odstup. K nehodě došlo při vyplouvání plavidel a současném vplutí plavidla Policie ČR. Na nehodu nemohlo mít vliv pořadí vplutí jednotlivých plavidel do plavební komory. Navíc nikdo proti určenému pořadí neprotestoval. Dále uvedla, že obsluha plavební komory neměla dostatečný výhled na místo plavební nehody, nehodu neviděla a nemohla jí nijak zabránit. K vydání jakéhokoli pokynu obsluhy nebyl dán žádný časový prostor. Souhlasí se tvrzením, že pouze vůdce plavidla má v kompetenci rozhodovat o provádění manévrů s plavidlem a nemůže se tak zprostit odpovědnosti za vzniklou škodu. Není na místě přehodnocovat podíl zavinění stěžovatele a zaměstnance J. K. v neprospěch tohoto zaměstnance.

#### **IV. Posouzení věci Nejvyšším správním soudem**

[11] Kasační stížnost je přípustná. Důvodnost kasační stížnosti soud posoudil v mezích jejího rozsahu a uplatněných důvodů a zkoumal přitom, zda napadený rozsudek netrpí vadami, k nimž je povinen přihlédnout z úřední povinnosti (§ 109 odst. 3 a 4 s. ř. s.).

#### **IV. A Přípustnost soudního přezkumu**

[12] Nejvyšší správní soud se nejprve zabýval otázkou, zda je rozhodnutí žalovaného, které navazovalo na rozhodnutí Státní plavební správy, způsobilé přezkumu v rámci správního

soudnictví, či zda se nejedná o správní akt spadající do kompetenčních výluk podle § 70 s. ř. s. Činil tak proto, že při vyloučení napadeného správního aktu žalovaného by bylo namístež zrušit rozsudek městského soudu a zároveň žalobu stěžovatele odmítnout pro nepřipustnost podle § 68 písm. e) s. ř. s. ve spojení s § 70 s. ř. s., a to postupem dle § 110 odst. 1 druhá věta s. ř. s. Druhým důvodem, proč se Nejvyšší správní soud touto otázkou zabýval, je skutečnost, že tato otázka nebyla doposud správními soudy řešena, a proto je zcela namístež tuto otázku zodpovědět.

[13] Podle § 31 odst. 2 zákona o vnitrozemské plavbě „[v]ůdce plavidla a provozovatel plavidla jsou povinni zajistit, aby nehoda byla neprodleně ohlášena plavebnímu úřadu, jemuž přísluší její odborné šetření a stanovení příčin.“ Dle § 39 téhož zákona vykonávají státní správu na daném úseku plavební úřady, kterými jsou Ministerstvo dopravy a Státní plavební správa, přičemž ministerstvo v posuzované věci plnilo funkci odvolacího správního orgánu.

[14] Ustanovení § 65 odst. 1 s. ř. s. upravuje, že „[k]do tvrdí, že byl na svých právech zkrácen přímo nebo v důsledku porušení svých práv v předcházejícím řízení úkonem správního orgánu, jímž se zakládají, mění, ruší nebo závazně určují jeho práva nebo povinnosti, (dále jen „rozhodnutí“), může se žalobou domáhat zrušení takového rozhodnutí, popřípadě vyslovení jeho nicotnosti, nestanoví-li tento nebo zvláštní zákon jinak.“

[15] Dle § 70 jsou ze soudního přezkumu vyloučeny „[...] úkony správního orgánu

a) které nejsou rozhodnutími,

b) předběžné povahy,

c) jimiž se upravuje vedení řízení před správním orgánem,

d) jejichž vydání závisí výlučně na posouzení zdravotního stavu osob nebo technického stavu věcí, pokud sama o sobě neznamenají právní překážku výkonu povolání, zaměstnání nebo podnikatelské, popřípadě jiné hospodářské činnosti, nestanoví-li zvláštní zákon jinak,

e) o nepřiznání nebo odnětí odborné způsobilosti fyzickým osobám, pokud sama o sobě neznamenají právní překážku výkonu povolání nebo zaměstnání nebo jiné činnosti,

f) jejichž přezkoumání vylučuje zvláštní zákon.“

[16] V posuzované věci bylo tedy nutné zodpovědět otázku, zda správní akty Státní plavební správy a žalovaného, stanovující příčiny plavební nehody po procesu jejího odborného šetření, naplňují definiční kritéria pojmu rozhodnutí v pojetí podle § 65 odst. 1 s. ř. s., resp. zda se nejedná o úkon, který by spadl do jedné z kompetenčních výluk podle § 70 s. ř. s.

[17] Po formální stránce se nepochybně o rozhodnutí jedná, neboť jsou takto označena a zároveň představují výsledek správního řízení vedeného podle zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu. Klíčové pro posouzení přípustnosti soudního přezkumu těchto správních aktů je však materiální vnímání, tedy samotný obsah a účinky těchto aktů (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 7. 2008, čj. 1 Ans 5/2008 - 104, nebo ze dne 5. 5. 2011, čj. 2 Aps 3/2010 - 112, publ. pod č. 2350/2011 Sb. NSS). U daných správních aktů je tak nutné zkoumat, zda zakládají, mění, ruší (tedy konstituují) či závazně určují (tedy deklarují) práva a povinnosti, resp. zda zasahují do právní sféry adresátů veřejné správy (srov. usnesení rozšířeného senátu Nejvyššího správního soudu ze dne 23. 3. 2005, čj. 6 A 25/2002 - 42, publ. pod č. 906/2006 Sb. NSS).

[18] Odborná literatura k problematice deklaratorních rozhodnutí uvádí, že „[...] jsou bezprostředně zaměřeny na vyvolávání právních následků (účinků) jiného druhu. Autoritativně zjišťují, probírají existenci nebo vlastnosti a (ve smyslu deklarace zjištění) potvrzují již existující vztahy správního práva. Jde vlastně o „akt - nálež“. V tomto smyslu působí i do minulosti, od okamžiku vzniku vztahů, jejichž existenci potvrzují (deklaratorní akty působí pro praeterito a ex tunc). Deklaratorní akty se vydávají tehdy, kdy je zapotřebí autority subjektu veřejné správy k určení vztahů správního práva. Tak tomu je zejména v případech, kdy je existence těchto

*vztahů sporná, pochybná nebo když potvrzení závisí na výkladu neurčitého právního pojmu. Deklaratorní správní akt posiluje právní jistotu, takže lze s určitou nadsázkou říci, že upevňuje vztahy správního práva, jichž se týká. Na vztazích samotných se však, na rozdíl od konstitutivních správních aktů, nic nemění.“* (Staša, J. In Hendrych, D. a kol. *Správní právo. Obecná část*. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2006, s. 195 - 196)

[19] Rozhodnutí plavební správy autoritativně deklaruje s působností ex tunc příčiny plavební nehody (existenci vztahu správního práva), přičemž účinky takového správního aktu jsou způsobilé zasáhnout do právní sféry stěžovatele. Je tomu proto, že po deklaratorním stanovení příčin plavební nehody je možné vést další řízení např. o náhradě škody, v rámci kterých se již příslušné orgány či soudy nebudou zabývat příčinami plavební nehody v rozsahu, v jakém se jim věnovali Státní plavební správa či žalovaný. Při opačné interpretaci by mohlo být zasaženo do stěžovatelova práva na přístup k soudu podle čl. 36 odst. 1 a 2 Listiny základních práv a svobod jakožto jedné ze základních komponent práva na spravedlivý proces, neboť by nebylo prakticky možné domoci se plného soudního přezkumu napadeného rozhodnutí i správního aktu Státní plavební správy. Rovněž k aplikaci kompetenčních výluk je nezbytné přistoupit restriktivně, tedy v pochybnostech vždy zvolit variantu ve prospěch soudního přezkumu (srov. Potěšil, L. In Šimíček, V. a kol. *Soudní řád správní. Komentář*. Praha: Leges, 2014. s. 551 - 552).

[20] Nejvyšší správní soud tedy na tomto místě uzavírá, že správní akty Státní plavební správy a žalovaného představují deklaratorní správní rozhodnutí způsobilá plnohodnotného přezkumu v rámci správního soudnictví, a to v řízení o správní žalobě podle § 65 odst. 1 s. ř. s. Nejedná se tedy o úkon spadající mezi kompetenční výluky podle § 70 s. ř. s. Nejvyšší správní soud proto přikročil k samotnému meritornímu přezkumu.

#### IV. B Posouzení právní otázky

[21] Stěžovatel uvedl, že podává kasační stížnost mj. i z důvodu podle § 103 odst. 1 písm. a) s. ř. s., tedy z důvodu nesprávného posouzení právní otázky městským soudem, zda a v jakém rozsahu byl stěžovatel, jakožto kapitán II. třídy, vázán pokyny obsluhy plavební komory, resp. příslušníků Policie ČR.

[22] Podle § 28 písm. a) zákona o vnitrozemské plavbě je „[ú]častníkem plavebního provozu na vodní cestě [...] vůdce plavidla,“ přičemž dle § 29 odst. 1 téhož právního předpisu je „[ú]častníkem plavebního provozu [...] povinen zachovávat přiměřenou opatrnost a chovat se tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu, lidského života nebo zdraví, ke vzniku škody na majetku a aby nezpůsobil nehodu v plavebním provozu nebo překážku na vodní cestě, znečištění vodní cesty nebo jiné poškození životního prostředí.“

[23] Dále je vůdce plavidla „[...] 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 [...] proplouvání pod mosty a lávkami, přes jezy a plavebními komorami.“ (§ 29b odst. 3 písm. h) zákona o vnitrozemské plavbě).

[24] Prováděcím právním předpisem k zákonu o vnitrozemské plavbě je plavební řád. Podle čl. 1.02 odst. 4 plavebního řádu „[v]ůdce odpovídá za dodržování ustanovení tohoto Řádu na svém plavidle [...]“. Ustanovení čl. 1.04 odst. 1 plavebního řádu stanoví vůdci plavidla povinnost i v případech, pro které není v plavebním řádu zvláštních ustanovení, „[...] učinit všechna opatření,

*která vyžaduje bezpečnost plavby a obecně uznávaná odborná plavební praxe k odvrácení zejména [...] ohrožení lidského života [...] poškození plavidel nebo plovoucích těles [...].”*

[25] Podle čl. 6.28 odst. 11 plavebního řádu „[v] zájmu bezpečnosti a náležitého pořádku v plavbě, rychlého proplouvání nebo plného využití plavebních komor, může obsluha plavební komory dávat doplňující pokyny, pokud nejsou v rozporu s tímto Řádem. V plavebních komorách a v čekacích polohách jejich obvodů jsou vůdci plavidel povinni se těmito pokyny řídit.“

[26] Dle přesvědčení Nejvyššího správního soudu z výše uvedené právní úpravy mj. vyplývá obecná preventivní povinnost vůdce plavidla učinit veškerá opatření k zabránění vzniku újmy na životech, zdraví a majetku, a to i ostatních účastníků plavebního provozu, přičemž vůdce je jedinou osobou odpovědnou za dodržování ustanovení příslušné právní úpravy, tedy zejména zákona o vnitrozemské plavbě a plavebního řádu.

[27] Z uvedené právní úpravy rovněž vyplývá, že vůdce je povinen se řídit pokyny obsluhy plavební komory. Zákon však nestanoví, že je povinen se řídit všemi pokyny obsluhy plavební komory, nýbrž jen těmi, které jsou v souladu s plavebním řádem. Podle čl. 6.28 odst. 3 plavebního řádu probíhá plavba plavební komorou v pořadí, v jakém jednotliví účastníci plavebního provozu připluli do míst určených pro čekání plavidel, avšak malá plavidla smějí vplout do plavební komory až za plavidly, která nejsou malými. Z obsahu správních spisů vyplývá, že malá plavidla dostala pokyn od obsluhy plavební komory k vplutí do plavební komory, přičemž v té době vplouvala až za plavidly, která nejsou malými. Řídila se tedy pokynem obsluhy, který byl zcela v souladu s plavebním řádem. Následně dala obsluha plavební komory pokyn stěžovateli, aby vplul do plavební komory až za malými plavidly. Toto jednání bylo v rozporu s plavebním řádem i s plavební praxí, neboť malá plavidla mohou být s ohledem na znění čl. 6.28 odst. 3 plavebního řádu umístěna v plavební komoře z důvodů bezpečnosti výhradně za většími plavidly. Stěžovatel na tento pokyn reagoval tak, že vyjádřil obavu z možného vzniku škody či ohrožení života a zdraví osob nacházejících se na malých plavidlech, a i přes tuto výhradu vplul za malými plavidly do plavební komory. Tento manévr, při kterém nebyly následně dodrženy bezpečné boční vzdálenosti jednotlivých aktérů předmětné plavební nehody, měl následně vliv na vznik škody. Před zahájením vyplutí z plavební komory dostal stěžovatel pokyn k odvázání plavidla a vyplutí, přičemž opětovně na daný pokyn reagoval obavou z možného vzniku škody či ohrožení života a zdraví. I přes to, že si byl stěžovatel vědom možných následků, dal pokyn k odvázání plavidla a zahájil manévr vyplutí, při kterém následně došlo k předmětné plavební nehodě a vzniku škody.

[28] V posuzované věci nelze přisvědčit stěžovateli, že byl povinen respektovat pokyn obsluhy plavební komory. Jak vyplývá z citovaného čl. 6.28 odst. 11 plavebního řádu, má vůdce povinnost se řídit pokyny, které nejsou v rozporu s plavebním řádem. Pokyny obsluhy plavební komory nebyly v souladu s plavebním řádem, neboť nebyla dodržena pravidla o vplouvání větších a malých lodí, resp. nebyla respektována obecná preventivní povinnost předcházet vzniku škod a újmám na životech a zdraví ostatních účastníků plavebního provozu. Stěžovatel jakožto kapitán II. třídy se speciální odbornou způsobilostí a znalostí příslušné právní úpravy si měl být vědom, že dané pokyny obsluhy plavební komory nejsou v souladu s plavebním řádem tedy, že se jimi nemá řídit, a to současně za situace, kdy si sám byl vědom a vyjádřil i obavu, že svým následným jednáním může způsobit škodu či jinou újmu.

[29] K údajnému pokynu příslušníků Policie ČR Nejvyšší správní soud konstatuje, že v předcházejících správních řízeních ani v řízení před městským soudem nebylo prokázáno, že by stěžovatel skutečně pokyn k vyplutí od příslušníků dostal, a tedy dle jeho slov se jím musel absolutně řídit. Naopak ze spisového materiálu vyplývá, že stěžovatel dal pokyn k zahájení

manévru vyplutí předčasně, což následně vedlo ke vzniku nehody. Nadto však Nejvyšší správní soud podotýká, že souhlasí s názorem správních orgánů i městského soudu ohledně nemožnosti vnímat takovýto případný pokyn absolutně, byl-li by si stěžovatel vědom možného vzniku škody v důsledku zahájení manévru vyplutí z plavební komory.

[30] Nejvyšší správní soud tedy souhlasí s názorem správních orgánů i městského soudu, že stěžovatel nebyl povinen se řídit danými pokyny obsluhy plavební komory, event. snad zprostředkovanými pokyny příslušníků Policie ČR.

#### IV. C Vady řízení a nepřezkoumatelnost

[31] Jako další důvody kasační stížnosti stěžovatel uvedl vady řízení spočívající v tom, že skutková podstata, z níž správní orgán v napadeném rozhodnutí vycházel, nemá oporu ve spisech, resp. je s nimi v rozporu [§ 103 odst. 1 písm. b) s. ř. s.], a dále nepřezkoumatelnost spočívající v nedostatku důvodů rozhodnutí [§ 103 odst. 1 písm. d) s. ř. s.].

[32] Nejvyšší správní soud tyto kasační námitky neshledal jako důvodné.

[33] V první řadě je nutné zdůraznit, že stěžovatel spatřuje procesní vady a nedostatek důvodů napadeného rozsudku toliko v rozporu ve vnímání, kdo měl a kdo naopak neměl uposlechnout pokynu obsluhy plavební komory, a v nezohlednění ostatních okolností, které mohly mít vliv na vznik nehody. Právní otázka o nezávaznosti pokynu obsluhy plavební komory byla již zodpovězena v předchozí části tohoto rozsudku; soud uzavřel, že stěžovatel neměl respektovat pokyn, který je v rozporu s plavebním řádem a obecnou preventivní povinností vůdce plavidla předcházet škodám a jiným újmám. Proto je irelevantní, z pohledu stanovení příčin plavební nehody, zda stěžovatel měl či neměl časový prostor vysvětlovat cokoli obsluze plavební komory či příslušníkům Policie ČR. Nelze ani přisvědčit stěžovateli, že jednal podle svého nejlepšího přesvědčení tak, aby nedošlo k ohrožení lidského života ani poškození plavidel. Dle přesvědčení Nejvyššího správního soudu je tomu naopak. Stěžovatel před zahájením vyjádřil obavu z možného vzniku škody či ohrožení života a zdraví, tedy si byl vědom rizika, a přesto manévr vyplutí učinil.

[34] Nejvyššího správního soudu uzavírá, že se správní orgány dostatečně zabývaly zjištěním skutkového stavu. Pokud následné hodnocení skutkového a právního stavu není „podle představ“ stěžovatele, nezakládá to bez dalšího procesní vadu. Státní plavební správa i žalovaný se velice podrobně zabývali všemi možnými faktory, které mohly mít vliv na vznik plavební nehody, přičemž Nejvyšší správní soud se ztotožňuje se závěry, že nastala chaotická situace po příjezdu hlídky Policie ČR do plavební komory neměla vliv na míru odpovědnosti stěžovatele za vznik plavební nehody. Pokud by stěžovatel správně vyhodnotil celou situaci a s odkazem na své pochybnosti o správnosti pokynu obsluhy plavební komory zůstal pevně vyvázan v plavební komoře, k plavební nehodě by zřejmě nedošlo.

[35] K námitce nesprávného stanovení podílu zavinění plavební nehody Nejvyšší správní soud uvádí, že tato námitka není rovněž důvodná. Malá plavidla vplula do plavební komory na základě pokynu obsluhy plavební komory, který byl zcela v souladu s plavebním řádem, neboť tato plavidla vplouvala do komory až za plavidly, která nejsou malá, a tedy nikterak neporušila plavební řád či zákon o vnitrozemské plavbě. K závaznosti pokynu obsluhy plavební komory se již kasační soud vyjádřil, přičemž zdůraznil, že určení podílu odpovědnosti je souladné se zjištěným skutkovým stavem.



[36] K nepřezkoumatelnosti rozsudku městského soudu pro nedostatek důvodů Nejvyšší správní soud konstatuje, že ani tato námitka, vznesená toliko v obecné rovině, není důvodná. Rozsudek městského soudu odpovídá požadavkům judikatury Nejvyššího správního soudu na jeho přezkoumatelnost (srov. např. rozsudek ze dne 4. 12. 2003, čj. 2 Ads 58/2003 – 75). Z rozsudku je zjevné, jak ve věci rozhodl, a své rozhodnutí opřel o dostatečně zjištěný skutkový základ. Rozsudek je srozumitelný (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 22. 9. 2010, čj. 3 Ads 80/2009 - 132, nebo ze dne 21. 8. 2008, čj. 7 As 28/2008 - 75). Městský soud vycházel ze správního spisu a informací v něm shromážděných, přičemž ani žalovanému nelze v tomto směru vytknout, že by skutkový základ věci zjistil nedostatečně. Nejvyšší správní soud neshledal v napadeném rozsudku, že by městský soud pochybil při výkladu hmotného a procesního práva či jiným způsobem.

[37] Nejvyšší správní soud uzavírá, že kasační stížnost není důvodná, resp. že neshledal v postupu městského soudu či správních orgánů naplnění ani jednoho z kasačních důvodů.

## V. Závěr a náklady řízení o kasační stížnosti

[38] Nejvyšší správní soud proto ze všech výše uvedených důvodů dospěl k závěru, že kasační námitky stěžovatele nejsou důvodné. Nejvyšší správní soud proto kasační stížnost podle § 110 odst. 1 s. ř. s., poslední věty, zamítl jako nedůvodnou.

[39] O náhradě nákladů řízení rozhodl Nejvyšší správní soud v souladu s ustanovením § 60 odst. 1 s. ř. s. ve spojení s ustanovením § 120 s. ř. s. Stěžovatel neměl ve věci úspěch, a nemá proto právo na náhradu nákladů řízení o kasační stížnosti. Žalovanému v řízení o kasační stížnosti žádné náklady nad rámec běžné úřední činnosti nevznikly, proto soud rozhodl, že se mu náhrada nákladů řízení o kasační stížnosti nepřiznává.

[40] Osobám zúčastněným na řízení Nejvyšší správní soud právo na náhradu nákladů řízení nepřiznal, neboť zde nejsou důvody zvláštního zřetele pro přiznání tohoto práva (§ 60 odst. 7 s. ř. s.), ani těmto osobám nebyla Nejvyšším správním soudem uložena žádná povinnost, při které by jim vznikly náklady v souvislosti s plněním této povinnosti (§ 60 odst. 5 s. ř. s.).

**P o u č e n í :** Proti tomuto rozsudku **n e j s o u** opravné prostředky přípustné.

V Brně dne 2. prosince 2015

JUDr. Lenka Kaniová  
předsedkyně senátu