



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK JMÉNEM REPUBLIKY

Okresní soud v Písku rozhodl v hlavním líčení konaném dne 5. 6. 2017 v senátě složeném z předsedy senátu JUDr. Roberta Pekárka a přísedících Ing. Jaroslava Handrejcha a Václava Zetko, **t a k t o :**

Obžalovaný:

XXXXXXXXXXXXXXXXXX,

narozený dne xxxxxxxxxxxxxxxx,
trvale xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx,

je vinen, že

dne 10.07.2016 v době okolo 16:30 hodin na 157,200 říčním km vodní cesty Vltava, nádrže vodního díla Orlík, okres Písek, jako vůdce vodního skútru značky Yamaha VX 110, výrobní číslo xxxxxxxxxxxxxxxx, ev. označení xxxxxx, plujícího proti proudu, při míjení se s osobní lodí Zvíkov, plující v opačném směru po proudu, v rozporu s ustanovením § 29 odst. 1 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, a v rozporu s ustanoveními § 57 odst. 1 a § 59 odst. 1 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu, nezachoval přiměřenou opatrnost, včas a dostatečně nepřizpůsobil rychlost a trasu plavby tak, aby mohl reagovat na přítomnost a chování jiného účastníka plavebního provozu a po minutí

se s osobní lodí Zvíkov, kdy jeho směr plavby směřoval vpravo za záď plavidla Zvíkov, nedal přednost v plavbě malému plavidlu značky Marine, model 14 M, výrobní číslo xxxxxxxx s přívěsným motorem značky Tohatsu, výrobní číslo xxxxxxxxxxxx 3,68 KW (5HP), vedené xxxxxxxxxxxx, nar. xxxxxxxxxxxx, které křížilo jeho dráhu plavby z pravé strany a plulo ve směru proti proudu, za záď osobní lodi Zvíkov, v důsledku čehož se střetl jím vedený vodní skútr s levým bokem plavidla Marine M14, a to v místě prostředního sedáku, kde se nacházela xxxxxxxxxxxx, nar. xxxxxxxx, která při nárazu utrpěla mnohočetná poranění se zakrvácením dutiny břišní, na jejichž následky po převozu do Nemocnice v Českých Budějovicích téhož dne zemřela,

tedy

- jinému z nedbalosti způsobil smrt proto, že porušil důležitou povinnost uloženou mu podle zákona,

čímž spáchal

- přečin usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 trestního zákoníku.

a odsuzuje se

podle § 143 odst. 2 tr. zákoníku k trestu odnětí svobody v trvání **3 (tří) let**.

Podle § 81 odst. 1 tr. zákoníku a § 82 odst. 1 tr. zákoníku se výkon tohoto trestu podmíněně odkládá na zkušební dobu v trvání **5 (pět) let**.

Podle § 73 odst. 1, odst. 3 tr. zákoníku se obžalovanému **ukládá trest zákazu činnosti** spočívající v zákazu vedení všech druhů plavidel s vlastním strojním pohonem a dalších plavidel k jejichž vedení je vyžadován průkaz způsobilosti vůdce plavidla na dobu **8 (osmi) let**.

Podle § 228 odst. 1 tr. řádu je obžalovaný **povinen uhradit** na náhradě škody poškozené Zdravotní pojišťovně Ministerstva vnitra ČR, pobočka České Budějovice a Plzeň se sídlem Klaricova 19, České Budějovice, IČ: 47114304 částku **32 288,- Kč** a xxxxxxxxxxxx, nar. xxxxxxxx, trvale bytem xxxxxxxxxxxx, částku **21 530,- Kč**.

Podle § 228 odst. 1 tr. řádu je obžalovaný **povinen uhradit** na náhradě nemajetkové újmy poškozené xxxxxxxxxxxx, nar. xxxxxxxxxxxx, trvale bytem xxxxxxxxxxxx, částku **800 000,- Kč** a poškozenému xxxxxxxxxxxx, nar. xxxxxxxxxxxx, trvale bytem xxxxxxxxxxxx, částku **600 000,- Kč**.

Podle § 229 odst. 2 tr. řádu se poškození xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx, nar. xxxxxxxxxxxx, trvale bytem xxxxxxxxxxxx, a xxxxxxxxxxxx, nar. xxxxxxxxxxxx, trvale bytem xxxxxxxxxxxx, odkazují se zbytky nároků na náhradu nemajetkové újmy na řízení ve věcech občanskoprávních.

jak na dovolených, tak s tátou na Vltavě, tento třímístný měli druhým rokem. Před touto nehodou na něm jel hodněkrát, přesný počet neví, ale najezdil s ním určitě minimálně několik desítek hodin. Jezdil s ním na Orlíku. Průkaz vůdce malého plavidla měl bez omezení. Na Orlíku to znal. Jezdil tam okolo kempu, jezdil do zátok se koupat. Na tom místě, kde se stala nehoda, byl dvakrát, jenom tudy projížděl. Na skútru byl s xxxxxxxxxxxx, skútr řídil on. xxxxxxxxxxxx seděl za ním. Parník jel proti nim, on ho obloukem objížděl z jeho pravoboku, jakmile minul zád, tak mu do cesty vjela lodička. Skútr má velmi dobré manévrovací schopnosti, jenom se zatočí a přidá plyn a reaguje. S touthle situací opravdu nemohl nic dělat, nešlo to. Když vyjížděli, aby se vyhnuli parníku, tak si vůbec nevšiml té pramičky. V okolí nějaká plavidla byla, ale byla za nimi. Parník míjel ve vzdálenosti zhruba 15 až 20 metrů od jeho boku. Domnívá se, že jel rychlostí maximálně 40 km/h, plně se věnoval řízení. Když míjeli parník, tak na začátku parníku mával kapitánovi, zdravil to plavidlo levou rukou. Pokud v přípravném řízení uváděl, že jel rychlostí 30 až 35 km/h, tak u hlavního líčení tuto hranici nepatrně zvyšuje, domnívá se, že jel rychlostí maximálně 40 km/h. S tímto skútretem jel maximálně 60 km/h, více nikoli, protože se bál, že by si něco udělal. Když uviděl tu pramičku, bylo to na vzdálenost 3 až 5 metrů, stačil jenom pustit říditka, protože když se pustí plyn, tak skútr za chvíli zastaví. Strhnout řízení nestihl, viděl, že dojde k nárazu. Podle jeho názoru, pokud se pustí plyn, skútr zastaví tak na 6 metrů. Směr plavby nezměnil, jediné, co udělal, bylo, že úplně pustil plyn. Náraz směřoval doprostřed pramice, kde seděla ta dívka. Když se vynořil, tak měl pramici za zády, pramici se skútretem úplně přelítli. Když dostával průkaz vůdce malého plavidla, tak se musel seznámit s předpisy o plavebním provozu, ví, že při křížení platí přednost zprava, to znamená, že dává přednost lodi, která jede zprava, nechá ji projet a minou se dvounásobnou délkou té lodi. Budou se pak míjet levýma bokama. Jakou rychlostí, má jet, když je 50 metrů od břehu, neví. Pokud se týká pozůstalých, tak není den, kdyby na to nemyslel, každý den myslí na tu maminku, chtěl jí kontaktovat, ale jelikož se mu dostalo výhrůžek ze strany médií, bál se o život a měl to i zakázané, tak to neučinil. Potom mu došla trpělivost, napsal mamince poškozené, avšak druhý den to bylo v médiích, proto se pak už bál a nekontaktoval je. Každý den přemýšlí, co mohl udělat líp, domnívá se však, že udělal vše, aby tu dívku zachránil. Domnívá se, že pramice jela rychlostí tak 15 až 20 km/h. Na skútru žádnou technickou závadu neměl. Na výzvu zmocněnce poškozené uhradil náklady pohřbu.

Svědék xxxxxxxxxxxx u hlavního líčení vypověděl, že se s poškozenou vydali na pramici. Jeli na zámek Orlík, který si prohlídli a potom vyrazili dál po proudu, z levé strany je míjel parník, jeli dál, potom uviděl za parníkem na vzdálenost cca 25 až 30 metrů skútr, který se na ně řítí. V tu chvíli mu přišlo, že řidič skútru udělal nějaký manévr doleva, potom to strhl zpět doprava a následně bohužel narazil přímo na prostředek lodi, kde srazil poškozenou. Ta vzápětí spadla do vody, on skočil pro ni, snažil se jí vytáhnout, viděl tam skútr, kdy potom jeden z těch kluků mu pomohl vytáhnout poškozenou na skútr. Když ji vytáhli, tak jí dával umělé dýchání a masáž srdce, jedna paní z parníku mu říkala, jak to má správně dělat. Pak pro ně přijel větší člun, kam přendali poškozenou a přistoupila k němu slečna s pánem, která říkala, že je zdravotnice a ti následně pomáhali poškozenou oživovat. Pramice, kterou si půjčili ve Vystrkově, měla závěsný motor, podle jeho názoru se s ní dát jet 10 až 15 km/h. Parník míjeli ve vzdálenosti zhruba 25 metrů, možná více, měl ho po levé straně. Žádných dalších plavidel si nevšiml, možná z dálky viděl nějaké lodičky, ale bylo to ve vzdálenosti možná 300 metrů. Přes vlny od parníku skákat nechtěl, skútr poprvé uviděl na vzdálenost 25 až 30 metrů. Od té doby, kdy skútr uviděl, do nárazu, uplynuly tak tři nebo čtyři vteřiny, domnívá se, že jel zhruba 65 km/h, je to jeho odhad. Svědek se domnívá, že pár metrů před kolizí udělal řidič skútru nějaký manévr, kdy pro něho nepochopitelně nejprve zahrnul doleva a hned zase doprava na ně. Když poprvé skútr uviděl, tak hned nevyhodnotil, že situace je

nebezpečná, to až pár vteřin potom, kdy uviděl, že se skútr blíží na ně. Ten manévr vlevo udělal skútr asi vteřinu před nárazem. Má prostě zafixované, že skútr udělal pohyb vlevo a pak vpravo. Řidič skútru jej musel vidět na stejnou vzdálenost jako on jeho, ne-li dřív, protože on se koukal rovně na poškozenou a pak až zaregistroval to, že někdo jede zleva. Před nárazem nezaregistroval, že by řidič skútru ubral plyn, možné to je, ale on to nezaregistroval. Náraz do pramice z pohledu řidiče skútru byl kolmo na prostředek, kde seděla poškozená. On po nárazu zůstal na lodi, která se roztočila, uviděl poškozenou a skočil pro ni. Skútr po nárazu zůstal asi 15 metrů od nich. Snažil se poškozenou dostat co nejbliž na místo, kde by ji mohl vytáhnout z vody, což na pramici nešlo, proto to zkoušel na skútr. Ti dva kluci ze skútru na něho spíše hulákali, slušně se nechovali. Ten, co zůstal na skútru, se hrozně zajímal o to, zda má skútr rozbitý nebo poškrábaný. Po nárazu jeden z chlapců spadl do vody, domnívá se, že to byl spolujezdec. Jeden z nich mu pomáhal až potom, kdy na něj třikrát zavolal nebo spíš zařval. Když míjeli parník, tak měl plyn tak na půl až tři čtvrtě, mohl jet tak dvanáct až patnáct km/h. Jeho názor je takový, že obžalovaný na celou situaci reagoval chybně, zpanikařil. Řidič skútru mu následně pomáhal poškozenou vytáhnout. K nárazu skútru do pramice došlo ve vzdálenosti 20 až 25 metrů za parníkem.

Svěděk xxxxxxxxxxxx uvedl, že byl kapitánem parníku, který proplouval místem v době plavební nehody. Samotnou srážku neviděl. Viděl pouze skútr, který najížděl zprava okolo parníku, loďka s poškozenou byla z levé strany. Střet se udál za parníkem, takže samotnou nehodu neviděl. Parník řídil od Zvíkova a u Chrástu naproti zámku se pohybovalo zhruba 10 lidí, z pravé strany jako od Radavy najížděl skútr, který jel podél parníku. Skútr jel proti proudu, hned za záď parníku si zřejmě najížděl na vlny, chtěl si skočit a v tu chvíli trefil pramici. To však neviděl, viděl pouze, jak zahýbá za parník. Jiná plavidla byla po celé ploše, kudy plul, ale v bezpečné vzdálenosti, takže ho nezajímala. Ostatní plavidla byla ve vzdálenosti zhruba do 50 metrů čili také poměrně blízko jeho lodi. Skútr viděl, jak vyjel od zátočiny od Radavy, směr skútru byl takový, že se zařadil vedle parníku, takže se míjeli proti sobě boky. To, že skútr zaregistroval, bylo proto, že když parník řídí, tak sleduje další plavidla, aby k ničemu nedošlo. Pramička najížděla šikmo k pravoboku za záď parníku, jela kolmějším úhlem. Ten skútr jel podélně. Jeho odhad je takový, že skútr jel od boku parníku ve vzdálenosti 5 až 10 metrů. Je to běžné, že skútr jezdí takto blízko. Pohyb skútru sledoval z kormidelny, ta je zhruba uprostřed parníku. Podle jeho odhadu rychlost skútru byla 50 až 60 km/h. Jeden z chlapců na skútru mával, zda to byl řidič nebo spolujezdec, neví, on na pozdrav neodpovídal, ten pozdrav byl spíše na lidi. Rychlost pramice odhadl tak na 15 km/h. Pramice míjela jeho loď tak ve vzdálenosti zhruba 15 metrů. Vůdce pramice mohli jet i dál od parníku, ale neměl k tomu žádný důvod. Parník vytváří vlny za lodí, které se rozšiřují tak do 30 stupňů. Skútr najížděl k vlnám v úhlu 60 nebo 70 stupňů šikmo na záď. Jeho dojem je takový, že vůdce skútru si chtěl skočit na vlnu, tento závěr činí na základě zkušeností s ostatními. O střetu se dozvěděl tak, že dva pasažéři otevřeli dveře u kormidelny a říkali, že za lodí došlo ke srážce. On loď otočil a vracel se k místu střetu. Když viděl, že se snaží dívku vytáhnout na skútr, tak se domnívá, že se toho účastnili všichni tři. Na místě, kde k nehodě došlo, je větší provoz, protože je to u zámku, na tomto místě se lidé i koupají. Ten den viděl posádku skútru poprvé, respektive neregistruje, že by je viděl toho dne předtím.

Svěděk xxxxxxxxxxxx uvedl, že v kritickém momentu byl na parníku v kormidelně, zastával funkci lodníka. Registroval jedoucí skútr a po levoboku viděl jet lodičku s dívkou a klukem. Řidič skútru jej pozdravil, on mu odpověděl v momentě, kdy je míjel. Pak uslyšel ránu, otočil se a viděl, co se stalo. Z místa, kde byl, viděl, jak skútr, tak pramici. V době, kdy poprvé uviděl skútr, tak se pohyboval ve vztahu k parníku tak, že jel proti němu, byl po pravoboku ve vzdálenosti tak 10 metrů. Rychlost skútru odhaduje mezi 60 až 70 km/h. Tento

odhad činí v kontextu toho, že má patnáctiletou praxi jízdy na rychlých motorových člunech. Pracoval ve firmě, která se zabývala prodejem, servisem skútrů. Na pohybu skútru jej nic neobvyklého nezaujalo, prostě jel rychle a blízko. V inkriminovanou dobu tam byla spousta lodí, všichni se snažili sami sobě uhýbat, skútr se tam objevil poměrně dost rychle a ve zlomku vteřiny je minul. Pohybovalo se tam možná 4 nebo 5 lodí, které byly ve vzdálenosti 50 až 100 metrů od parníku. Oni volí cestu tak, aby projeli bezpečně pokud možno kolem všech. Mají přednost před těmito plavidly, ale někdy se musí i uhýbat. Pramice se z pohledu směru parníku pohybovala víceméně kolmo, možná trochu šikmo směrem za zád'. Když byl skútr zhruba na úrovni kormidelny, tak se pozdravili. Když je skútr míjel, tak jel rovnoběžně s nimi, bylo mu jasné, že to stočil na vlnu za parník. Skutečný pohyb skútru přímo vteřiny před nárazem neviděl, viděl ho do doby, kde je minul, pak uslyšel ránu a otočil se. Ze své praxe na těchto věcech ví, jak to láká si skočit za protijedoucí lodí na vlnu. Že by došlo ke změně rychlosti na skútru, to znamená, zda řidič ubral plyn, uvedl, že to nezaregistroval. Pramice je míjela zhruba ve vzdálenosti do 20 metrů od boku parníku, jela poměrně pomalu. Pokud vůdce skútru pustí plyn, tak podle jeho úsudku vodní skútr jedoucí rychlostí 60 km/h zastaví na 40 až 50 metrů. Nicméně v momentě, kdy se pustí plyn, tak toto plavidlo nereaguje na zatáčení. Pak začali vbíhat lidi do kormidelny, aby zavolali záchranku, nejdříve se kluci snažili vytáhnout dívku na skútr, pak jí přendali na nějakou menší jachtu, která se tam objevila a začali ji resuscitovat, jelikož nejevila známky života. Místo střetu za parníkem odhaduje na vzdálenost 30 až 40 metrů. V momentě, kdy uslyšel ránu, tak se otočil a viděl, jak se točí pramice dokola.

Svěděk xxxxxxxxxxxx u hlavního líčení uvedl, že viděl, jak jede skútr s dvěma kluky a potom, jak narazil do pramičky. Pracoval na parníku v baru, což je na zádi a viděl, jak kluci jedou kolem. To, že se na ně díval, bylo proto, že jej ten skútr upoutal. Skútr projel kolem parníku po pravém boku v protisměru plavby parníku, od boku jel přibližně kolem 10 metrů. Pohyb skútru byl takový, že se stácel za zád' lodí. Podle zvuku odhadl rychlost skútru na 50 km/h. To však slyšel od lidí, on sám rychlost odhadnout neumí. Myslí si však, že jel rychle. Za zád' lodi registroval pramici, z místa, kde obsluhoval, bylo vidět i za zád' parníku. Pohyb skútru sledoval do doby střetu. Skútr jel po pravoboku, pak se stácel za zád', za zádí mírně nadskočil na vlně, a pak narazil do pramičky. Skútr do pramice narazil kolmo do levého boku doprostřed. Že by skútr před střetem měnil směr jízdy, vůbec neví. Když došlo k nárazu, tak skútr pramici přeskočil. Po střetu, když skútr pramici přeletěl, tak pasažéři skútru byli ve vodě, následně odešel za kapitánem sdělit mu, aby parník otočil. Poskytování první pomoci dívce již nesledoval. Podle jeho odhadu došlo ke střetu 20 metrů za zádí parníku.

Svěděk xxxxxxxxxxxx u hlavního líčení vypověděl, že byl svědkem tragické nehody, kdy skútr, na kterém byl jako spolujezdec, se srazil s motorovou pramicí. Koupali se s výhledem na Orlický zámek, potom obžalovaný viděl, pak přijíždí parník, a že jede směrem na ně, tak nasedli na skútr a chtěli se uhnout. Jeli vlevo okolo parníku, pramice byla schovaná za ním, vyjížděla zpoza něj. Na okraji parníku došlo ke srážce. Obžalovaný podle jeho názoru nedělal žádný nebezpečný manévr, domnívá se, že to byla tragická nehoda. Obžalovaný jel celou dobu opatrně, samozřejmě to udělat nechtěl. Celou dobu, kdy jeli na skútru, měli na sobě vesty, bok parníku míjeli ve vzdálenosti tak 8 až 10 metrů. V době, kdy parník míjeli, tak na tachometr nekoukal, ale celý den jezdil obžalovaný rozumně, když se několikrát kouknul na tachometr, tak tam bylo 40 nebo 50 km/h, víc ne. Podle jeho názoru v době, kdy jeli okolo parníku, mohli jet tak 40 km/h. Pramici zaregistroval, když vyjížděla zpoza parníku, byla za ním schovaná, srazili se s ní u pravého zadního rohu. Úhel nárazu do pramice byl z jeho pohledu kolmo, narazili do přední nebo střední části. Po nárazu byl ve vodě, 10 až 15 vteřin mu trvalo, než si uvědomil, co se stalo, viděl, že obžalovaný v náručí drží dívku a

plave směrem k němu. Řekl mu, ať přiveze skútr, on na něj nasedl a pádloval směrem k obžalovanému. Pak dívku společně vytáhli na skútr, už tam byl i další mladík z pramice. Pak přendali poškozenou na jinou loď. Bezprostředně po nehodě se o stav skútru ani on, ani obžalovaný rozhodně nestarali. S obžalovaným se vůbec nebavili o tom, že skútr je poškozený. Když míjeli parník, tak on na pasažéry parníku nemával, nedíval se na ně. Podle jeho názoru došlo ke střetu s pramicí tak 5 metrů za parníkem. Před střetem obžalovaný mírně zatočil a asi trochu zpomalil.

Svěděk xxxxxxxxxxxx u hlavního líčení vypověděl, že stál na břehu naproti zámku Orlík a z pravé strany slyšel přijíždět skútr, na kterém byly dvě osoby. Skútr přijížděl z jeho pohledu zprava, když se s parníkem minul, tak došlo ke srážce s menším plavidlem. O té malé loďce, která byla za parníkem, on ze svého pohledu vůbec nevěděl. Skútr zaregistroval proto, že byl slyšet z dálky motor. Plavidlo viděl od místa, kde stál, na vzdálenost 200 či 150 metrů. Rychlost skútru si netroufá odhadovat, myslí si však, že se blížil rychle. Když se přiblížil k parníku, tak evidentně zpomalil. V blízkosti žádná jiná plavidla neregistroval, o té pramici nevěděl až do nárazu. Pramice musela být schovaná za parníkem, protože ani on ji ze svého pohledu neviděl. V jakém úhlu do sebe plavidla narazila, neví, bylo to rychlé. Po nárazu se loďka točila, byla porouchaná, bylo vidět, že má naražený bok, byl promáčklý. Po nárazu několik lidí popadalo do vody, kolik jich bylo, neví. Pak volali o pomoc, přijel tam malý člun a někoho vytahovali z vody. Když sledoval pohyb skútru, tak se mu ničím nebezpečný nezdál, blížil se poměrně rychle, ale přišlo mu, že výrazně zpomalil, jakmile se přiblížil k parníku. Usuzuje to z toho, že se jednak snížila hlasitost motoru a za druhé mu to i opticky přišlo, že zpomalil. V Chrástu byl od dopoledne až do doby, kdy se nehoda stala, do té doby tam žádné jiné skútry neviděl. Podle jeho odhadu ke kolizi mezi pramicí a skútreem došlo ve vzdálenosti pár metrů za zádi parníku, zhruba tak do 5 metrů. Nezaregistroval, že by skútr před nárazem udělal nějaký manévr.

Svědčyně xxxxxxxxxxxx vypověděla, že byla se svými dcerami na výletě, jely na parníku, seděly po pravé straně. Najednou zaregistrovala, že něco kolem rychle projelo, upozornila na to děti, řekla jim:“ hele, něco rychle projelo“, pak už ví jen to, že se něco řešilo, že je tam někdo ve vodě, že potřebuje pomoc. Šla se tam podívat, viděla, jak se tam točí dokola pramice, že jsou tam nějakí lidé ve vodě. Skútr jí zaujal rychlostí, kterou okolo nich projížděl, podle ní to byla velká rychlost. Byla překvapená, že něco takhle rychlého tam jede, proto se na to zaměřila. Jakou rychlostí však skútr projížděl, nedokáže říci, nedokáže to odhadnout. V době, kdy skútr pozorovala, tak jel rovně kolem parníku. Přestože seděla v protisměru jízdy parníku, tak na místo, kde došlo ke srážce, výhled neměla. Než se aktivně zapojila do první pomoci poskytované té dívce, tak nejprve radila ústně tomu pánovi, který seděl vedle muže, který držel poškozenou. Ona jim říkala, ať jí resuscitují. V době, kdy jim takto radila, byli na skútru, pak teprve přijel člun, kam se dívka přendala. V době, kdy skútr projížděl kolem parníku, tak nezaznamenala, že by ubral plyn, myslí si, že jel stále stejnou rychlostí. Žádná jiná plavidla, která by se na místě takto rychle pohybovala, nezaznamenala.

Svěděk xxxxxxxxxxxx u hlavního líčení uvedl, že byli svědky nehody, kdy vodní skútr vletěl na pramičku, kde byly dvě osoby. Skútr jel z jedné strany parníku, takže neviděl pramicí, která jela po druhé straně parníku a v plné rychlosti do ní narazil. K nárazu došlo za zádi parníku, skútr ho podjížděl, kluci na skútru jeli hodně svižně, rychlost však nedokáže odhadnout. Do pramice skútr narazil čelně, spíše do zadní poloviny. Po nárazu někdo spadl do vody. Od nehody byl vzdálen zhruba 300 metrů. Má zkušenosti s řízením vodního skútru, podle jeho názoru, když se vypne plyn, tak jede ještě nějakých 5 nebo 6 metrů. Domnívá se, že vůdce skútru mohl pramicí vidět na vzdálenost 10 až 11 metrů.

Svěděk xxxxxxxx u hlavního líčení uvedl, že byl na výletě s rodinou na přehradě, jeli parníkem, a když přijížděli k zámku Orlík, tak kolem nich přešel skútr, načež viděli, že se lidé otáčejí, samotnou srážku neviděl. Došel proto nahoru za kapitánem parníku, aby zastavil a volali rychlou pomoc. Pak se snažil dát slečně první pomoc. Skútr jel po pravé straně parníku asi 15 až 20 metrů od boku, jel rovně směrem k zádi. Pohyb vodního skútru pozoroval asi do vzdálenosti 10 metrů za parníkem. Na skútru seděly dvě osoby, když je míjeli, tak si myslí, že spolujezdec na ně mával, zdravil lidi na parníku. Zda se řidič skútru věnoval řízení nebo zda zdravil, si nepamatuje. Samotnou srážku také neviděl. Když se po chvíli na místo podíval, tak na skútru ani na pramici nikdo nebyl. Pramice se točila dokola. Po chvíli si všiml, že jedna osoba drží nad vodou další osobu, což byla ta dívka. Dívku držel člověk, který se s ní plavil na pramici. Ti dva ze skútru byli na vodě, rozhodně si nevšiml, že by se snažili dát poškozené první pomoc, neměli žádnou snahu plavat k tomu člověku, který se dívku snažil vytáhnout.

Svěděk xxxxxxxxxxxx, zpracovatel odborného stanoviska Státní plavební správy, uvedl, že při zpracování odborného stanoviska vycházeli z podkladů, které dostali od Policie ČR, což byly úřední záznamy osob, které událost pozorovaly, dále z výpovědi obžalovaného a následně i z protokolu o hlavním líčení ze dne 5. 4. 2017, který mu byl doručen. Po zhodnocení všech těchto důkazů dospěl k závěru, že plavidla se k sobě přibližovala v kolizních kurzech, to znamená, že jejich kurzy se křížily a v tu chvíli platí pravidla plavebního provozu, která říkají, že plavidlo, které pluje vysokou rychlostí nebo malé plavidlo, které pluje mimo výtlačný režim plavby, dává vždy přednost ostatním plavidlům. V případě křížení potom platí i pravidlo, které říká, že platí přednost zprava, stejně jako na silnici, tedy plavidlo, které máme po svém pravém boku, tak tomu se dává přednost. V tomto případě se jednalo o malá plavidla s vlastním strojním pohonem, to znamená, že žádným právním předpisem není dána jejich vzájemná přednost, byla to rovnocenná plavidla. Ať už nehodu posuzovali z hlediska toho plavidla plujícího vysokou rychlostí, respektive malého plavidla, které pluje mimo výtlačný režim, tak i z pohledu pravidla pro křížení plavby, tak v obou případech vůdce vodního skútru měl dát přednost malému plavidlu, které vedl pan xxxxxxxx s poškozenou. Pohyb plavidel na vodních nádržích se řídí zákonem č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě a vyhláškou č. 67/2015 Sb. o pravidlech plavebního provozu. Obecné záležitosti vyplývají ze zákona a jako existují na silnici pravidla silničního provozu, tak existují pravidla plavebního provozu, která jsou dána vyhláškou č. 67/2015 Sb.. Zde jsou detailně rozpracovány povinnosti vůdců plavidel a ostatních účastníků plavebního provozu. Ze zákona potažmo z vyhlášky jsou dány určité body a určité směry plavby plavidel, jsou tam určeny termíny potkávání, předjíždění, křížení. Předjíždění v tomto případě je možno zcela vyloučit, potkávání by nastalo za situace, kdyby kurzy nebyly kolizní, kdyby se plavidla potkávala rovnoběžně, ve chvíli, kdy kurzy jsou kolizní, tedy kdy se kříží, tak se jedná o křížení směru plavby. V tomto případě z důkazů, které jsou k dispozici, zejména ze svědeckých výpovědí možno uzavřít, že plavidla jela v kurzu střetovém, jednalo se jednoznačně o křížení. Povinností vůdce plavidla vodního skútru bylo změnit směr jízdy, umožnit volné projetí plavidlu a vyhnout se vpravo. Podle vyhlášky o pravidlech plavebního provozu v § 7 odst. 3 je uvedeno, že do 50 metrů od břehu na přehradních nádržích je povinnost plavidel dodržovat rychlost do 10 km/h, pokud mají ukazatel rychlosti, pokud ne, tak jet ve výtlačném režimu. Ze svědeckých výpovědí a z dalších známých skutečností mimo jiné i ze záznamu pořízeného policií místa, kde mělo dojít ke střetu, tak lze dovodit, že obě plavidla byla vzdálena více jak do 50 metrů od břehu. Nevztahovala se tedy na ně povinnost maximální rychlosti do 10 km/h, případně jet ve výtlačném režimu. Dle názoru svědka nehodu zavinil vůdce vodního skútru, spoluzavinění na způsobení plavební nehody u druhého vůdce plavidla neshledává. Pokud vůdce vodního skútru míjel parník a tento mu zakrýval

celou plochu za plavidlem, tak vůdce vodního skútru měl počítat s tím, že na lodní cestě se mohou pohybovat i ostatní účastníci plavebního provozu a to jak plavidla, tak i osoby se koupající, což je také účastník plavebního provozu. Ve chvíli, kdy někdo jede někam, kam nevidí, tak musí být připraven na to, že tam něco může být a je jeho povinností přizpůsobit buď rychlost nebo alespoň směr plavby tak, aby vždy měl před sebou určitý úhel, kam vidí a mohl reagovat. Vodní skútr má jednu velkou výhodu v tom, že ve chvíli, kdy je snížen výkon pohonné jednotky, tak plavidlo poměrně rychle zastaví. Ve chvíli, kdy jede skútr 50 nebo 60 km/h a ubere se plyn, tak čerpadlo vodního skútru přestane dávat reaktivní pohon, přestane posunovat vodním skútrům směrem dopředu, zmáčená plocha se výrazně zvětší a odpor prostředí dokáže plavidlo velice rychle zbrzdit. Pokud by vůdce skútru výrazně ubral plyn, je pravděpodobné, že by nedošlo k tomu, že vodní skútr plavidlo Marine přejel, ale že by do něho jenom narazil. Vyhláška o plavebním provozu neuvádí, v jaké vzdálenosti v metrech se mají plavidla minout, vyhláška pouze stanoví, že to musí být bezpečně. Z důkazů, které měl svědek k dispozici, dovozuje, že obě plavidla minula plavidlo Zvíkov a přejížděla jeho záďovou vlnu. Každá půjčovna plavidel, která je umístěna na vodní cestě, je provozována pouze se souhlasem plavebního úřadu, t.j. Státní plavební správy. Součástí povolení je i provozní řád půjčovny, v tomto provozním řádu jsou základní znaky, základní pravidla, jak se vůdce plavidla má chovat a pak zde mohou být i některá ustanovení, která chrání majetek půjčovny, například, že je zakázáno přistávat u kamenitého břehu. Pokud je v půjčovním řádu půjčovny, která vlastnila plavidlo Marine, uvedeno, že je s plavidlem zakázáno přibližovat se na vzdálenost menší jak 200 metrů k velkým plavidlům, tak se svědek domnívá, že jde o zkomolený text původní vyhlášky č. 344/1991 Sb., kde bylo uvedeno, že malá plavidla nesmí křížit vzdálenost jiného nebo velkého plavidla ve vzdálenosti menší jak 200 metrů. V tomto případě se však vůdce plavidla má řídit zejména zákonem o vnitrozemské plavbě a vyhláškou o pravidlech plavebního provozu, které jsou nadřazené řádu půjčovnímu. Z provedených důkazů a z dostupných svědeckých výpovědí dále svědek učinil závěr takový, že k nárazu skútru do plavidla Marine došlo kolmo nebo skoro kolmo. Z dostupných důkazů nejsou žádné známky snahy vůdce skútru nějakým způsobem se překážce t.j. plavidlu Marine vyhnout. Zřejmě tedy o té překážce, do které narazil, vůbec nevěděl. Vůdce skútru nemohl být ani oslepen sluncem, protože v době nehody bylo slunce nad zámkem a on plul proti proudu. Nabízí se tedy jediné vysvětlení a to, že se řidič nevěnoval řízení. Nebyla zjištěna žádná reakce vůdce skútru, že by se snažil uhnout a vyhnout se druhému plavidlu ani ubrat plyn. Z fotodokumentace je zřejmé, že plavidlo Marine je z jednoho boku, odkud náraz směřoval, prohnuté. Pokud by vůdce plavidla skútru ubral plyn, došlo by k zanoření přídě, a podle názoru svědka by nedošlo k tomu, že by skútr přejel plavidlo Marine. Dle názoru svědka k nárazu došlo ve chvíli, kdy skútr plul v kluzu, jinak si svědek nedokáže představit, že by plavidlo Marine přejel. Pokud se týká vodního skútru Yamaha, který taktéž v rámci odborného stanoviska posuzoval, tak ten je schopen vyvinout rychlost 70 až 80 km/h, ale záleží na technickém stavu jak motoru, tak čerpadla, tedy turbíny. Dosažení rychlosti 60 km/h by mělo být bez problémů, záleží na aktuálním technickém stavu. Svědek má za to, že z rychlosti 50 až 60 km/h je skútr schopen zastavit do vzdálenosti 20 metrů. Plavidlo Marine je schopno vyvinout rychlost tak do 20 km/h, záleží to na rozložení hmotnosti na plavidle a v počtu přepravovaných osob. Vodní skútr Yamaha neměl platnou technickou způsobilost, přičemž souvislost mezi neplatnou technickou způsobilostí a plavební nehodou samotnou shledána nebyla, nebyla ani uplatněna žádná technická závada. To vyplývá mimo jiné i z toho, že plavidlo do měsíce po nehodě prošlo technickou prohlídkou bez problémů. Z toho, že došlo ke kolmému nárazu skútru do pramice, lze dovodit, že ze strany vůdce skútru nedošlo k žádné reakci.

U hlavního líčení dne 6. 4. 2017 byly se souhlasem procesních stran podle § 211 odst. 6 tr. řádu přečteny úřední záznamy o podaném vysvětlení sepsané s xxxxxxxxxxxx, xxxxxxxxxxxx a xxxxxxxxxxxx.

Z úředního záznamu sepsaného s xxxxxxxxxxxx vyplývá, že byl s dcerou na prohlídce zámku Orlík, a když byli na terase zámku, uslyšeli ránu. Otočili se a ve vodě mezi výběžkem na protějším břehu a zámekem ve vodě bylo několik osob a loďka, která jezdila bez osádky dokola. On sám srážku neviděl.

Z úředního záznamu o podaném vysvětlení sepsaného s xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx vyplývá, že byl s přítelkyní na člunu na Orlické přehradě, když v odpoledních hodinách okolo 16:30 hodin byli poblíž zámku Orlík, který si fotil. Když uslyšel za sebou ránu, tak se otočil a dalekohledem se koukal po vodní hladině, co se stalo. Viděl, že na hladině jezdí nějaká loďka bez osádky a několik osob ve vodě a vodní skútr bez osádky. Došlo mu, že asi došlo ke srážce, a když tam přijeli, tak přeložili dívku do jejich člunu. Z parníku k nim přistoupili nějaký muž a žena a začali dívku resuscitovat až do doby, než přijeli ke břehu v přístavišti pod zámekem Orlík, kam dívku vynesli.

Z úředního záznamu o podaném vysvětlení sepsaného s xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx vyplývá, že kotvil s vodním skútreem na výběžku Chrást naproti zámku Orlík a pozoroval provoz na vodní hladině, kde ho zaujala jízda vodního skútru, na kterém jeli ve směru z pohledu na hladině zprava doleva dvě osoby. Zaujala ho rychlá jízda skútru, protože v místě, kde jel, byl docela hustý provoz. Skútr jel proti parníku a v okolí bylo podle jeho odhadu asi dalších šest plavidel. Sledoval, že skútr projížděl blízko parníku, který jel zleva doprava. Viděl, jak si řidič skútru stoupl a snažil se skútr rozhoupat, povyskočit. Skútr minul parník a za parníkem došlo ke srážce skútru s jednou zde jedoucích lodí, kdy viděl, jak skútr narazil do boku lodě a tuto celou přeletěl. Viděl také letět ve vzduchu tři osoby, ty spadly do vody, potom slyšel volání o pomoc, a pak se na místo srážky sjížděly další lodě, kdy na jednu z těchto lodí někoho vytáhli a odjeli s ním k protějšimu břehu. Potom pouze pozoroval, jak na hladině v místě srážky sedí dvě osoby na skútru a čekaly.

Z odborného stanoviska - rozboru plavební nehody Státní plavební správy vyplývá, že příčinou plavební nehody – střetu vodního skútru a plavidla Marine bylo jednání vůdce vodního skútru, kterým byl dne 10. 7. 2016 xxxxxxxxxxxx. Jmenovaný jako účastník plavebního provozu porušil zákonem stanovenou povinnost 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. Vůdce vodního skútru plujícího mimo výtlačný režim plavby neponechal plavidlu Marine dostatek místa, aby mohlo pokračovat v plavbě a nemuselo přitom měnit směr nebo rychlost plavby a porušil tedy povinnost stanovenou v § 57 pravidel plavebního provozu. V době, kdy řídil vodní skútr a zahajoval plavbu, si měl zjednat přehled o hustotě plavebního provozu v místě, o pohybu ostatních účastníků plavebního provozu a to i vzhledem k rychlosti, jakou se později rozhodl plout a plul. Věděl anebo mohl vědět, že plavební provoz je v místě zahuštěný. Tuto situaci navíc musel registrovat i v době své plavby z lokality Lavičky k zámku Orlík, kdy proplouval s vodním skútreem plavebním provozem nejzatíženější oblastí vodní nádrže Orlík. V době, kdy při vedení vodního skútru minul loď Zvíkov a za její zadní částí směřoval směr plavby vodního skútru vlevo, tak měl a mohl předpokládat, že v prostoru, který mu při míjení plavidla zakrývalo plavidlo Zvíkov, se mohou nacházet ostatní účastníci plavebního provozu. xxxxxxxxxxxx měl upravit rychlost svého plavidla a uvažovanou trasu plavby tak, aby ve směru své plavby měl dostatečně rozhled a včas mohl

zareagovat na chování jiného účastníka plavebního provozu. To i s ohledem na to, že účastníkem plavebního provozu nejsou jen další vůdci plavidel, ale i osoby, které se na vodní cestě koupou nebo koupou za pomoci nafukovacího předmětu. Jsou to účastníci, kteří se pohybují malou rychlostí a mají omezené možnosti manévrování v porovnání s vodním skútre. Z dostupných materiálů lze zrekonstruovat směry plavby vodního skútru a plavidla Marine jako kurzy, které se protínají za zádi plavidla Zvíkov. Obě plavidla směřovala na záďovou vlnu vytvořenou plavbou plavidla Zvíkov s tím, že na vlny budou najíždět kolmo. Pokud by na případ plavební nehody byl aplikován § 59 křížení směru plavby odst. 1 pravidel plavebního provozu, bylo by porušení povinnosti na straně vůdce vodního skútru xxxxxxxxxxxxxx. Odst. 1 stanoví povinnost plavidla, které má jiné plavidlo po pravém boku dát tomuto plavidlu přednost plavby a vyhnout se křížení směru plavby před jeho přídílí. Plavidlo, které pluje z pravé strany, zachová svůj směr plavby. V obou uvedených případech dle ustanovení § 57 nebo § 59 pravidel plavebního provozu byla na straně vůdce vodního skútru povinnost uvolnit plavební dráhu plavidlu Marine. Skutečnost, že se vodní skútr střetl s plavidlem Marine kolmo, vypovídá o tom, že vůdce vodního skútru se zcela nevěnoval vedení plavidla. Nereagoval změnou směru plavby vodního skútru na skutečnost, že jím vedené plavidlo se přibližuje k jinému plavidlu a nestačil na křížení směru plavby obou plavidel zareagovat. V případě snahy o zabránění střetu s plavidlem Marine by z jeho strany došlo k pokusu o změnu směru plavby a nedošlo by k nárazu kolmo, ale pod určitým úhlem závislým na reakci vůdce plavidla a možnostech vodního skútru. V případě vodního skútru se jedná o plavidlo s velmi dobrými plavebními vlastnostmi, kdy i díky reaktivnímu pohonu plavidlo reaguje téměř okamžitě na vychýlení řídítek vůdcem plavidla.

Soud dále vyžádal doplnění odborného stanoviska Státní plavební správy o technickou specifikaci a charakteristiku obou plavidel, t.j. vodního skútru Yamaha a plavidla Marine. Ze stanoviska Státní plavební správy vyplývá, že vodní skútr je určen pro plavbu v kluzu, dno je tvarováno tak, aby vytvářelo při pohybu po vodní hladině hydrodynamický tlak směřující vzhůru a plavidlo bylo vytlačováno nad hladinu. V režimu plavby v kluzu dodává pohonná jednotka dostatek výkonu pro dopředný pohyb plavidla, čerpadlem proudí dostatek vody velkou rychlostí a natočením proudu vody z podélné osy plavidla od čerpadla dochází ke změně směru plavby okamžitě. Manévrovací schopnosti jsou tedy při plavbě v kluzu velmi dobré, na pohyby řídítek reaguje okamžitě. Při plavbě ve výtlačném režimu plavby, v režimu, kdy trup plavidla je ponořen ve vodě, množství a síla vody proudící z čerpadla je malá, jsou schopnosti manévrování plavidla horší. Na zhoršení schopnosti manévrovat se podílí velká smáčená plocha, tedy velký odpor okolního prostředí a malé množství vody vytlačované čerpadlem. Výhledu vůdci plavidla v případě vodního skútru nebrání žádná konstrukce. Schopnost vůdce plavidla manévrovat s plavidlem ve velké míře závisí na jeho zkušenostech a předvídavosti. Vodní skútr Yamaha VX 1100 může dosahovat rychlosti mezi 70 až 80 km/h. Z maximální rychlosti je vodní skútr schopen zastavit bez použití brzdy na vzdálenost cca 30 metrů při okamžitém snížení otáček motoru na minimum. Tím dojde k rychlému zanoření trupu plavidla, zvětší se jeho smáčená plocha a tím odpor prostředí, které při absenci síly zajišťující pohyb vodního skútru vpřed zajistí výrazné snížení dopředné rychlosti vodního skútru. Z rychlosti 50 až 60 km/h je uvedený vodní skútr schopen zastavit na vzdálenost cca 20 metrů. Pokud se týká plavidla Marine, jedná se o celohliníkové nýtované otevřené plavidlo o délce 4,12 metru, šířce 1,40 metru. Je konstruováno jako nepotopitelné. V plavidle jsou instalovány tři příčné lavice. Plavidlo s obsazením dvou osob je schopno dosáhnout rychlosti do cca 20 km/h. Je schopno plavby v kluzu. Plavidlo je schopné zastavit z rychlosti cca 20 km/h na vzdálenost zhruba 20 metrů.

Z pitevního protokolu xxxxxxxxxxxxxxxx a xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx. vyplývá, že příčinou smrti xxxxxxxxxxxxxxxx bylo zakrvácení dutiny hrudní.

Ze spisového materiálu dále vyplývá protokol o ohledání věci, konkrétně vodního skútru Yamaha, který vedl obžalovaný a dále fotodokumentace tohoto plavidla, kde je mimo jiné patrné i jeho poškození na přední straně skútru. Z protokolu o ohledání věci plavidla Marine a z fotodokumentace je zřejmé poškození tohoto plavidla na jeho levé straně, když je zde dobře viditelné poškození (prohnutí boku) tohoto plavidla.

Spisový materiál je dále doplňován situačními náčrtky svědků, kteří nehodu pozorovali, přičemž situační zakreslení plavidel a místa střetu bylo od svědků žádáno i v průběhu hlavního líčení. Na základě těchto náčrtků lze dovodit, že vodní skútr vedený obžalovaným se pohyboval po pravé straně boku parníku směrem k jeho zádi, plavidlo Marine se pohybovalo v kolmějším úhlu ve vztahu k parníku a směřovalo taktéž za jeho záď. Ke střetu obou plavidel pak došlo za zádi osobní lodi Zvíkov spíše za pravou zadní částí podélné osy tohoto plavidla.

Ze spisového materiálu dále vyplývá provozní a půjčovní řád půjčovny lodí – Marine hotel Orlík, z kterého se mimo jiné podává, že je zakázáno přibližovat se s plavidlem z půjčovny k ostatním plavidlům, zejména k plavidlům loďní dopravy, plout do směru jejich plavby a křížit jejich dráhu ve vzdálenosti menší než 200 metrů. Při protisměrné plavbě dvou plavidel se plavidla vzájemně vyhýbají vpravo po levém boku.

Z listinných důkazů je dále zřejmé, že v době vzniku plavební nehody dne 10.7.2016 nebyla schválena technická způsobilost plavidla – skútru k provozu na vodních cestách. Posledním dnem, kdy byla schválena technická způsobilost plavidla byl 22.5.2016. Obžalovaný je vlastníkem průkazu vůdce malého plavidla a to od 19.11.2015.

K osobě obžalovaného xxxxxxxxxxxxxxx bylo z popisu rejstříku trestů zjištěno, že jde o osobu dosud soudem netrestanou a ze zprávy Vyšší odborné školy a Střední průmyslové školy dopravní vyplývá, že ke dni podání zprávy obžalovaný opakuje třetí ročník, přičemž žádost o opakování byla podána v řádném termínu a zdůvodněna vysokou mírou absence v průběhu školního roku 2015/2016. Příčinou četných absencí byly zdravotní důvody. Jeho chování je po celou dobu v souladu se školním řádem a bylo doposud hodnoceno stupněm výborně.

Před samotným hodnocením důkazů je třeba předeslat, že v daném případě soud posuzoval střet plavidel na vodní hladině. Při posuzování této nehody lze částečně analogicky vycházet z podobných nuancí a soudní praxe jako u nehod v silniční dopravě, kdy řidič motorového vozidla je povinen dodržovat ustanovení zákona na pozemních komunikacích a vůdce plavidla je povinen chovat se v mezích vyhlášky č. 67/2015 Sb. o pravidlech plavebního provozu, respektive zákona č. 114/2005 Sb. o vnitrozemské plavbě. K naplnění zákonných znaků skutkové podstaty trestného činu je nezbytné, aby zavinění pachatele v daném případě v nedbalostní formě zahrnovalo všechny znaky objektivní stránky trestného činu, t.j. jednání a následek a příčinný vztah mezi nimi. Pokud jde o nedbalostní zavinění, jež je jedním ze znaků skutkové podstaty přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1,2 tr. zákoníku, je dle ustálené soudní praxe analogicky při posuzování dopravních nehod na pozemních komunikacích, hranice okolností, jež řidič může či nemůže předvídat, nelze vymezovat jen v hypotetické rovině, ale je zapotřebí vždy vycházet z existujících objektivních okolností vyplývajících z určité dopravní situace, která může být charakterizována celou řadou faktorů, například určitým místem, povahou komunikace, chováním dalších účastníků

silničního provozu, stavem a povahou motorového vozidla a podobně. Takové okolnosti řidič vnímá svými smysly a může je pak hodnotit podle svých řidičských znalostí i dalších subjektivních dispozic.

Pokud je dána určitá analogie při posuzování této nehody s dopravními nehodami na pozemních komunikacích, tak na druhou stranu soud registruje určité odlišnosti při posuzování nehod na pozemní komunikaci a na vodní hladině, která je dána zejména místem, kde k nehodovému ději došlo. U této plavební nehody nebylo možno s takovou přesností určit místo střetu obou plavidel (na pozemních komunikacích typicky dle odpadlých součástí vozidel či dřecích stop). U této plavební nehody nebylo možno dle zajištěných stop a stupně deformace zjistit přesnou rychlost obou plavidel, přičemž i v tomto případě existuje přesná metodika v případě střetu motorových vozidel na pozemních komunikacích, jak na základě deformací vozidel tuto rychlost určit (například dle katalogu stupně poškození a deformací vozidel). V případě této plavební nehody nelze ani přesně zjistit trajektorii pohybu plavidel například zpětnou simulací, tak jako je tomu u nehod v silniční dopravě.

O to větší význam měly pro soud výpovědi svědků, kteří byli u hlavního líčení slyšeni, kteří sice vnímali událost subjektivně i z určitého úhlu pohledu, ale měly pro soud zásadní význam.

Provedené důkazy soud hodnotil jak jednotlivě, tak zároveň v jejich souhrnu. Dospěl přitom k závěru, že se obžalovaný dopustil jednání tak, jak je popsáno ve výrokové části rozsudku. Na základě právě svědeckých výpovědí v kontextu s odborným stanoviskem Státní plavební správy a svědecké výpovědi zpracovatele stanoviska xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx bylo možno poměrně podrobně a věrohodně zrekonstruovat a zanalyzovat průběh nehody a na základě toho pak ve věci spolehlivě rozhodnout. Jak již bylo konstatováno výše, nelze zcela přesně při absenci jakýchkoli stop zjistit rychlost jízdy vodního skútru řízeného obžalovaným. Obžalovaný v přípravném řízení uvedl, že rychlost jím vedeného plavidla bylo maximálně 35 km/h, u hlavního líčení pak toto rozmezí posunul od 30 do 40 km/h. Na základě svědeckých výpovědí mimo jiné i svědků, kteří mají zkušenosti s řízením obdobných druhů plavidel, lze uzavřít, že rychlost skútru, který obžalovaný řídil, byla vyšší, přičemž rozmezí 50 až 60 km/h udalo nezávisle na sobě větší množství svědků. Je však nutno konstatovat, že rychlost vodního skútru, který obžalovaný vedl, nebyla pro posouzení věci zásadní. Zásadní pro posouzení trestní odpovědnosti jednání obžalovaného bylo to, že pokud zvolil směr jízdy jím vedeného plavidla za zád' osobní lodi Zvíkov, měl a mohl předpokládat, že se v prostoru za zádi této lodi mohou pohybovat další plavidla, ale i další osoby například plavci a měl zachovat potřebnou míru opatrnosti. Pokud obžalovaný řídil skútr poměrně vysokou rychlostí, měl přizpůsobit rychlost jízdy a způsob vedení vodního skútru této konkrétní situaci a měl předpokládat, že se v místě za osobní lodí mohou nacházet další účastníci plavebního provozu, a to ať už plavidla či případně i koupající se osoby. Z výpovědí svědků mimo jiné i z výpovědi kapitána osobní lodi vyplynulo, že v místě nehody byl poměrně velký provoz ostatních plavidel, přičemž o této skutečnosti měl nepochybně povědomost i obžalovaný, který se krátce před nehodou poblíž tohoto místa koupal a i jak dříve uvedl několikrát tímto místem již předtím projížděl. Z provedených důkazů lze uzavřít, že obžalovaný způsob vedení vodního skútru a i rychlost jízdy hrubým způsobem podcenil, na vzniklou situaci, kdy za osobní lodí se v kolizním kurzu přibližovalo další plavidlo Marine, nereagoval, respektive jízdu absolutně nezvládl a v důsledku jeho jednání došlo k nárazu jím vedeného vodního skútru do plavidla Marine. Ze svědeckých výpovědí nevyplývalo, že by obžalovaný na vzniklou situaci reagoval adekvátně, zejména pak ubráním plynu či změnou směru jízdy. S největší pravděpodobností se obžalovaný dostatečně nevěnoval řízení plavidla, o čemž

svědčí to, že na vzniklou situaci prakticky vůbec nereagoval ať již změnou směru či ubráním plynu. Soud shledává pochybení a zavinění na vzniku této nehody, potažmo na jeho následku výlučně na straně vůdce vodního skútru, t.j. na straně obžalovaného. Vůdce plavidla Marine se na vzniku nehody a jeho následcích nijak, a to ani částečně, nespolutodílel. Vůdce plavidla Marine minul osobní loď Zvíkov v bezpečné vzdálenosti, což potvrdili nezávisle na sobě prakticky všichni svědci, kteří toto plavidlo viděli a následně směřoval plavidlo konstantním směrem za zád' osobní lodí a to rychlostí maximálně 15 až 20 km/h, aniž by nepředpokládaně či náhle měnil směr plavby. Dle názoru soudu vůdce plavidla Marine neměl možnost střetu zabránit, když tento závěr činí mimo jiné v kontextu s mechanismem střetu, kdy vodní skútr narazil do pramice prakticky v kolmém úhlu. Je třeba poukázat i na technickou specifikaci plavidla Marine, jehož rychlost potažmo manévrovací schopnosti byly ve vztahu k vodnímu skútru mnohonásobně nižší. Z výpovědi svědka xxxxxxxx u hlavního líčení pak vyplynulo, že vodní skútr uviděl na vzdálenost 25 až 30 metrů. Minimálně na stejnou vzdálenost pak musel v případě, že by se řádně věnoval řízení vodního skútru, vidět plavidlo Marine i obžalovaný. Pokud došlo k nárazu vodního skútru do plavidla Marine v kolmém úhlu a to do levého boku plavidla, je zřejmé, že obžalovaný jakožto vůdce plavidla pochybil a nese výlučné zavinění na vzniku a následcích této nehody. Obhajoba obžalovaného v tom směru, že nemohl nic dělat, že se na něho vyřítila pramice a on nestačil na věc reagovat, je obhajoba lichá a nekorespondující s provedeným dokazováním.

Pokud se týká právní kvalifikace jednání, kterým byl obžalovaný uznán vinným, tak ohledně plavidel, která se pohybují na vodních cestách a nádržích, jsou obecné náležitosti dány zákonem č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě a vyhláškou č. 67/2015 Sb. o pravidlech plavebního provozu.

Na základě provedeného dokazování zejména svědeckých výpovědí lze uzavřít, že obě plavidla se k osobě přibližovala v kolizních kurzech, je tedy nutno aplikovat pravidla při křížení plavby. Podle § 59 odst. 1 vyhlášky č. 67/2015 Sb. o pravidlech plavebního provozu (dále jen pravidla plavebního provozu), plují-li plavidla takovými směry, že se jejich dráhy kříží a mohlo by vzniknout nebezpečí kolize, plavidlo, které má jiné plavidlo po pravém boku, dá tomuto plavidlu přednost v plavbě a vyhne se křížení směru plavby před jeho přídílí. Plavidlo, které pluje z pravé strany, zachová svůj směr plavby. Obžalovaný tedy nedostál povinnosti uvedené v citovaném ustanovení vyhlášky o pravidlech plavebního provozu, o čemž svědčí mimo jiné prakticky kolmý náraz vodního skútru do pramice Marine. Obžalovaný současně porušil ustanovení § 57 odst. 1 vyhlášky o pravidlech plavebního provozu, kdy jako vůdce plavidla plujícího mimo výtlačný režim, neponechal dalšímu plavidlu dostatek místa, aby mohlo pokračovat v plavbě a nemuselo přitom měnit směr nebo rychlost plavby. Obžalovaný se tedy nechoval tak, jak mu ukládá ustanovení § 29 zákona č. 114/1995 Sb., kdy nezachoval přiměřenou opatrnost a nechoval se tak, aby nedošlo ke vzniku škody na majetku a k ohrožení lidského života.

Obžalovaný tedy svým riskantním a nezodpovědným jednáním porušil více důležitých povinností uložených mu zákony upravující bezpečnost vodní dopravy. Při svém manévru s vodním skútrelem neměl spoléhat na to, že za osobní lodí se nebude vyskytovat další účastník plavebního provozu, naopak měl povinnost uzpůsobit vedení a rychlost plavidla tomu, že se za osobní lodí mohou nacházet další plavidla či osoby. Za porušení důležité povinnosti ve smyslu § 143 odst. 2 tr. zákoníku není možno mechanicky považovat porušení jakéhokoliv předpisu, ale jen takové povinnosti jejíž porušení má zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život, jestliže tedy jejím porušením může snadno dojít k takovému následku (R 11/1964). Aby bylo možné uznat, že jde o porušení důležité povinnosti vyplývající ze

zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce nebo uložené podle zákona, musí soud zjistit, že mezi porušením této povinnosti a následkem trestného činu je příčinná souvislost (R 31/1966, R 39/1963 a R 5/1962). Pokud při vzniku smrtelného následku spolupůsobilo více příčin (například jednání obžalovaného a poškozeného), je třeba hodnotit každou příčinu pro vznik následku zvlášť a určit její důležitost pro následek, který z jednání pachatele nastal. V daném případě, jak je již konstatováno shora, má soud za to, že mezi porušením povinnosti a následkem trestného činu je příčinná souvislost a na vzniku smrtelného následku se nikdo další nespolutodílel. Pro posouzení této nehody pak neměla žádný podstatný vliv ani ta skutečnost, že na předmětném plavidlu, které obžalovaný vedl, nebyla schválena technická způsobilost plavidla k provozu na vodních cestách, jelikož tato skutečnost se na vzniku nehodového děje nespolutodílela. Obžalovaný žádnou technickou závadu na jím vedeném plavidle neuplatňoval a ani žádná závada na plavidle zjištěna nebyla, o čemž mimo jiné svědčí i to, že poměrně krátce po nehodě byla technická způsobilost schválena. Obžalovaný tedy naplnil všechny zákonné znaky skutkové podstaty přečinu usmrcení z nedbalosti podle § 143 odst. 1, 2 tr. zákoníku, neboť tím, že porušil shora citovaná ustanovení vyhlášky o plavebním provozu a zákona o vnitrozemské plavbě, způsobil nevratný a neodčinitelný následek v podobě smrti jednoho z účastníků nehody.

Při rozhodování o druhu a výměře trestu vycházel soud z ustanovení § 39 tr. zákoníku a přihlédl zejména k povaze a závažnosti činu, k osobě obžalovaného a možnostem jeho nápravy a k dalším okolnostem, které je soud povinen při svém rozhodování vážít. Povahu a závažnost jednání obžalovaného je nutno uvést konstatováním, že trestný čin byl spáchán nedbalostním jednáním obžalovaného, což ho sice z trestní odpovědnosti nevyvíňuje, ale tuto skutečnost je nutno vzít v úvahu při rozhodování o druhu trestu. V tomto posuzovaném případě je stupeň společenské nebezpečnosti činu zvyšován především způsobeným následkem, kterým byla smrt osmnáctiletého člověka. Následek jeho jednání je nevratný, neodčinitelný a vedl ke ztrátě lidského života. Je nepochybné, že neukázněné a nezodpovědné chování obžalovaného způsobilo tragédii nejen pro účastníky nehody, ale též pro mnoho blízkých přátel a zejména rodiče poškozené. Obžalovaný měl přistupovat k vedení vodního skútru s náležitou pokorou a respektem k životu a zdraví nejen svému, ale i ostatních. Takto se nezachoval a způsobil tragický následek, který navždy ovlivní kvalitu a způsob života nejen jeho, ale zejména pozůstalých rodičů. Na druhou stranu je nutno přihlédnout i k okolnostem polehčujícím. Soud přiznal obžalovanému polehčující okolnost dle § 41 odst. 1 písm. f) tr. zákoníku, kdy obžalovaný se činu dopustil ve věku 19 let, t.j. ve věku blízkém věku mladistvých. Dále obžalovanému náleží polehčující okolnost dosud řádného způsobu života, což vyplývá z obsahu rejstříku trestů a z evidence přestupků, t.j. polehčující okolnost dle ustanovení § 41 odst. 1 písm. o) tr. zákoníku. Podstatnou skutečností pro soud je mimo jiné i to, že z provedených důkazů v rámci hlavního líčení nevyplývalo, že by se obžalovaným podobným, nezodpovědným způsobem, to znamená, že by ohrožoval ostatní účastníky plavebního provozu, choval opakovaně. Nebylo zjištěno, že by jezdil riskantně či nepřiměřeně v době před touto posuzovanou nehodou. Částečně se soud pozastavil nad tím, zda obžalovanému lze přiznat upřímnou lítost za spáchaný trestný čin. Z vystoupení obžalovaného v rámci hlavního líčení a i jeho postoje v přípravném řízení je soud určitým způsobem na rozpacích. Tímto soud samozřejmě nemá na mysli způsob jeho obhajoby, kterou se obžalovaný hájil (jakožto obžalovaný se může hájit způsobem, který uzná za vhodný), nicméně jednoznačné vyjádření, které by samozřejmě vyžadovalo velkou dávku odvahy a pokory zejména k pozůstalým rodičům dle názoru soudu neučinil. Z výpovědí většiny svědků také nebylo zjištěno, že by se obžalovaný nezapojil do poskytování první pomoci poškozené, naopak byl aktivní.

Pokud soud tedy vážil všechny tyto okolnosti, kdy lze opět při rozhodování o druhu trestu využít soudní judikatury a soudní praxe analogicky jako při ukládání trestů pachatelům dopravních nehod v silniční dopravě, dospěl k závěru, že jsou splněny podmínky pro uložení trestu, který není spojen s přímým omezením jeho svobody. Obžalovaný sice porušil důležitou povinnost vyplývající z již citovaných ustanovení vyhlášky o pravidlech plavebního provozu, nezachoval přiměřenou míru opatrnosti, což vyústilo v tragický následek, nicméně žádná další okolnost na straně obžalovaného se na vzniku tohoto nehodového děje a tragického následku nespolutodílela. Takto má soud na mysli zejména vliv alkoholu či jiných návykových látek. Pokud by tomu tak bylo (a soud registroval, že se nehoda stala v den narození obžalovaného), nepochybně by soud přistoupil k ukládání trestu nepodmíněného. V tomto případě má soud za to, že trest výchovný je s to splnit účel trestu, zejména vzhledem k dosavadnímu řádnému způsobu života obžalovaného a k možnostem jeho nápravy. Trest byl ukládán v rozmezí trestní sazby dle § 143 odst. 2 tr. zákoníku, kde tr. zákoník umožňuje uložit trest odnětí svobody od 1 roku do 6 let. Trest odnětí svobody v trvání 3 let, t.j. v maximální možné výměře, kdy lze trest podmíněně odložit s podmíněným odkladem na zkušební dobu v maximální výměře t.j. v trvání 5 let, je s to splnit účel trestu i z pohledu individuální a generální prevence. Jelikož se obžalovaný dopustil trestného činu jako vůdce plavidla v souvislosti s touto činností, je namísto vzhledem ke splnění výchovné složky trestu dle § 73 odst. 1, 3 tr. zákoníku ukládat i trest zákazu činnosti v rozmezí stanoveném trestním zákonem od 1 roku do 10 let. Po zvážení všech podstatných okolností s ohledem na neodčinitelný následek jeho jednání byl obžalovanému uložen trest zákazu vedení všech druhů plavidel s vlastním strojním pohonem a dalších plavidel, kterýchž vedení je vyžadován průkaz způsobilosti vůdci vozidla ve výměře 8 let, který akcentuje závažnost činu a výchovnou složku trestu.

V rámci adhézního řízení soud rozhodoval o nárocích na náhradu škody Zdravotní pojišťovny Ministerstva vnitra a o nároku na náhradě škody poškozenému xxxxxxxxxxxx za účelně vynaložené náklady pohřbu. Zdravotní pojišťovna Ministerstva vnitra se řádně a včas připojila s nárokem na náhradu škody, a pokud je tento nárok doložen i konkrétním rozpisem léčebným úkonů, byl shledán důvodným a obžalovanému byla uložena podle § 228 odst. 1 tr. řádu povinnost uhradit jmenované pojišťovně částku ve výši 32 288,- Kč. Současně byla obžalovanému uložena povinnost uhradit na náhradě škody poškozenému xxxxxxxxxxxx částka 21 530,- Kč za prokazatelně účelně vynaložené náklady pohřbu.

Pokud se týká nemajetkové újmy u sekundárně poškozených osob, tak matka poškozené xxxxxxxxxxxx se připojila s nárokem na náhradu nemajetkové újmy v částce 3 000 000,- Kč, otec xxxxxxxxxxxx pak v částce 2 000 000,- Kč. Při rozhodování o nemajetkové újmě sekundárně poškozených osob soud zohledňuje skutečnosti na straně poškozených i na straně škůdce. Do roku 2013 do nabytí účinnosti nového občanského zákoníku byly vyhláškou pevně stanovené částky pro nejbližší pozůstalé a to ve výši 240 000,- Kč. Novela občanského zákoníku zrušila pevné částky pro sekundární oběti. Pokud jde o výši finanční částky jako nemajetkové újmy, tak soud měl na paměti aktuální judikaturu, když hodnotil jednotlivá kritéria tak, jak jsou stanovena v rozhodnutí Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 2844/14 ze dne 22.12.2015 a v rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 4 Tdo 1402/2015 ze dne 12.4.2016 a rozsudku téhož soudu sp. zn. 6 Tdo 1421/2015 ze dne 18. 5. 2016. Dosavadní judikatura doporučuje pro stanovení této náhrady rozpětí 240 000,- až 500 000,- Kč u nejbližších osob. Na straně pozůstalých poškozených soud zkoumal zejména:

- a) intenzitu vztahu pozůstalých se zemřelým,
- b) věk zemřelé a pozůstalých osob,

- c) otázku hmotné závislosti pozůstalých na usmrcené osobě,
- d) případné poskytnutí jiné satisfakce.

Na straně obžalovaného pak soud posuzoval zejména:

- a) jeho postoj k dané věci,
- b) dopad události do duševní sféry obžalovaného,
- c) jeho majetkové poměry,
- d) míru zavinění, eventuálně míru spoluzavinění zemřelé osoby.

Pokud byla rodičům zemřelé přiznána nemajetková újma v částkách převyšujících doporučené rozpětí stanovené Nejvyšším soudem ČR, bylo to zejména z následujících důvodů:

Zemřelá byla jedinou dcerou pozůstalých rodičů, k dopravní nehodě došlo v 18 letech jejího věku. Je samozřejmé, že rodiče psychicky špatně nesou tu skutečnost, že tím byli připraveni o možnost mít eventuálně vlastní vnoučata. Jakkoli citová vazba mezi zemřelou a matkou byla pochopitelně vyšší a to z toho důvodu, že zemřelá žila s matkou ve společné domácnosti, zatímco otec žil mimo jejich společné bydliště, tak i vztah otce k zemřelé soud považuje za pěkný a ničím narušený. Aktuálně hmotná závislost rodičů na nezletilé nebyla dosud žádná, zemřelá se připravovala na budoucí povolání. Smrt jediného potomka zanechala na rodičích následky na psychologickém stavu, matka se dodnes léčí a užívá zklidňující léky. Matka byla s dcerou v denním kontaktu a jejich vztah by se dále rozvíjel. Tím, že byl tento vztah náhle ukončen, bylo i nenávratně poznamenáno právo matky na rodinný život, čímž jí byla způsobena újma, která snižuje její důstojnost a vážnost ve společnosti. Pokud jde poskytnutí jiné satisfakce, tak obžalovaný byl za dopravní nehodu v trestním řízení odsouzen za přečin usmrcení z nedbalosti, když tento rozsudek dosud nenabyl právní moci. Jak již bylo konstatováno výše, soud nepřiznal obžalovanému polehčující okolnost upřímné lítosti, jelikož jednoznačné a srozumitelné vyjádření ve vztahu k rodičům zemřelé za celou dobu trestního stíhání neučinil. Pokud jde o okolnosti na straně obžalovaného, tak v trestním řízení nebylo shledáno žádné spoluzavinění zemřelé na plavební nehodě a vzniklém následku. Pokud jde o majetkové poměry obžalovaného, tak bylo zjištěno, že je dosud student, nedosahuje žádného příjmu. Obžalovaný dosud jako finanční satisfakci uhradil pouze částečné náklady pohřebního a to matce, žádnou další finanční satisfakci dosud neučinil. Pokud byla rodičům zemřelé přiznána nemajetková újma v částce převyšující doporučené rozpětí 240 000,- Kč až 500 000,- Kč, bylo to i proto, že soud si je vědom toho, že rodičům zesnulé se přihodila vůbec ta nejhorší možná situace v životě, kdy rodiče přežijí své vlastní dítě. Zvýšení nemajetkové újmy nad doporučené rozpětí je dále odůvodněno mimo jiné tím, že se jedná o jejich jediné dítě, na kterém byli oba rodiče velmi citově vázáni. Další mimořádnou okolností v tomto případě je to, že dcera zemřela ve věku 18 let v době, kdy matce bylo 37 let a otcovi 35 let. Všichni tedy měli ještě produktivní věk před sebou a dcera zemřela rodičům prakticky na prahu dospělosti. Je samozřejmé, že v případě úmrtí jediné dcery rodičů žádné zadostiučinění včetně finančního nemůže napravit skutečně vzniklou újmu. Smyslem je s přihlédnutím k hlediskům přiměřenosti pouze tuto újmu zmírnit. Při konkrétním vymezení přiznaných částek nemajetkové újmy měl soud za to, že je pokud se týká výše přiznaných nároků nutno tyto diferencovat. Rozdílnou výši přiznané nemajetkové újmy soud odůvodňuje tím, že otec zemřelé nežil s matkou a dcerou ve společné domácnosti a jeho citová závislost nemohla být na stejné úrovni jako u matky a zemřelé. Z těchto podstatných důvodů byla matce přiznána náhrada nemajetkové újmy ve výši 800 000,- Kč a otcovi ve výši 600 000,- Kč. V daném případě soud tedy zjistil existenci vzájemných specifických okolností, které odůvodnily

prolomení horní hranice doporučeného rozmezí výše peněžité náhrady nemajetkové újmy tzv. relutární náhrady, tak jak byla dosud stanovena judikaturou Nejvyšším soudem ČR.

Pokud rodiče zesnulé požadovali na náhradě nemajetkové újmy částky vyšší 3 000 000,- Kč, respektive 2 000 000,- Kč, byli odkázáni se zbytkem uplatněných nároků na řízení ve věcech občanskoprávních v souladu s ustanovením § 229 odst. 2 tr. řádu.

P o u ě n í : Proti tomuto rozsudku je možno podat odvolání do osmi dnů ode dne jeho písemného doručení ke Krajskému soudu v Českých Budějovicích prostřednictvím Okresního soudu v Písku ve dvojím vyhotovení, jež má odkladný účinek.

Státní zástupce tak může učinit pro nesprávnost kteréhokoli výroku, obžalovaný pro nesprávnost výroku, který se ho přímo dotýká, zúčastněná osoba pro nesprávnost výroku o zabránění věci, poškozený, který uplatnil nárok na náhradu škody, pro nesprávnost výroku o náhradě škody. Osoba oprávněná napadat rozsudek pro nesprávnost některého jeho výroku může jej napadat také proto, že takový výrok učiněn nebyl, jakož i pro porušení ustanovení o řízení předcházejícím rozsudku, jestliže toto porušení mohlo způsobit, že výrok je nesprávný nebo chybí (§246 odst. 1 tr.ř.).

Ve prospěch obžalovaného mohou rozsudek odvoláním napadnout kromě obžalovaného a státního zástupce i příbuzní obžalovaného v pokolení přímém, jeho sourozenci, osvojitel, osvojenec, manžel a druh. Státní zástupce tak může učinit i proti vůli obžalovaného. Je-li obžalovaný zbaven způsobilosti k právním úkonům nebo je-li jeho způsobilost k právním úkonům omezena, může i proti vůli obžalovaného za něho v jeho prospěch odvolání podat též jeho zákonný zástupce a jeho obhájce (§247 odst. 2 tr.ř.).

Odvolání musí být ve shora uvedené lhůtě odůvodněno tak, aby bylo patrné, ve kterých výrocích je rozsudek napadán a jaké vady jsou vytýkány rozsudku nebo řízení, které rozsudku předcházelo. Státní zástupce je povinen v odvolání uvést, zda je podává, byť i z části, ve prospěch nebo v neprospěch obviněného. Odvolání lze opřít o nové skutečnosti a důkazy (§249 odst. 1, 2, 3 tr.ř.).

V P í s k u dne 5. 6. 2017

JUDr. Robert Pekárek, v.r.
předseda senátu

Za správnost vyhotovení:
Ludmila Chvostová

Toto rozhodnutí nabylo právní moci a vykonatelnosti dne 13.7.2017 – vina, trest a 13.9.2017 zcela.

Doložku právní moci vyznačila dne 9. 10. 2017 Lxxxxx Cxxxxxxx