

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta právnická

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Plzeň 2024

Vojtěch Beneš

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Katedra veřejné správy

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vodní doprava ČR

Předkládá: Vojtěch Beneš

Vedoucí diplomové práce: JUDr. Tomáš Louda, CSc.

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

Fakulta právnická

Akademický rok: 2023/2024

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení:	Bc. Vojtěch BENEŠ, Dipl.tech.
Osobní číslo:	R22N0002P
Studijní program:	N0421A220001 Veřejná správa
Téma práce:	Vodní doprava na území ČR
Zadávací katedra:	Katedra veřejné správy

Zásady pro vypracování

Vodní doprava na území dnešní České republiky je historicky min. od středověku. A tak právní rámec a vymezení práv spojených s obchodem a s dopravou na řekách a s námořní plavbou má bohatý vývoj. Vedle toho i široký rozsah dotčených státních organizací a rozdělení jejich kompetencí: Ministerstvo dopravy – odbor plavby, Ministerstvem dopravy zřízené organizace: Státní plavební správa a Ředitelství vodních cest ČR, Ministerstvem zemědělství zřízené organizace: Povodí Vltavy, Povodí Labe a Povodí Moravy.

Cílem práce je Právní vymezení uživatelských práv, odpovědností a povinností při užívání vodních cest jako veřejného prostoru k dopravě. Voda je předně chráněný zdroj českým právem i právem EU, ale také dopravní cestou i zdrojem potravy. Pro dopravu je vyžívána země, voda a vzduch. Zatímco se základními pravidly pro pozemní dopravu jsme vzděláváni již na základní škole, tak pro dopravu na vodě, popř. pod vodou, a ve vzduchu se s pravidly a právním vymezením se uživatel seznamuje až svou profesionalizací specializovaným studiem, kvalifikačnímu kurzy pro vůdce plavidel nebo formou jednorázových školení pro laické uživatele.

Práce bude zaměřena na veřejný prostor a analyzovat individuální práva užívání, tedy dostupnost, obeznamenost uživatelů, druhy oprávnění a požadavky na jejich získání. Pro pohled z pozice uživatele bude práce analyzovat jeho a vzájemná práva a povinnosti vůči různým správcům a provozovatelům vodních toků a ploch, vodních děl (zdymadel, plavebních komor, vývazišť a kotvišť), kam a za jakých podmínek uživatel konkrétního plavidla smí a nesmí. Rovněž bude zaměřena na regulaci a podporu vodní dopravy z pohledu místních samospráv, státní správy (např. správců vodních toků) a soukromých provozovatelů (např. mol). S právní regulací souvisí i porušování předpisů, stejně tak jako s užíváním veřejného prostoru souvisí i negativní zkušenosti z těžko kontrolovaného užívání a složitostí vzájemných majetkových a správcovských práv a povinností.

Zpracování práce bude v rozsahu:

Kapitola 1. Úvod: historický vývoj vodní dopravy a její právní úpravy.

Kapitola 2. Právní úprava vodní dopravy právem ČR i EU: kompetence, odpovědnosti a povinnosti, jak z pozice veřejné správy, tak také uživatelů, v kontextu na stupni kvalifikace, rozsahu uživatelských oprávnění, druhu plavidel a vodních děl, a mezinárodní přesah oprávnění vůdců plavidel.

Kapitola 3. Individuální práva plavby a užívání: dostupnost a statistický vývoj individuální plavby (počtu plavidel, oprávnění vůdců plavidel), dotazníkovým šetřením podložený výzkum obeznamenosti uživatelů o vzájemných právech a povinnostech vůči různým správcům a provozovatelům vodních toků a ploch, vodních děl (zdymadel, plavebních komor, vývazišť a kotvišť), kam a za jakých podmínek uživatel konkrétního plavidla smí a nesmí.

Kapitola 4. Regulace, podpora a zkušenosti veřejné správy s vodní dopravou: dotazníkovým šetřením a rozhovory podložený přehled zkušeností místních samospráv a zástupců státní správy o pozitivních a negativních např. v kombinaci se souběhem cyklostezek na březích vodních toků, úroveň kontrolovatelnosti a vymahatelnosti povinností uživatelů.

Kapitola 5. Závěr: souhrnné vyhodnocení kapitol 3. a 4., důsledků a vývoje uživatelských práv, odpovědností a povinností při užívání vodních cest.

Rozsah diplomové práce:
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

- HAVLAN, Petr, SOCHOROVÁ, Dagmar a kolektiv. *Majetek státu v teorii a praxi*. Praha: Leges, 2021. 352 stran. ISBN:978-80-7502-455-8
- HAVLAN, Petr, JANEČEK, Jan a kolektiv. *Majetek územních samosprávných celků v teorii a praxi*, 2. aktualizované a podstatně doplněné vydání. Praha: Leges, 2015. 400 stran. ISBN: 978-80-7502-057-4
- STRNAD, Zdeněk a kolektiv. *Vodní právo*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Fakulta rybářství a ochrany vod, 2013. 226 stran. ISBN: 978-80-87437-45-2
- KULT, A. *Dějiny právních vztahů k vodám na území České republiky*. Vyd. 1. Praha: Výzkumný ústav vodohospodářský T.G. Masaryka, 2014. ISBN 978-80-87402-20-7
- BASTL, Zdeněk. *Století československé námořní plavby*. Praha: Mare Czech, 2021. 308 stran. ISBN: 978-80-86930-74-9
- FORMA, Petr a KOLAŘÍK, Tomáš. *O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe*. Praha: Plavba a vodní cesty, 2018. 152 stran. ISBN 978-80-27029-58-7
- Kolektiv autorů. *Labsko-ultavská plavba XXVI*. Praha: Mare Czech, 2020. 72 stran. ISBN: 978-80-88215-49-3
- Kolektiv autorů. *Pravidla plavebního provozu*. Praha: Mare Czech, 2020. 142 stran. ISBN: 978-80-88215-40-0
- JANDA, Miloš. *Základy plavební nauky*. Praha: Mare Czech 2017. 194 str. ISBN: 978-80-86930-98-5
- PTÁČEK, Petr. *Bezpečně na tekoucí vodě*. Petr Ptáček, 2015. 104 stran. ISBN: 978-80-260-7217-1
- NĚMCOVÁ, Klára kolektiv zaměstnanců Státní plavební správy. *Plavební ročenka 2021*. Praha: Státní plavební správa, 2022. 83 stran. ISBN 978-80-88215-74-5.
- SLAVÍK Herbert. *Naše léto, voda, lodě*. Praha: WWA photo, 2021. 264 stran. ISBN: 978-80-905398-5-3

Vedoucí diplomové práce: **JUDr. Tomáš Louda, CSc.**
Katedra veřejné správy

Datum zadání diplomové práce: **31. března 2023**
Termín odevzdání diplomové práce: **31. března 2024**


JUDr. et PhDr. Stanislav Balík, Ph.D.
děkan



JUDr. Tomáš Louda, CSc.
vedoucí katedry

V Plzni dne 7. února 2024

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Vodní doprava ČR“ zpracoval samostatně a že jsem vyznačil prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpal způsobem pro vědeckou práci obvyklým.

V Praze dne 31. března 2024

Vojtěch Beneš

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu diplomové práce JUDr. Tomáši Loudovi za jeho cenné rady, doporučení a trpělivost při vedení mé diplomové práce. Zvláštní poděkování za vstřícnost a ochotu při získání potřebných podkladů patří pracovníkům Státní plavební Správy, Moravského rybářského svazu, z.s. a instruktorům vůdců malých plavidel a společnosti TERRAPIENO s.r.o. Rovněž bych chtěl poděkovat všem účastníkům dotazníkového šetření, kteří se ho zúčastnili, a tím mi pomohli v průzkumu v empirické části práce.

Obsah

Úvod	1
1. Historický vývoj vodní dopravy a její právní úpravy	2
1.1 Desáté až dvanácté století	3
1.2 Třinácté až patnácté století	4
1.3 Šestnácté až devatenácté století	5
1.4 Dvacáté a jednadvacáté století	7
2. Právní úprava vodní dopravy	12
2.1 Správní orgány	13
2.2 Vodní cesty	18
2.3 Plavidla	23
3. Individuální práva plavby a užívání	28
3.1 Právo plavby – omezení plavebního provozu	28
3.2 Oprávnění k vedení plavidel	30
3.3 Vedení plavidel ve vlastnictví půjčoven	31
3.4 Vývoj individuální plavby	31
4. Projevy v praxi	35
4.1 Přehled plavební nehodovostí	35
4.2 Státní plavební správa	39
4.3 Plavba a rybářství	40
5. Závěr	49
Resumé	51
Seznam zkratk a pojmů	52
Seznam použité literatury a zdrojů	53
Příloha č. 1 - Výklad k pojmu „obytná loď“ od Ministerstva zemědělství	56

Úvod

Vodní doprava na území dnešní České republiky historicky sahá až do doby kamenné. Právní rámec a vymezení práv spojených s obchodem, dopravou po řekách a s námořní plavbou má proto dlouhodobý a bohatý vývoj. Vedle toho je i široký rozsah dotčených státních organizací a rozdělení jejich kompetencí: Ministerstvo dopravy – odbor plavby a ministerstvem dopravy zřízené organizace: Státní plavební správa a Ředitelství vodních cest České republiky a ministerstvem zemědělství zřízené státní podniky: Povodí Vltavy, Povodí Labe a Povodí Moravy.

V současné době jsou pro dopravu využívány země, vzduch i voda. Voda je předně českým právem i právem EU chráněna jako přírodní zdroj, využívaný zároveň k získávání potravy, ale i jako dopravní cesty. Zatímco se základními pravidly pro pozemní dopravu jsme vzdělávání již na základní škole, tak s předpisy pro dopravu na vodě se uživatel seznamuje až svou profesionalizací specializovaným studiem, kvalifikačnímu kurzy pro vůdce plavidel nebo formou jednorázových školení pro laické uživatele.

Souhrnným cílem této diplomové práce je globální právní vymezení uživatelských práv, odpovědností a povinností při užívání vodních cest jako veřejného prostoru k dopravě.

Prvním dílčím cílem je analýza individuálních práv užívání, za jakých podmínek a situací. Zohlednění vlivu práv a povinností vůči správcům a provozovatelům na vodních cestách, kam a za jakých podmínek uživatel konkrétního plavidla smí a nesmí. Zaměření na regulaci a podporu vodní dopravy z pohledu státní správy, místních samospráv a soukromých provozovatelů.

Druhým dílčím cílem je objasnění, potvrzení nebo vyvrácení předpokladu souvislosti nevhodnosti malých plavidel s výjimkou pro způsobilost pro vedení plavidla z půjčoven. U nich je kontrola dodržování právních regulací ztěžována odlehlostí a různorodostí ve vzájemných majetkových a správcovských právech.

1. Historický vývoj vodní dopravy a její právní úpravy

Počátky využívání řek na území dnešní České republiky k vodní dopravě podle archeologických nálezů sahají do střední doby kamenné, tedy do období 6000 až 4000 př. n. l. Další nálezy pak dokládají například využívání řeky Labe v mladší době bronzové (1200 až 800 př. n. l.). Jelikož doprava zboží v tomto raném období byla jinak možná pouze po úzkých a neudržovaných stezkách s pomocí mezků, představovala možnost dopravy po vodních tocích významný průlom. Z období doby železné, kdy na našem území sídlili Keltové, přímé doklady o provozování vodní plavby zatím chybí. V důsledku stěhování národů ve čtvrtém až šestém století našeho letopočtu došlo k přerušení řady dosud využívaných obchodní cest a lze tedy předpokládat, že s tím bylo spojeno rovněž utlumení vodní dopravy. Přítomnost vodní dopravy na našich tocích je následně doložena archeologickými nálezy z konce šestého století, tedy z období slovanského osídlení.¹

V dobách Velkomoravské říše bylo uspořádání společnosti postaveno především na rodinách svobodně hospodařících sedláků, resp. jejich rodin provázaných i společným majetkem. S obdělávanou půdou poblíž zdrojů vody bylo spojeno i vnímání a právo na tuto vodu. Vodní toky byly tehdy považovány za soukromé a za součást přilehlých nebo protínajících pozemků. Toto obyčejové právo se vyvíjelo z užívání řeky, jako zdroje a hybné síly, po několik generací a z vymezení se vůči ostatním, žijícím nebo chtějícím se usadit v dosahu.

V souvislosti s upevňováním moci panovníka postupně vznikala tzv. hradská správa včetně hradských soudců a mocenské elity. Vznikají i první právní dokumenty – listiny, dokládající uznávání obyčejů platných na našem území. Kořeny těchto obyčejů tak mohly přetrvávat již z doby pobývání keltských a germánských kmenů na našem území.²

Pro srovnání uveďme vnímání vody a vodních toků v Římské říši (27 př. n. l. až 395 n. l.), a to jak pro srovnání se současným stavem, tak i s historií na českém území. Z výkladu římského práva vyplývá, že stále tekoucí řeky byly považovány za veřejné a jako takové byly ve vlastnictví všeho římskému lidu. Lidé mohli k vodě a vodu pro sebe použít, lodě směly svobodně zakotvit

¹ HUBERT, Miroslav. *Dějiny plavby v Čechách. Díl I.* Děčín: Okresní muzeum Děčín, 1996, str. 11–13.

² KULT, Arnošt. *Dějiny právních vztahů k vodám na území České republiky.* Praha: Výzkumný ústav vodohospodářský T.G. Masaryka, 2014.

kdekoliv. Stavba na říčním břehu, jako přístavní molo, byla rovněž veřejná. Soukromého vlastnictví takovýchto staveb šlo nabýt pouze na mořském břehu. Veřejný přístup platil i pro umělá vodní koryta, a tedy i zásobovací akvadukty, ať již zásobovaly chrámy, veřejné kašny nebo soukromé domy. Nicméně v římském právu byl vedle veřejného přístupu k tekoucím řekám zakotven i čistě soukromý přístup k vodě, např. k jezerům a vysychajícím menším tokům.³

Zavedení prvních regulatorních předpisů pro dopravu na vodních tocích na území Čech se datuje teprve do přelomu devátého a desátého století.

1.1 Desáté až dvanácté století

Za jednoho z prvních průkopníků regulatoriky vodní dopravy na našem území lze považovat knížete Václava, který kolem roku 920 vyhlásil řeku Vltavu za „svobodnou silnici na vodě“. Jednalo se však víceméně o formální prohlášení, které bylo v rozporu s tehdejší majetkovým vnímáním. Po mnoho dalších století si totiž vlastnická práva na vodní toky nárokovali majitelé přilehlých pozemků. Dalším důležitým milníkem v oblasti normativní dokumentace se v roce 1130 stalo vydání prvních plavebních předpisů knížetem Soběslavem I.⁴

Během dvanáctého století se písemnosti používaly jen vzácně, a pokud ano, tak pouze mezi vrchností a církví. Nicméně tyto dochované listiny jsou cennými dokumenty, ze kterých lze vyčíst tehdejší právní úpravy. Jedná se o darovací smlouvy např. klášterům a další, ve kterých najdeme vytyčení majetkových poměrů, práv užívání a například také práv k výběru cla. Právo k vodním plochám bylo v té době navázáno na vlastnictví pozemků, na nichž se vodní plochy nacházely nebo přes které vodní toky protékaly. Vodní toky tedy nebyly veřejným a volně užitelným majetkem. Na splavných řekách, především těch největších jako Labe a Vltava, existovala povinnost platit clo za plavení dřeva anebo za dopravu zboží (např. soli).⁵

³ KULT, Arnošt. *Přednáška o Římském vodním právu* [online]. © 2008 [cit. 20. 2. 2024].

Dostupné z:

https://heis.vuv.cz/data/webmap/datovesady/dokumenty/seminarevuv/vuv_20081106_Kult.ppt

⁴ Státní plavební správa. *Historie* [online]. © 2024 Státní plavební správa [cit. 20. 2. 2024].

Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/organizace/historie>

⁵ HRDINA, Karel, (ed.) *První pokračovatelé Kosmovi*. Praha: Svoboda, 1950.

Tato povinnost byla zakotvena již v listině knížete Svytlahněva II., která je datována do roku 1057. Zajímavou skutečností je, že již tehdy existovaly odlišné způsoby platby pro obyvatele Čech a pro cizince.⁶

Původní příslušnost vodních toků k dědinám a městům postupně padla a ty se staly součástí majetku panovníka, který měl právo s ním svobodně nakládat a mohl je tedy i darovat. Příkladem může být dar Sázavskému klášteru, kdy součástí daru mimo jiné byla i část řeky Sázavy a s ní sousedící pozemky. Vznikl tak spor mezi klášterem a dědinou, která na tyto pozemky spjaté s řekou vznášela nárok ze zvykového práva, že toto jí náleželo a náleží. Panovník z titulu svého postavení vyřešil spor tím, že dědině uznal její práva a přiřkl jí náhradu a současně stvrdil svůj dar klášteru.⁷

1.2 Třinácté až patnácté století

Třinácté století se stalo obdobím rozsáhlých sociálních i ekonomických změn. Rozvoj feudálního uspořádání společnosti s sebou přinesl vznik dokumentu potvrzující dědičnost panovníkem udělené držby. To vše se promítalo do oblasti práv měst. Současně také venkov prodělával velké změny spojené především s technickým rozvojem v zemědělství.⁸

Výběr cla na splavných řekách zůstal zachován podobně jako na zemských hranicích nebo před vstupem do obcí či měst. Výjimku z povinnosti platit clo mohl udělit panovník, popřípadě velmožové. Toto privilegium se týkalo především klášterů nebo měst. Vodní toky se v tomto období začaly stávat hraničním vymezením území a vlastnictví přilehlých pozemků se potom vztahovalo jen na tzv. polovinu toku. V důsledku tohoto rozdělení začaly vznikat spory o nakládání s vodou, o vodní díla zamezující tahu lososů a zabraňující možnosti plavení dřeva. Důraz byl kladen především na užitek z řeky pro přilehlé pozemky a stavby, typicky k pohonu mlýnů.

Za vlády Lucemburků došlo k rozvoji práva voroplavby a vymezení jeho pravidel. Vzniklo svobodné právo voroplavby, ale za stanovených podmínek

⁶ KULT, Arnošt. *Právní vztahy k vodám v období vlády dynastie Lucemburků* [online].

Publikováno 6. 10. 2016. © 2024 VTEI [cit. 20. 2. 2024]. Dostupné z:

<https://www.vtei.cz/2016/10/pravni-vztahy-k-vodam-v-obdobi-vlady-dynastie-lucemburku>

⁷ KULT, Arnošt. *Dějiny právních vztahů k vodám na území České republiky*. Praha: Výzkumný ústav vodohospodářský T.G. Masaryka, 2014.

⁸ Tamtéž.

a sankcí, komu a kdy je možné dřevo prodat. Rovněž se začalo více dohlížet na to, aby se neplavilo kradené dřevo.⁹

Během vlády krále Karla IV. v letech 1346–1378 došlo k výraznému rozvoji vodní plavby, což si vyžádalo nutnost dalších právních úprav. Vznikl také první správní orgán, jak takovou instituci chápeme v dnešním slova smyslu. V roce 1340 se jím stal cech přísežných mlynářů zemských. Pod jeho pravomoci spadaly veškeré záležitosti týkající se vodní dopravy na celém území a rozhodování ve sporných záležitostech. Současně měl rozhodný vliv při plánování a realizaci všech vodních staveb. Do tohoto období se rovněž datují další regulatorní dokumenty: 1352 první předpisy o cejchování plavidel a 1353 první zákonná norma pro stavbu vorů.¹⁰

Hráze a další místní překážky stále bránily ve zpřístupnění řek v celé délce jejich toku pro svobodnou plavbu vorů a lodí. S jejich odstraňováním například na řece Vltavě se začalo ještě za vlády Karla IV., avšak systematicky byly práce organizovány teprve počátkem šestnáctého století za vlády Ferdinanda I. Současně se začaly budovat také propusti v jezích. Úpravy vodních toků byly prováděny na náklady těch, kteří tyto překážky v minulosti nechali vybudovat.¹¹

1.3 Šestnácté až devatenácté století

Princip veřejné splavné řeky se v historii českého práva poprvé objevuje až v první české kodifikaci zemského práva obsažené ve Vladislavském zřízení zemském z roku 1500. To výslovně stanovilo, že splavné řeky, stejně jako silnice, jsou obecným statkem a mají tudíž být veřejně přístupné všem. Zároveň zde bylo vymezeno, že jejich správcem je ten, na jehož pozemku se nacházejí nebo jím protékají.¹²

Hlavní překážkou splavnosti řek nadále zůstával velký počet jezů a tuto situaci se v roce 1549 snažil císař Ferdinand I. vyřešit se zástupci knížectví

⁹ Encyklopedie Českých Budějovic. *Regulace řek* [online]. © 1998–2024 NEBE [cit. 6. 6. 2021]. Dostupné z: <http://www.encyklopedie.c-budejovice.cz/clanek/regulace-rek>

¹⁰ Státní plavební správa. *Historie* [online]. © 2024 Státní plavební správa [cit. 20. 2. 2024]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/organizace/historie>

¹¹ Encyklopedie Českých Budějovic. *Regulace řek* [online]. © 1998–2024 NEBE [cit. 6. 6. 2021]. Dostupné z: <http://www.encyklopedie.c-budejovice.cz/clanek/regulace-rek>

¹² KREUZ, Petr (ed.) a MARTINOVSKÝ, Ivan (ed.). *Vladislavské zřízení zemské a navazující prameny*. Praha: Scriptorium, 2007.

a stavů. Následně v roce 1570 došlo k ustanovení komise mající na starosti regulaci Labe a Vltavy.¹³

V tzv. obnovených zřízení zemských vydaných za vlády Ferdinanda II. (1627 pro Čechy a 1628 pro Moravu) bylo zakotvena svobodná možnost plavby po řekách. Zhruba od tohoto období lze sledovat postupný trend dělení vydávaných předpisů veřejnoprávní a soukromoprávní.¹⁴

V roce 1627 Ferdinand II. současně pověřil výše uvedenou komisi obhlídkou a revizí všech jezů na Vltavě a Labi. V následujících letech se využití obou řek pro vodní dopravu zlepšilo a například v roce 1651 mohly lodě doplout z německého Hamburku až do Prahy.

Osmnácté století přineslo mnoho novinek ohledně vodní plavby. V letech 1726 až 1729 byly na Vltavě vybudovány první plavební komory v Čechách. V roce 1764 došlo ke zřízení Navigační komise, která zahájila geometrické měření, vytvořila vůbec první mapy labsko-vltavské vodní cesty a řídila práce vedoucí ke zvyšování splavnosti řek (likvidace jezů, prohlubování mělčin apod.) V roce 1770 vznikl nový orgán pojmenovaný Ředitelství pro stavby vodní v Čechách (později přejmenovaný na Ředitelství vodních cest), který v nahradil cech zemských přisežných mlynářů vystudovanými inženýry. V roce 1777 císařovna Marie Terezie vydala tzv. navigační patent, kterým stanovila, že plavba má prioritu před jiným využíváním řek a současně vyhlásila splavné toky za majetek státu.¹⁵

Devatenácté století bývá nazýváno stoletím páry, neboť vynález parního stroje měl zásadní dopad nejen na průmysl, ale také na dopravu včetně té lodní. Rychlý rozvoj následovala i potřeba nových právních úprav. Přijetím Všeobecného občanského zákoníku (ABGB) ze dne 1. června 1811 ve všech rakouských zemích kromě Uher se předpisy pro vodní dopravu na území Čech konečně přiblížily dříve zmiňovanému římskému právu. ABGB nicméně upravoval právní otázky výhradně splavných toků, nesplavné toky byly prohlášeny za veřejné až Všeobecným mlýnským řádem z roku 1814. Všeobecný mlýnský řád přinesl zásadní změnu, kdy odebral vrchnosti privilegium nakládat

¹³ Fakulta stavební ČVUT v Praze. *Stručná historie Labsko-vltavské vodní cesty* [online]. Praha: Fakulta stavební ČVUT v Praze. [cit. 21.2.2024]. Dostupné z: <https://www.lvvc.cz/historie.php>

¹⁴ JIREČEK, Hermenegild (ed.) *Obnovené právo a Zřízení zemské dědičného království Českého = Verneuerte Landes-Ordnung des Erb-Königreichs Böhmen 1627*. V Praze: Nákladem F. Tempského, 1888, str. 476.

¹⁵ Fakulta stavební ČVUT v Praze. *Stručná historie Labsko-vltavské vodní cesty* [online]. Praha: Fakulta stavební ČVUT v Praze. [cit. 21.2.2024]. Dostupné z: <https://www.lvvc.cz/historie.php>

s vodami, takže o povolení ke stavbě vodního díla mohl žádat kdokoli a povolení nově vydával pouze stát. Zároveň stanovil podmínky pro povolování staveb vodních děl, definoval technické podmínky pro vznik a průběh staveb a dohled nad nimi.¹⁶

Důsledky průmyslová revoluce si vynutily nové právní úpravy nakládání s vodami, a proto byl v roce 1869 vydán Říšský vodní zákon č. 93/1869 ř. z. závazný pro země rakousko-uherského mocnářství. Sloužil ovšem jen jako rámcová úprava, proto 28. srpna 1870 vyšel zemský zákon č. 71/1870 čes. z. z. a pro území Čech. O významu a kvalitě tohoto zákona vypovídá skutečnost, že zůstal v platnosti po dobu pětadesáti let.¹⁷

1.4 Dvacáté a jednadvacáté století

Na počátku dvacátého století, ještě před vznikem samostatného Československa, byl 11. června 1901 vydán zákon č. 66 ř. z. o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek. Tento zákon se zabýval splavňováním řek a nařizoval nejpozději do roku 1904 zahájit a následně do dvaceti let dokončit stavbu následujících lodních průplavů:

- Dunaj – Odra,
- Dunaj – Vltava a návazné splavnění z Českých Budějovic do Prahy,
- napojení kanálu Dunaj – Odra ke střednímu toku Labe a dále splavnění Labe od Mělníka k Jaroměři,
- spojení průplavu Dunaj – Odra k řece Visla a její splavnění až ke splavné části řeky Dněstr.

Současně zákon č. 66 ř. z. řešil i financování tohoto rozsáhlého projektu včetně příspěvků jednotlivých zemí.¹⁸

Budování dopravních vodních cest v té době dostalo přednost před rozvojem zaostávající drážní a silniční sítě. V historickém kontextu dobře zavedené lodní dopravy toto bylo vnímáno jako prospěšnější pro kontinuální

¹⁶ ČÍŽEK, Karel (ed.) *Právo vodní dle zákona ze dne 28. srpna 1870 pro království České: doplněno příslušnými zákony a nařízeními a objasněno z rozsudků nejvyšších stolic: s obsáhlým abecedním i chronologickým seznamem věcným.* V Praze: Jindř. Mercy, 1886.

¹⁷ KULT, Arnošt. *Před sto padesáti lety byl vydán vodní zákon č. 71/1870 čes. z. z.* [online]. Publikováno 19. 10. 2020. © 2024 VTEI. [cit. 21.2.2023]. Dostupné z: <https://www.vtei.cz/2020/10/pred-sto-padesati-lety-byl-vydan-vodni-zakon-c-71-1870-ces-z-z/>

¹⁸ Zákon č. 66 ř. z., Zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek ve znění ze dne 11. 7. 1901.

dopravu v rámci rozlehlého území rakousko-uherské říše. Velkolepé plány však 28. června 1914 překazilo Rakousko-Uhersko vyhlášením války Srbsku a následně až do 11. listopadu 1918 v Evropě zuřila první světová válka.

Po vzniku samostatného Československa byla ustanovena komise odborníků s úkolem na základě revize stávajících předpisů připravit podklady pro nový vodní zákon, k jeho přijetí však již nestačilo dojít, neboť 1. září 1939 vypukla druhá světová válka.

V prvních poválečných letech nebyl prostor se věnovat problematice vodního práva. Po únoru 1948, kdy se moci ve státě zmocnil komunistický režim, bylo vodní hospodářství začleněno do socialistického hospodářství. Zákon o znárodnění č. 114/1948 Sb. vydaný 2. června 1948 se týkal i vodního práva. Článek II § 4 měl následující znění:

„(1) Znárodněním nabývá stát vlastnictví k znárodněnému majetku.

(2) Znárodnění se týká

a) nemovitostí, budov, zařízení, ložisek a nalezišť surovin,

b) příslušenství podniku počítajíc v to všechny movitosti a práva (licence, živnostenská oprávnění, známky, vzorky, vodní práva apod.), ...“¹⁹

Nové úpravy vodního práva v Československu vstoupily v účinnost zpětně od 1. ledna 1955 v rámci zákona o vodním hospodářství č. 11/1955 Sb., který přinesl řadu zásadních změn zejména v oblasti prosazování socialistických principů. Vodní dopravě se věnoval § 7 Užívání vod k plavbě a její provoz:

(1) Plavba lodí (převoz), vorů a plavení dříví v nesvázaném stavu musí být provozována takovým způsobem, aby nedocházelo k ohrožování nebo poškozování koryt toků, břehových úprav, vodohospodářských děl, zařízení a jejich provozu nebo ke škodám při provádění vodohospodářských staveb.

(2) Při provozování plavby se nesmějí do vody vypouštět látky, které by mohly nepříznivě změnit jakost vody. O zneškodňování vypouštěných látek, zejména olejů a popela, jakož i o vypouštění odpadních vod z objektů sloužících k plavebním účelům platí přiměřeně ustanovení § 9.

(3) Žádost o udělení povolení nebo o souhlas k vybudování hydrotechnických částí přístavů a překladišť, jakož i staveb a zařízení sloužících plavbě lodí (převozů), vorů a plavení dříví v nesvázaném stavu, která se zřizují v tocích, v korytě, na březích nebo v zátopovém území, projedná vodohospodářský

¹⁹ Zákon č. 114/1948 Sb., Zákon o znárodnění některých dalších průmyslových a jiných podniků a závodů a o úpravě některých poměrů znárodněných a národních podniků.

orgán před rozhodnutím s příslušnými orgány ministerstva dopravy. Povolení ministerstev národní obrany nebo vnitra se připojuje k žádosti, stanoví-li tak zvláštní předpisy.

(4) Jinak upravují užívání vod k plavbě zvláštní předpisy.

*(5) Pokud jde o ochranu zájmů plavebního provozu, spolupracují vodohospodářské orgány při provádění tohoto zákona s orgány státní plavební správy.*²⁰

V průběhu druhé poloviny dvacátého století se jednotlivé říční vodní cesty začali odlišovat druhem využití. Labe sloužilo především k nákladní dopravě a přepravě vytěženého hnědého uhlí. Oproti tomu na Vltavě postupně vyrostla řada přehrad, tzv. Vltavská kaskáda, jejímž hlavním účelem bylo zamezení povodním, získávání elektrické energie a akumulace vod ve vodních nádržích. Z hlediska lodní dopravy začala být Vltava využívána převážně k výletní a rekreační lodní dopravě.

Nový zákon o vodách (vodní zákon) č. 138/173 Sb. schválený 12. listopadu 1973 vstoupil v platnost až 1. dubna 1975 a pravidla pro vodní dopravu upravoval § 6 Užívání povrchových vod k plavbě a k plavení dříví:

(1) K užívání povrchových vod k plavbě a plavení dříví není třeba povolení ani souhlasu vodohospodářského orgánu. Přitom se však nesmějí poškozovat břehy, vodohospodářská díla a zařízení, zařízení pro chov ryb, porušovat práva a právem chráněné zájmy jiných.

(2) Vypouštět vody z plavidel do povrchových vod lze jen tehdy, pokud odpovídají ukazatelům přípustného stupně znečištění (§ 23 odst. 2). Provozovatel plavidla je povinen zabránit úniku oleje, pohonných látek, popele nebo jiných škodlivých látek z něho do povrchových vod, opatřit za tím účelem plavidlo potřebným zařízením a udržovat je ve stavu schopném řádného provozu.

(3) Správci přístavů jsou povinni zabezpečovat, aby škodlivé látky uvedené v odstavci 2 mohly být z plavidla odstraňovány tak, aby se zabránilo jejich vniknutí do povrchových vod.

(4) Ústřední vodohospodářský orgán České socialistické republiky a ústřední vodohospodářský orgán Slovenské socialistické republiky (dále jen „ústřední vodohospodářský orgán republiky“) může v dohodě s federálním ministerstvem dopravy a s dotčenými ústředními orgány státní správy republiky podrobněji upravit, omezit nebo zakázat užívání vod k plavbě a k plavení dříví,

²⁰ Zákon č. 11/1955 Sb., Zákon o vodním hospodářství.

vyžadují-li to vodohospodářské nebo jiné důležité zájmy společnosti, popřípadě podrobněji upravit povinnosti stanovené v odstavcích 2 a 3.

*(5) Péče o splavnost vodních toků a budování vodních cest přísluší ústřednímu vodohospodářskému orgánu republiky. Věci plavebního provozu a působnosti orgánů státní správy ve věcech plavby upravují zvláštní předpisy.*²¹

Paragraf obsahoval pět odstavců jako předchozí zákon z roku 1955, nicméně je patrná snaha o zpřesnění pravidel v jednotlivých oblastech a zároveň také zabránit znečištění vodních toků. Tomu měla od 1. září 1976 dále napomoci vyhláška ministerstva lesního a vodního hospodářství České socialistické republiky. Ta upravovala užívání některých povrchových vod k plavbě motorovými plavidly se spalovacími motory „v zájmu ochrany čistoty vod a zajištění péče o hromadnou rekreaci pracujících“. Plavba motorových plavidel (s výjimkou ozbrojených složek, záchranných sborů a určitých oblastech i veřejné lodní dopravy a zásobování apod.) byla zakázána na vodárenských tocích, na úsecích toků a na nádržích nacházejících se v ochranných pásmech, na vodních nádržích vybudovaných po 31. prosinci 1975 a na dalších povrchových vodách uvedených v příloze vyhlášky. Dále došlo k zákazu používání motorových plavidel ve dnech pracovního klidu na čtyřech tocích: Vltava – na území Prahy, Berounka – od jezu v Berouně po ústí do Vltavy, Mže – Hracholusky a Ohře – Nechanice.²²

Nákladní doprava na říčních cestách v devadesátých letech dvacátého století postupně ustupovala převážně drážní přepravě. Tento negativní trend kvůli nutnosti budování nákladných přístavišť, překladišť a dopravníků (pro sypké suroviny jako uhlí nebo písky) z ekonomických důvodů nadále přetrvává. Možnost využití vodních cest se zároveň snižuje i z důvodu klesající vodní hladiny a tím omezení ponoru nákladních plavidel.

Od poloviny devadesátých let došlo k dramatickému propadu objemu zboží přepraveného vnitrostátní lodní dopravou po území České republiky: v roce 1995 bylo přepraveno 2 771 tisíc tun nákladu, v roce 2005 už jen 685 tisíc tun nákladu. Po dalším propadu se v roce 2015 objem přepravy vrátil na prakticky stejnou hodnotu jako před deseti lety – 684 tisíc tun nákladu, avšak poté následoval další pád. Poslední dostupný údaj z roku 2021 uvádí pouhých 263 tisíc tun nákladu.

²¹ Zákon č. 138/1973 Sb., Zákon o vodách (vodní zákon).

²² Vyhláška č. 82/1976 Sb., ministerstva lesního a vodního hospodářství České socialistické republiky o úpravě užívání povrchových vod k plavbě motorovými plavidly.

V průběhu pětadvaceti let tak objem nákladu dopraveného vnitrostátní lodní dopravou klesl na pouhých 9,5 %.²³

Do devadesátých let dvacátého století se datuje nárůst zájmu o vodáctví, vznikla řada půjčoven vodáckého vybavení a cestovních kanceláří nabízejících organizované vodácké výpravy. Česká obliba vodní turistiky je ve světě ojedinělá a vydržela i do počátku jednadvacátého století, kdy se dále rozvíjí infrastruktura i zázemí v podobě kempů. Řada doposud nesjízdných jezů byla rekonstruována do sjízdné podoby. Samostatnou kategorií se potom stal rozmach všech druhů rekreačních plavidel od šlapadel přes vodní skútry až po motorové čluny a jachty.

Posledními a aktuálně platnými právními normami vztahujícími se k vodní plavbě je zákon č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů,²⁴ a zákon vodách (vodní zákon) č. 254/2001, který vstoupil v účinnost od 1. ledna 2002. Do 1. ledna 2024 se dočkal čtyřiceti novel v rámci kterých byl zákon mimo jiné přizpůsoben, aby byl v souladu právními normami Evropské unie.²⁵

Zvýšení zájmu o provozování rekreačních plavidel všech typů v posledních několika desetiletích vede k nadměrnému zaplnění vodní hladiny a s tím souvisejícímu nárůstu plavebních nehod. To se týká nejen velkých vodních toků zejména v letní sezóně, jako například Vltavy v centru Prahy v úseku od Železničního po Hlávkův most. Také mnohé účelové vodní cesty bývají v letních měsících rovněž přeplněny vodáky a mnohdy se před jezy vytvářejí „kolony“. Jako příklad může posloužit situace z července 2018, kdy se před jezy na Vltavě v okolí Českého Krumlova tvořily „zácpy“.²⁶

²³ Český statistický úřad. *Nákladní doprava – časové řady* [online]. Praha: Český statistický úřad. Aktualizováno dne: 1. 3. 2024. [cit. 3. 3. 2024]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/nakladni_doprava_casove_rady

²⁴ Zákon č. 114/1995 Sb., Zákon o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

²⁵ Zákon č. 254/2001 Sb., Zákon o vodách (vodní zákon).

²⁶ Český rozhlas. *„Dopravní zácpa“ na Vltavě se přesunula k Českému Krumlovu. Hladinu horního úseku zvedly deště* [online]. Praha: Český rozhlas. Publikováno dne: 7. července 2018 [cit. 3. 3. 2024]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/vodaci-sjizdnost-vltavy-cesky-krumlov-hladina-rek_1807071208_jak

2. Právní úprava vodní dopravy

Právní úprava vychází ze společného historického kontinentálního vývoje i ze společných současných i budoucích zájmů států Evropské unie. Sjednocování legislativ států Evropské unie i Evropského hospodářského prostoru je zejména v oblastech:

- uznávání odborných kvalifikací ve vnitrozemské plavbě, harmonizaci podmínek pro získání a vzájemném uznávání národních osvědčení vůdců plavidel na vnitrozemských vodních cestách,
- sjednocení technických požadavků pro plavidla vnitrozemské plavby a vzájemném uznávání lodních osvědčení plavidel vnitrozemské plavby,
- harmonizace Říčních informačních služeb (RIS), technických specifikací pro systémy sledování polohy a pohybu plavidel a technických specifikací pro systém k zobrazování elektronických plavebních map a informací pro vnitrozemskou plavbu (vnitrozemský ECDIS),
- společné politiky podpory vnitrozemské vodní dopravy.

V následujících kapitolách jsou zmíněny vybraná legislativní ustanovení dotýkající se nebo přímo upravující stavební úpravy a regulace vodních cest a jejich veřejného užívání se zaměřením především na malá plavidla a soukromého využívání veřejného prostoru.

Plavba a doprava po vodních tocích a plochách, vymezení vodních cest a jejich správu, a samotný provoz na vodních cestách, upravuje zákon č. 114/1995 Sb., Zákon o vnitrozemské plavbě. Což zahrnuje i pravidla plavebního provozu, podmínky provozování vodní dopravy na vnitrozemských vodních cestách, oblasti působnosti a zákonem vymezené pravomoci správních orgánů v oblasti plavby.²⁷

Jde o právní úpravu oblasti, která se neustále vyvíjí, na což zákonodárna reaguje až moc čteně, což potvrzuje i počet novel zákona č. 114/1995 Sb. Ovšem ne vždy zrovna šťastně, a ne vždy ve veřejném zájmu, byť se na veřejný zájem zákon odvolává. Nálezem ÚS ČR č. 327/2005 Sb. byl zrušen text §3a: „*Rozvoj a modernizace vodní cesty vymezené vodním tokem Labe od říčního km 129,1 (Pardubice), na státní hranici se Spolkovou republikou Německo a vodním tokem Vltava od říčního km 91,5 (Třebenice) včetně plavebního kanálu Vraňany – Hořín*

²⁷ Zákon č. 114/1995 Sb., Zákon o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

po soutok s vodním tokem Labe včetně výústní části vodního toku Berounky po přístav Radotín, je ve veřejném zájmu.“

Citace z ÚS ČR č. 327/2005 Sb.:

„... má Ústavní soud za to, že napadené ustanovení § 3a zákona o vnitrozemské plavbě je neslučitelné s principy právního státu, zejména s principem dělby moci, a je v rozporu s čl. 1, čl. 2 odst. 1 a 3, čl. 81 a čl. 90 Ústavy a rovněž čl. 36 Listiny. Z pohledu naznačených ústavních kautel jeví se proto návrh na zrušení ustanovení § 3a zákona o vnitrozemské plavbě důvodným.

Proto Ústavní soud ustanovení § 3a zákona o vnitrozemské plavbě podle § 70 odst. 1 zákona o Ústavním soudu zrušil.“

Ústavní soud nedokázal zjistit důvod, proč zákonodárce přiznal rozvoji a modernizaci konkrétně vymezené vodní cesty status veřejného zájmu a zda vůbec zjišťoval možné protichůdné zájmy. Současně konstatoval, že zákonodárský proces nemá dostatečné prostředky, aby dokázal takové případy kompetentně posuzovat s přihlédnutím ke všem souvislostem a důsledkům.²⁸

2.1 Správní orgány

Následující podkapitoly se budou věnovat popisu jednotlivých správních orgánů včetně jejich hlavních oblastí činnosti, popřípadě konkrétnímu vymezení kompetencí.

2.1.1 Ministerstvo dopravy České republiky

Odbor vodní dopravy Ministerstva dopravy České republiky se dělí na: Námořní úřad České republiky, do jehož kompetence spadá výhradně námořní doprava a Oddělení vnitrozemské vodní dopravy.

Hlavní činnosti oddělení vnitrozemské vodní dopravy zahrnují zejména: zpracovávat podklady pro návrhy zákonů a prováděcích předpisů v oblasti vnitrozemské plavby; dávat vyjádření k žádostem o udělování koncesí pro provozování vodní dopravy; působit jako ústřední vodoprávní úřad ve věcech plavby; metodicky řídit Státní plavební správu a zároveň působit jako odvolací orgánu ve správních řízeních vedených Státní plavební správou a v neposlední

²⁸ Nález Ústavního soudu č. 327/2005 Sb. ze dne 28. června 2005 ve věci návrhu na zrušení § 3a zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

radě zajišťovat státní dozor nad vnitrozemskou plavbou dle zákona č. 114/1995 Sb.²⁹

2.1.2 Státní plavební úřad

Státní plavební úřad byl zřízen zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě jako organizační složka státu s úkolem vykonávat dozor nad provozováním veškeré plavby na území České republiky. Úřad má tři pobočky: Praha, Děčín a Přerov. Jeho působnost lze rozdělit do čtyř oblastí, které jsou níže detailně popsány.

Dozor na plavbu

Mezi nejdůležitější činnosti a pravomoci v této kategorie patří:

- provádět kontroly technické a provozní způsobilosti plavidel, odborné a zdravotní způsobilosti vůdců a členů posádek, dodržování pravidel plavebního provozu na vodních cestách, dodržování zákazu plavby plavidel se spalovacími motory,
- zakázat na místě další plavbu plavidla, pokud nemá platné lodní osvědčení nebo není technicky způsobilé k plavbě nebo je schopnost vůdce plavidla nebo členů posádky snížena v důsledku požití alkoholu či jiné omamné nebo psychotropní látky
- zadržet lodní osvědčení, pokud plavidlo nesplňuje technické požadavky na bezpečnost plavidla a mohlo by ohrozit bezpečnost provozu na vodní cestě,
- zadržet průkaz způsobilosti vůdce plavidla a nařídít odborné nebo zdravotní přezkoušení způsobilosti člena posádky plavidla, pokud při výkonu své funkce vykazuje nedostatky, které by mohly ohrozit bezpečnost plavebního provozu,
- projednávat porušení zákona o vnitrozemské plavbě a postihovat jak fyzické, tak i právnické osoby za přestupky a jiné správní delikty,

²⁹ Ministerstvo dopravy ČR. *Vnitrozemská doprava - oblast zaměření* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, © 2024. Poslední změny: 8. 3. 2023 [cit. 8. 3. 2024]. Dostupné z: [https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Vodni-doprava/Vnitrozemska-vodni-doprava-\(1\)/Pusobnost-oddeleni-vnitrozemske-vodni-dopravy/Oddeleni-vnitrozemske-plavby?returl=/Dokumenty/Vodni-doprava/Vnitrozemska-vodni-doprava-\(1\)/Pusobnost-oddeleni-vnitrozemske-vodni-dopravy](https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Vodni-doprava/Vnitrozemska-vodni-doprava-(1)/Pusobnost-oddeleni-vnitrozemske-vodni-dopravy/Oddeleni-vnitrozemske-plavby?returl=/Dokumenty/Vodni-doprava/Vnitrozemska-vodni-doprava-(1)/Pusobnost-oddeleni-vnitrozemske-vodni-dopravy)

- provádět šetření plavebních nehod ve vnitrozemské plavbě a stanovovat jejich příčiny.³⁰

Dozor na vodní cesty a přístavy

Tato oblast postihuje hlavně:

- vydávání závazných stanovisk ke stavbám zasahujícím do sledovaných vodních cest,
- vydávání souhlasů k manipulaci s plavebním značením,
- vydávání povolení k provozování přístavů, přístavišť, překladišť, vývazišť, kotvišť a půjčoven malých plavidel (pokud se nacházejí na vodní cestě),
- kontroly značení vodních cest, plavební objekty, stavby a zařízení, která jsou součástí vodních částí přístavů,
- aktualizaci Říčních informačních služeb.³¹

Vydávání průkazů způsobilosti

Na základě splnění požadavků daných právním řádem a vykonaných teoretických i praktických zkoušek vydává průkazy způsobilosti následujících kategorií:

- *Osvědčení Evropské unie – plná oprávnění:* Vůdce plavidla EU; Kormidelník EU; Kvalifikovaný lodník EU; Lodník EU; Pomocný lodník EU a Plavčík EU.
- *Průkaz způsobilosti ČR – zúžená oprávnění:* Vůdce plavidla ČR; Kormidelník ČR; Kvalifikovaný lodník ČR; Lodník ČR; Pomocný lodník ČR a Plavčík ČR.
- *Zvláštní oprávnění k výkonu funkce vůdce plavidla:* Zvláštní oprávnění k výkonu funkce vůdce plavidla plujícího pomocí radaru; Zvláštní oprávnění k výkonu funkce vůdce plavidla; které zajišťuje pohyb tlačné sestavy s plochou alespoň 7000 m² a Zvláštní oprávnění k vedení plavidla v úsecích vnitrozemských vodních cest se zvláštními riziky.
- *Odborníci na plavidle:* Odborník na přepravu cestujících; Odborník na zkapalněný zemní plyn a Stroj mistr.

³⁰ Státní plavební správa. *Dozor na plavbu* [online]. Praha: Státní plavební správa, © 2024. Poslední změny: 8. 3. 2023 [cit. 8. 3. 2024]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/doz-pl>

³¹ Státní plavební správa. *Dozor na vodní cesty a přístavy* [online]. Praha: Státní plavební správa, © 2024. Poslední změny: 8. 3. 2023 [cit. 8. 3. 2024]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/doz-vc>

Do jeho kompetence rovněž spadá vydávání náhradních dokladů při ztrátě nebo odcizení.³²

Doklady plavidel

Vede evidenci plavidel v plavebním rejstříku nebo v rejstříku malých plavidel. Definice plavidel podléhajících evidenci je obsažena v § 14 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů:

(3) Evidenci v plavebním rejstříku podléhá plavidlo

a) o celkové hmotnosti přesahující 1000 kg včetně povoleného zatížení,

b) s vlastním strojním pohonem o výkonu větším než 4 kW, nebo

c) s celkovou plochou plachet přesahující 12 m².

(4) Evidenci v plavebním rejstříku nepodléhá malé plavidlo, plovoucí těleso a plavidlo uvedené v odstavci 3, jde-li o plovoucí zařízení o celkové hmotnosti nižší než 10000 kg včetně povoleného zatížení nebo plovoucí zařízení, jehož délka ani šířka nepřesahuje 10 m a výška nepřesahuje 2 m.³³

Plavební rejstřík (§ 14 zákona)

Plavební rejstřík eviduje plavidla ve smyslu § 14 zákona s výjimkou malých plavidel. Jedná se o veřejný seznam obsahující následující údaje o plavidle: vlastník; provozovatel; poznávací znaky; jméno lodě; druh plavidla, oblast jeho provozu na vodní cestě a účel, pro který je plavidlo určeno; nosnost, dovolený počet cestujících a ostatní základní technické údaje; zástavní právo k plavidlu a datum zápisu a výmazu z plavebního rejstříku.

Rejstřík malých plavidel (§ 15a zákona)

V rejstříku malých plavidel jsou evidována pouze malá plavidla ve smyslu § 9 odst. 4 písm. b) zákona, pokud splňují podmínky pro evidenci plavidel podle § 14 zákona. V tomto případě se jedná o neveřejný seznam s následujícími údaji o plavidle: vlastník; provozovatel; poznávací znaky; druh plavidla, oblast jeho provozu na vodní cestě a účel, pro který je plavidlo určeno; nosnost, dovolený

³² Státní plavební správa. *Doklady osob* [online]. Praha: Státní plavební správa, © 2024. Poslední změny: 8. 3. 2023 [cit. 8. 3. 2024]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/dok-os>

³³ Zákon č. 114/1995 Sb., Zákon o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

počet cestujících a ostatní základní technické údaje; a datum zápisu a výmazu z plavebního rejstříku.³⁴

Rejstřík malých plavidel se stal neveřejným teprve v důsledku zákona č. 89/2012 Sb., Zákon občanský zákoník, kdy v roce 2014 došlo vydání novely zákona č. 114/1995 Sb.: „*Návrh novely o vnitrozemské plavbě reaguje především na úpravu veřejných registrů podle nového občanského zákoníku. V této souvislosti byla už v roce 2013 řešena i otázka plavebního rejstříku. Jedná se však jen o dílčí změny, konkrétně v § 14, 14a a 15a. Kromě dílčích úprav novela skutečně řeší rozdělení plavebního rejstříku na dvě evidence a zavedení evidence malých plavidel. Ta však bude na rozdíl od stávajícího plavebního rejstříku neveřejná, zejména s ohledem na úpravu veřejných seznamů v NOZ.*“

Státní plavební správa tehdy k této změně poskytla zajímavé přirovnání: „*Laicky je možno přístup k evidenci vlastnických vztahů k plavidlům před účinností NOZ přirovnat k evidenci motorových vozidel, zatímco nadále zákon vyžaduje přístup srovnatelný s registrem nemovitostí.*“³⁵

2.1.3 Ředitelství vodních cest České republiky

Ředitelství vodních cest České republiky zřídilo Ministerstvem dopravy a spojů České republiky k 1.dubnu 1998 jako organizační složkou státu podle ustanovení § 51 odst. 1., zákona č. 219/2000 Sb. Hlavní odpovědnosti ředitelství jsou:

- výkon vlastnických práv státu k vodním cestám a k nemovitostem, které jsou jejich součástí,
- údržba a oprava vodních cest a dalšího majetku nutného pro provoz na nich,
- příprava koncepcí v oblasti rozvoje vodních cest,
- příprava a realizace výstavby dopravně významných vodních cest včetně modernizace a velkých oprav stávajících vodních.³⁶

³⁴ Státní plavební správa. *Doklady plavidel* [online]. Praha: Státní plavební správa, © 2024. Poslední změny: 8. 3. 2023 [cit. 8. 3. 2024]. Dostupné z: <https://plavebnipurad.cz/dok-pl>

³⁵ Česká justice. *Malé lodě nebudou registrovány jako nemovitosti* [online]. Praha: Media Network s.r.o. Publikováno dne: 10 dubna 2014 [cit. 8. 3. 2024]. Dostupné z: <https://www.ceska-justice.cz/2014/04/male-lode-nebudou-registrovany-jako-nemovitosti>

³⁶ Ředitelství vodních cest České republiky. *O nás* [online]. Praha: ŘVC ČR © 2008-2012 [cit. 8. 3. 2024]. Dostupné z: <https://www.rvccr.cz/o-nas/o-nas>

2.2 Vodní cesty

Vodními cestami je voda a další součásti, na níž lze nebo díky níž lze provozovat plavidla. Jedná se o vodní toky anebo i jiný útvar povrchové vody přirozeně se vyskytující na zemském povrchu. Charakter povrchových vod není nijak dotčen, protékají-li přechodně zakrytými úseky, přirozenými dutinami pod zemským povrchem nebo v nadzemních vedeních.³⁷

Součástí vodních cest definuje Zákon o vnitrozemské plavbě ve své příloze. Součástími vodních cest jsou:

- *opevnění břehů, plavební mosty, plavební tunely a lodní propustě,*
- *pobřežní obslužné cesty vodního toku, plavební značení na hladině, na březích, na mostech a na jiných objektech a zařízeních, která křížují vodní cesty,*
- *uzavírací objekty na plavebních kanálech, zařízení pro regulaci stavu vody, nádrže pro nalepšování průtoků na vodní cestě, vodočty a výstražná zařízení,*
- *jezy a ostatní vzdouvací zařízení,*
- *plavební komory, lodní zdvihadla (svislá nebo šikmá) včetně rejd a úsporných komor, příp. jiná speciální plavební zařízení pro řízení plavby a její bezpečnost,*
- *přístavní bazény, břehové úpravy, nábrežní zdi a vyvazovací zařízení přístavů,*
- *vyvazovací a vodící zařízení (kotevní bóje, dalby, záchytné kůly, dopravní majáky, svodidla a odrazné trámy),*
- *pohyblivé můstky a ostatní zařízení přístavišť,*
- *zařízení k vybírání plavebních poplatků,*
- *velíny a jiná zařízení a objekty, sloužící bezprostředně k provozu vodní cesty nebo jejich součástí,*
- *speciální servisní zařízení určené k zásobování lodí pohonnými hmotami a odčerpáváním odpadních vod z plavidel.*³⁸

Tak jako v silniční dopravě jsou pozemní komunikace rozlišovány dle svého charakteru, tak i vodní cesty jsou kategorizovány. Při této paralele nelze

³⁷ Zákon č. 254/2001 Sb., Zákon o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon).

³⁸ Příloha č. 1 zákona č. 114/1995 Sb., Zákon o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

u vnitrozemské plavby ČR hovořit o dálnicích, ale lze sledat paralelu v komunikacích vyhrazených pro motorová vozidla, místní a účelové komunikace, popř. stezky. Tato paralela se odráží v kategorizaci, ale i v chování a vnímání účastníků plavby a dalších osob (např. plavců nebo rybářů).

Zákon č. 114/1995 Sb. rozděluje vodní cesty na sledované vodní cesty, které musí odpovídat plavebně provozním podmínkám, a ostatní vodní cesty. Sledované vodní cesty se dále člení na vodní cesty dopravně významné a na vodní cesty účelové. Vodní cesty účelové jsou ty, které jsou určeny pouze pro provoz vodní dopravy místního významu a rekreačních plavidel.³⁹ Nicméně provozovatelé rekreačních plavidel se při dodržení pravidel plavebního provozu podle vyhlášky č. 67/2015 Sb. mohou pohybovat i po sledovaných vodních cestách, není-li jejich přítomnost jinak omezena, např. opatřením obecné povahy nebo vyhláškou Státní plavební správy o omezení, popřípadě zákazu plavby.

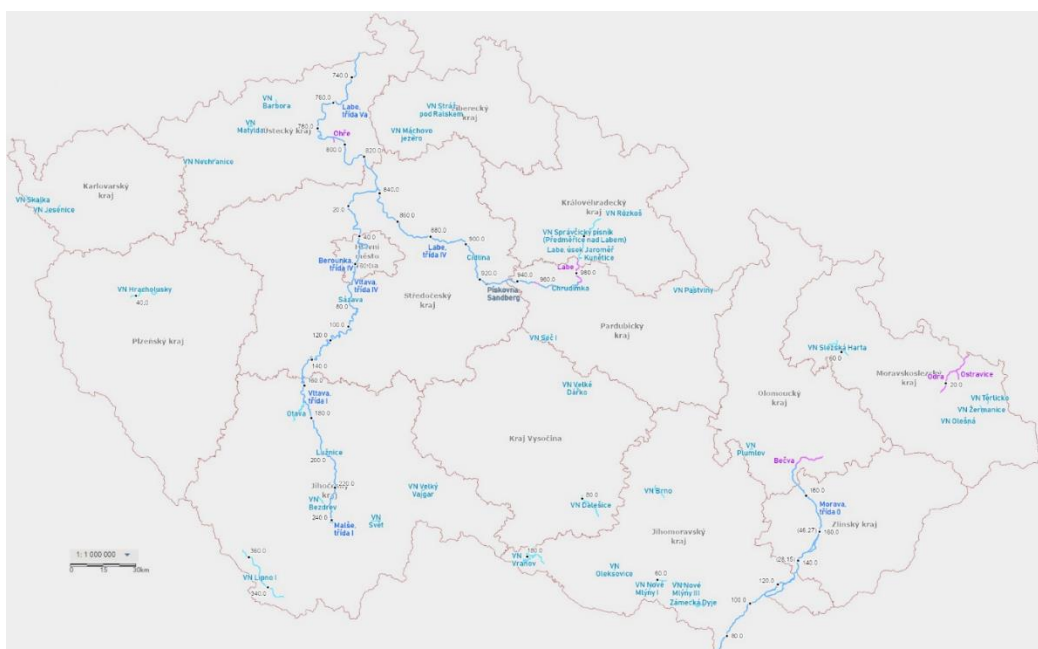
Vodní cesty dopravně významné se z hlediska jejich využívání pro provozování vodní dopravy dále člení na vodní cesty využívané a vodní cesty využitelné. Seznam dopravně významných vodních cest uvádí příloha č. 2 zákona č. 114/1995 Sb. Kategorizace vodních cest do tříd je řešena prováděcím předpisem – vyhláškou č. 222/1995 Sb. Tato prováděcí vyhláška ministerstva dopravy pak návazně na významné cesty vymezuje seznam účelových vodních cest. Z říčních toků se jedná o část Labe v úseku kolem Hradce Králové, část vodního toku Chrudimky, Cidliny, Lužnice, Otavy a Sázavy, a Zámecká Dyje včetně staré Dyje. Z vodních ploch je účelovými vodními cestami dvacet přehradních nádrží, Máchovo jezero, vodní plochy Barbora, Matylda, Předměřice nad Labem a Velké Žernoseky, a rybníky Bezdrev, Oleksovice, Svět a Velké Dářko.⁴⁰

Rozmístění sledovaných vodních cest v rámci území České republiky znázorňuje Obr. 1.

³⁹ Zákon č. 114/1995 Sb., Zákon o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

⁴⁰ Vyhláška č. 222/1995 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.

Obr. 1: Sledované vodní cesty České republiky



Zdroj: Vodní cesty ČR. *geoportal.plavebniurad.cz* [online] [cit. 15. 12. 2023].
Dostupné z: <https://geoportal.plavebniurad.cz/apps/vodni-cesty-verejnost>

Na sledovaných vodních cestách je ze zákona zajišťována bezpečnost plavby. Jedná se zejména o udržování plavební hloubky a odstraňování překážek v plavební dráze. Dále pak o provedení, údržbu a doplňování značení signálními znaky v souladu s vyhláškou o pravidlech plavebního provozu. Nedílnou součástí je údržba manipulačních stezek, výstupových zařízení v břehovém opevnění, a rovněž tak udržování a vyznačení podélné polohy na řece pomocí pravidelně rozmístěného značení na břehu řeky (např. tabule, nápisy, patníky a podobné značky).⁴¹

Význam vodních cest a parametry technického řešení včetně součástí vychází z podmínek přirozeného průtoku a maximálních a minimálních hladin umožňující bezpečnou hloubku ponoru pro plavbu. Přirozené přírodní podmínky však nárokům civilizace nedostačují. V touze o maximální využití podmínek a zdrojů se plavba neobejde bez splavňování – úpravy a udržování vodních cest. Jsou tedy stanovené a dodržované i rozměry vodních cest a jejich součástí. Daná vodní cesta je tím, čím je její nejmělejší, nejužší a nejkratší součást. V praxi jde zejména o limity již zbudovaných plavebních komor a limity vodní dráhy co do možnosti ponoru a obousměrného provozu.

⁴¹ § 7 vyhlášky č. 222/1995 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.

V následujících tabulkách č. 1 až č. 3 jsou uvedeny základní rozměry dle aktuálního znění vyhlášky č. 222/1995 Sb. která, mimo jiné, oproti svému předchozímu znění, platnému do 18. června 2019, zavádí oporu pro zachování stávajících parametrů bezpečnostní marže plavebních kanálů, které jsou v současné době již lepší než předepsané: „... *nejméně tolik, kolik činí stávající dosažená bezpečnostní marže*...“⁴²

Tab. 1: Základní parametry přímé plavební dráhy

Stávající parametry	min. šířka přímé plavební dráhy v řece	min. „bezpečnostní marže“ v řece	min. šířka přímé plavební dráhy v plavebním kanále	min. „bezpečnostní marže“ v plavebním kanále
Třídy vodních cest 0 I IV Va Vb	14,0 m	0,3 m	6,0 m	min. v hodnotě stávajícího stavu
	20,0 m		15,0 m	
	50,0 m		40,0 m	

Zdroj: Tabulku podle vyhlášky č. 222/1995 Sb. sestavil autor

Tab. 2: Ponor a bezpečnostní marže pro nové a nově upravené vodní cesty

Nové a nově upravené cesty	nejvýše přípustný ponor plavidla	min. „bezpečnostní marže“ na nově upravených a nových cestách v řece	min. „bezpečnostní marže“ na nově upravených cestách v plavebním kanále	min. „bezpečnostní marže“ na nových cestách v plavebním kanále
Třídy vodních cest 0 I IV Va Vb	1,2 m	0,3 m	min. v hodnotě stávajícího stavu a zároveň min. 0,3 m	0,3 m
	2,2 m	0,5 m	min. v hodnotě stávajícího stavu a zároveň min. 0,5 m	0,5 m
	2,8 m			1,0 m

Zdroj: Tabulku podle vyhlášky č. 222/1995 Sb. sestavil autor

⁴² Vyhláška č. 222/1995 Sb., vyhláška Ministerstva dopravy o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.

Tab. 3: Základní požadavky na parametry plavebních komor

Plavební komora	min. šířka pro nově budované	min. délka pro nově budované	min. hloubka nad záporníkem pro nově budované	min. hloubka nad záporníkem bez bezpečnostní marže	
Třídy vodních cest	0	5,3 m	38,4 m	1,5 m	1,2 m
	I	6,0 m		3,0 m	2,5 m
	IV	12 m		3,5 m	3,0 m
	Va		115,0 m	4,0 m	3,5 m / 3,0 m
	Vb		190,0 m		

Zdroj: Tabulku podle vyhlášky č. 222/1995 Sb. sestavil autor

Vedle plavby, je třeba mít i možnost zakotvit. Zákon č. 114/1995 Sb. rozlišuje následující stání plavidel: přístavy, přístaviště, překladiště, vývaziště a kotviště. Jednotlivá stání se liší nejen účelem, ale především vybaveností. Zákon upravuje nejen jejich vznik, ale také povolení k provozování a podmínky provozu, stejně jako povinnosti a práva provozovatele a uživatelů.

Z hlediska stání je rozlišováno vývaziště – vyvázání lany na pevné prvky, a kotviště – stání na kotvách. Druhým rozlišením je, zda se jedná o místo s přístupem k pozemním komunikacím určené ke stání a obsluze plavidla při nástupu a výstupu osob nebo nákladu, tedy přístaviště nebo překladiště. Přístav je potom vybaven pro obojí, a navíc je uzpůsoben i pro opravy, údržbu a ochranu plavidel. O tom, zda se jedná o přístav nebo přístaviště rozhoduje vybavenost i pozemní částí přístavu. S vývazišti se setkáváme např. nad a pod plavební komorou pro dočasné stání, které umožňuje i spojení s břehem suchou nohou, ale není určeno k nástupu a výstupu osob.

Požadavky na vybavenost přístavů a další jako podmínky plavebního provozu v přístavech atd. určuje vyhlášky č. 222/1995 Sb. Rovněž tak definuje

význam „Veřejný přístav“ a provoz ve veřejném přístavu. Veřejné v tomto případě neznamená volné, bez omezení, ani bez povinností či regulací.⁴³

2.3 Plavidla

Plavidlem je říditelné zařízení splňující podmínky plovatelnosti určené ke stání nebo pohybu na vodě. Dělení plavidel je na základě jejich určení k přepravě osob a nákladu nebo nesení strojů a zařízení a velikosti.

Právní vymezení druhů a rozlišování plavidel vymezuje zákon č. 114/1995 Sb v §9. V následujících paragrafech části IV, je řešena zejména jejich technická způsobilost, osvědčení, jejich vedení v plavebním rejstříku a rejstříku malých plavidel.

Ze skupiny lodí jsou vymezena malá plavidla. Podmínkami pro zařazení mezi malá plavidla je:

- 1) délka trupu kratší než 20 m,
- 2) určení k přepravě maximálně dvanácti osob,
- 3) je-li určené k vlečení nebo tlačení, tak pouze stejné kategorie, tedy malých plavidel,
- 4) je-li určené k vedení bočně svázané sestavy, tak pouze stejné kategorie, tedy malých plavidel.

Další tři skupiny plavidel již nejsou určeny buď k opakovanému přemísťování nebo přepravě osob a nákladu, jde o plovoucí stroje, zařízení a tělesa.

Plovoucí stroje jsou určeny pro práce na vodní cestě nebo v přístavu vybavená zařízením jako je např. jeřáb, bagr, vrtná souprava nebo beranidlo, plovoucí stroj není určen k přepravě osob a nákladu.

Plovoucím zařízením je např. přístavní můstek, plovoucí dok nebo garáž, plovoucí plovárna, ale i houseboat nebo botel. Jsou tedy schopna plavby, jsou vymezena od plovoucích strojů a zpravidla nejsou určena k opakovanému přemísťování.

Plovoucí tělesa nejsou určena k přepravě cestujících a nákladu, jmenovitě jde o: vory, konstrukce, předměty nebo pevná seskupení předmětů schopná plavby.⁴⁴

⁴³ Zákon č. 114/1995 Sb., Zákon o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

⁴⁴ Zákon č. 114/1995 Sb., Zákon o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

2.3.1 Stavebnictví a architektura – stavební právo

Současná právní úprava stavebního práva je řešena zákonem č. 283/2021 Sb., Stavební zákon, s účinností od 1. ledna 2024, upravuje působnost orgánů, stanoví cíle, úkoly a nástroje územního plánování, požadavky na výstavbu a stavební řád. Rovněž upravuje podmínky pro integrovanou ochranu veřejných zájmů při územním plánování, povolování staveb a výstavbě, povinnosti osob při přípravě a provádění staveb, podmínky pro projektovou činnost a provádění staveb, některé účely vyvlastnění, oprávnění autorizovaných inspektorů a výkon kontroly. Jeho účelem je zajistit integrovanou ochranu veřejných zájmů při územním plánování, povolování staveb a výstavbě a vytvářet podmínky pro udržitelný rozvoj území a zvyšování kvality vystavěného prostředí, architektury a stavební kultury.

Veškeré úpravy vodních dopravních cest, jejich splavnění, stavby vodních zařízení, ale i výstavby a údržby zázemí veřejné infrastruktury vodní dopravy, jako např. kotviště, přístaviště atd. podléhá tomuto právu a posouzení s touto právní úpravou. A nejen s ní. V souvislosti s vodou nelze z dopravní infrastruktury opomenout i zelenou infrastrukturu zahrnující mimo jiné vodní plochy, hospodaření s vodou a systém ekologické stability krajiny.⁴⁵

Vymezení kompetencí krajského stavebního úřadu k výkonu působnosti stavebního úřadu, ve věci vodních děl:

- vodní díla na hraničních vodách,
- vodní nádrže s celkovým objemem nad 1 milion m³ nebo s výškou vzduší nad 10 m ode dna základové výpusti,
- vodní díla sloužící k vypouštění odpadních vod z těžby a
- zpracování uranových rud a jaderných elektráren a odpadních vod s obsahem zvláště nebezpečných závadných nebo nebezpečných závadných látek do vod povrchových a k vypouštění odpadních vod s obsahem zvláště nebezpečné závadné látky nebo prioritní nebezpečné látky do kanalizace s výjimkou případů, kdy je instalováno zařízení s dostatečnou účinností podle jiného právního předpisu,

⁴⁵ Zákon č. 283/2021 Sb., Stavební zákon, §10

- *vodní díla sloužící k čerpání znečištěných podzemních vod za účelem snížení jejich znečištění a jejich následné vypouštění do těchto vod, popřípadě do vod povrchových.*

Působnost stavebního úřadu ve věcech „vodního díla, u něhož nevykonává působnost stavebního úřadu krajský stavební úřad, včetně staveb tvořících s nimi soubor staveb, vykonává obecní stavební úřad obce s rozšířenou působností.“⁴⁶

Nestavební činnosti související spíše s provozem nemusí vždy vyžadovat povolení stavebního úřadu. Pro nestavební záměry uvádí §214 změny nevyžadující povolení. Např. není vyžadováno povolení pro „*terénní úpravu v přirozeném korytu vodního toku a na pozemcích sousedících s ním, kterou se podstatně nemění přirozené koryto vodního toku, pokud se neprovádí ve stanoveném záplavovém území.*“ Avšak dle odst. 2, tohoto paragrafu, se toto „*ustanovení nepoužije, pokud jde o:*

- a) území, pro které je vydán plán území s archeologickými nálezy,*
- b) záměry EIA,*
- c) záměr ve zvláště chráněném území, evropsky významné lokalitě nebo ptačí oblasti,*
- d) záměr v chráněném ložiskovém území.“⁴⁷*

2.3.2 Geologie, geodézie, kartografie – zeměměřičství

Nadcházející právní úprava – novela, zákona č. 200/1994 Sb. o zeměměřičství, doplní kompetence a povinnosti obcí a krajských úřadů o vedení digitálních technických map: kraje, obce a veřejné správy. Tato novela zákonem č. 47/2020 Sb. vejde v platnost od 1. července 2024.

Nejdéle do 30. června 2024 mají krajské úřady za povinnost zpřístupnit digitální technické mapy kraje. Dále má kraj za povinnost vyzvat obce a vlastníky, případně provozovatele nebo správci dopravní a technické infrastruktury k předání jimi vedených údajů o objektech a zařízeních rozhodných pro mapu kraje a poskytnout potřebnou součinnost.

Digitální mapa veřejné správy je v gesci Českého úřadu zeměměřického a katastrálního.⁴⁸

⁴⁶ Zákon č. 283/2021 Sb., Stavební zákon, §34 a §34a

⁴⁷ Zákon č. 283/2021 Sb., Stavební zákon, §214

⁴⁸ Zákon č. 200/1994 Sb. o zeměměřičství

2.3.3 Vodní hospodářství

Zákon o vodách a o změně některých zákonů č. 254/2001 Sb. (vodní zákon) upravuje, mimo jiné, nakládání s povrchovými vodami. Zákon upravuje právní vztahy k povrchovým a podzemním vodám, vztahy fyzických a právnických osob k využívání povrchových a podzemních vod, jakož i vztahy k pozemkům a stavbám, s nimiž výskyt těchto vod přímo souvisí, a to v zájmu zajištění trvale udržitelného užívání těchto vod, bezpečnosti vodních děl a ochrany před účinky povodní a sucha. V rámci vztahů upravených tímto zákonem se bere v úvahu zásada návratnosti nákladů na vodohospodářské služby, včetně nákladů na související ochranu životního prostředí a nákladů na využívané zdroje, v souladu se zásadou, že znečišťovatel platí.⁴⁹

K samotnému užívání povrchových vod k plavbě není třeba povolení vodoprávního úřadu: „*Povrchové vody lze užívat k plavbě jen tak, aby při tom nedošlo k ohrožení zájmů rekreace, jakosti vod a vodních ekosystémů, bezpečnosti osob a vodních děl; rozsah a podmínky užívání povrchových vod k plavbě stanoví Ministerstvo dopravy v dohodě s Ministerstvem životního prostředí ve spolupráci s Ministerstvem zemědělství vyhláškou.*“

Další související činnosti však č. 254/2001 Sb. upravuje:

- nakládání s odpadními vodami,
- zabezpečení proti úniku závadných látek z plavidel do povrchových vod,
- povinnosti provozovatelů přístavů, speciálních servisních zařízení a speciálních lodí
- zákaz provozu plavidel se spalovacími motory na povrchových vodách v ochranných pásmech vodních zdrojů I. stupně a na nádržích určených povolením nebo rozhodnutím vodoprávního úřadu pro chov ryb,
- zákaz plavby, a výjimky pro organizační složky státu, na vodních nádržích a vodních tocích, mimo dopravně významné vodní cesty, seznam stanovuje Ministerstvo dopravy v dohodě s Ministerstvem životního prostředí ve spolupráci s Ministerstvem zemědělství vyhláškou.⁵⁰

Tento zákon o vodách upravuje i správu vodních toků a jejich rozčlenění na významné vodní toky a drobné vodní toky. Ministerstvo zemědělství ve

⁴⁹ Zákon č. 254/2001 Sb. zákon o vodách (vodní zákon).

⁵⁰ Zákon č. 254/2001 Sb. zákon o vodách, §7.

spolupráci s Ministerstvem životního prostředí vyhláškou stanovuje seznam významných vodních toků. Úprava povinností spojených se správou vodních toků zahrnuje provozní činnosti ke stavu koryt vodních toků a pobřežních pozemků z pohledu funkcí daného vodního toku.

3. Individuální práva plavby a užívání

Právo využít vodní cesty s sebou současně přináší potřebu splnit požadované povinnosti a dodržovat daná pravidla. I zde platí, že je potřeba se na každou plavbu náležitě připravit. Ze všeho nejdříve je třeba znát cíl a délku plavby, seznámit se s omezeními provozu na trase plavby, ověřit stav sjízdnosti a výhled, co by se mohlo v průběhu celé plavby stát. A je-li cesta možná řešit, zda mám potřebné oprávnění a odpovídající plavidlo regulacím provozu v úseku plánovaného využití vodní cesty.

Svá práva mají i ostatní účastníci provozu na vodní cestě a nelze je opomíjet. V souladu s dobrými mravy, ohleduplností a tolerancí je potřeba předpokládat, že všude se najde někdo, kdo se zapomene, poruší pravidla a dopustí se například přestupku. Je jedno, zda se jedná o vůdce lodě, malého plavidla, šlapadla nebo o plavce. Na vodě vše trvá o něco déle, a to se samozřejmě týká i brždění. Na vodě platí zobecnělé pravidlo „*Malá rychlost, malá rána, krátký protokol*“ (MMK).

Možnost účasti v závodech ve vodních sportech je zcela samostatné téma, které je mimo rozsah této diplomové práce a není podrobně rozebíráno.

3.1 Právo plavby – omezení plavebního provozu

Regulace práva plavby je ovlivněna jak přirozenými přírodními podmínkami, tak také nutností dbát na ochranu životního prostředí. Ne vždy je vodní cesta použitelná z pohledu stavu vodní hladiny. Ne vždy, a ne všude je povolen spalovací motor nebo vlastní pohon plavidla.

Omezení výkonu nebo úplný zákaz používání spalovacích motorů na vodních cestách ČR vymezuje zákon 254/2001 Sb., o vodách, a vyhláška č. 46/2015 Sb. o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě. Úrovně regulace jsou následující:

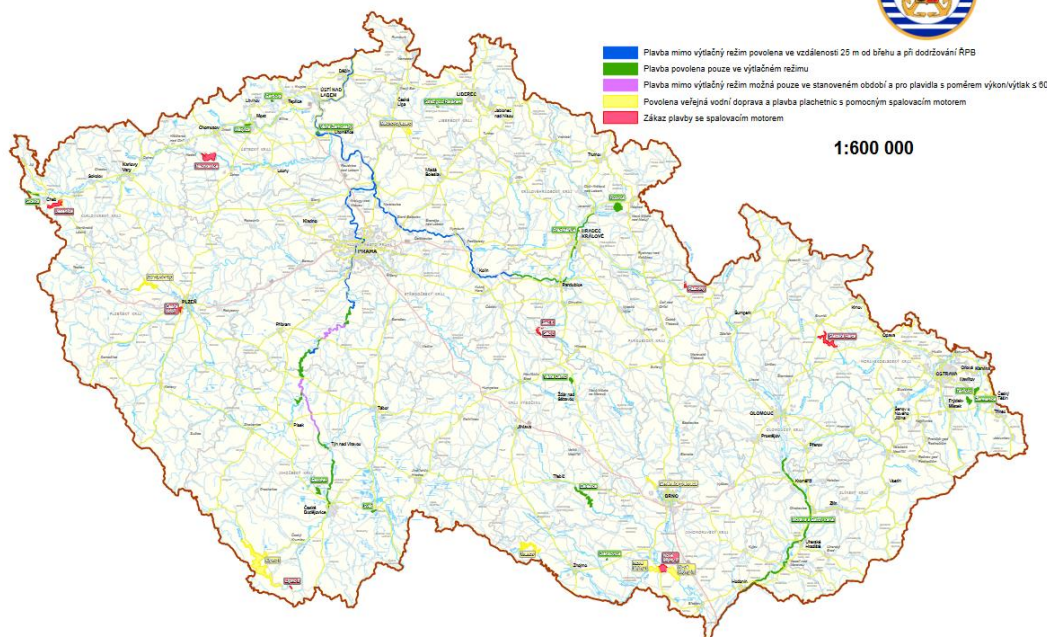
- a) úplný zákaz plutí plavidel:
 - povrchové vody na území, kde je vyhlášen druhý nebo třetí stupeň povodňové aktivity,
 - území s vyhlášeným krizovým stavem z důvodu povodně,
- b) úsekový zákaz plavby plavidel s vlastním pohonem:
 - vyznačeno odpovídající dopravní značkou – plavebním znakem,

- c) zákaz plavby se spalovacím motorem na vybraných vodních nádržích:
 - o seznam viz příloha č. 1 vyhlášky č. 46/2015 Sb.,
- d) omezení plavby na výkon spalovacího motoru nejvýše 10 kW a zároveň pouze ve výtlačném režimu plavby:
 - o seznam viz příloha č. 2 vyhlášky č. 46/2015 Sb.
 - o všechny nesledované vodní cesty, pokud na nich není plavba zakázána dle přílohy č. 1. vyhlášky č. 46/2015 Sb.
- e) omezení plavby plavidla se spalovacím motorem pouze na výtlačný režim:
 - o povrchové vody do vzdálenosti 25 m od břehu, přehrady, jezu, hráze, nebo jiné stavby potřebné k nakládání s povrchovými vodami, nebo od vyznačeného prostoru pro koupání,
- f) bez omezení
 - o využívané i využitelné sledované vodní cesty.⁵¹

Obr. č. 2 Vodní cesty s omezeními pro plavidla se spalovacím motorem

Kde lze plout s plavidlem se spalovacím motorem

na dopravně významných vodních cestách a dalších regionálně významných vodních plochách



Zdroj: Státní plavební správa. *Kde plout* [online]. © 2024 Státní plavební správa [cit. 30. 3. 2024]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/wp-content/public/downloads/dozor-na-vodni-cesty/kdeplout.pdf>

⁵¹ Státní plavební správa. *Dozor na vodní cesty* [online]. © 2024 Státní plavební správa [cit. 25. 3. 2024]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/doz-vc/kde-lze-plout>

3.2 Oprávnění k vedení plavidel

Oprávnění k vedení plavidel bez dohledu další osoby lze pro malá plavidla získat již od 16 let. Plavidla s větším výkonem než 20 kW, plochou plachet nad 20 m² nebo délkou trupu delší než 20 m lze získat až od 18 let.

Základními skupinami způsobilosti je vůdce malého plavidla a vůdce plavidla, které se dále dělí. Vedle mezinárodně uznávaných způsobilostí – osvědčení EU, je možné získat doklady o způsobilosti s omezením jen pro území ČR, kde uznání v jiných státech není zaručeno:

- průkaz vůdce malého plavidla s platností pro ČR,
- mezinárodní průkaz vůdce rekreačního malého, platný pro ČR jako průkaz vůdce malého plavidla,
- průkaz vůdce plavidla s platností pro ČR: plavidlo určené pro více než 12 cestujících, které není rekreačním plavidlem, a s omezením výkonu strojního pohonu do 4 kW,
- mezinárodní průkaz vůdce plavidla.

Způsobilosti pro malá plavidla jsou rozlišovány na kategorie, jak plachetnic, tak také plavidel se strojním pohonem.

Kategorie malých plavidel:

- S20 – plachetnice s omezenou plochou plachet do 20 m²,
- S – plachetnice s neomezenou plochou plachet,
- M20 – motorová plavidla s omezením výkonu do 20 kW,
- M – motorová plavidla bez omezení výkonu,
- M24 – rekreační plavidla s délkou trupu do 24 m.

Kategorii M24 lze vnímat obdobně, jako skupinu řidičského oprávnění B96 pro silniční dopravu, kde se omezení oprávnění posouvá z 3,5 t na 4,25 t.⁵²

V plavebním provozu je plavidlo delší než 20 m vždy posuzováno jako plavidlo jiné než malé. Z tohoto důvodu se na takové plavidlo vztahují pravidla plavebního provozu jako pro plavbu plavidla, které není malým.⁵³

⁵² § 45b odst. 3 zákona č. 247/2000 Sb., Zákon o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

⁵³ Státní plavební správa. *Dozor na vodní cesty* [online]. © 2024 Státní plavební správa [cit. 25. 3. 2024]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/doz-vc/kde-lze-plout>

3.3 Vedení plavidel ve vlastnictví půjčoven

Na vůdce malých plavidel z půjčoven se vztahuje zákonná výjimka z povinnosti k vlastnictví osvědčení pro vedení malých plavidel. Součástí povolení k provozu půjčovny malých plavidel je seznam půjčovaných malých plavidel. Na tato plavidla se pak vztahuje výjimka pro vedení malých plavidel za těchto podmínek:

- věk vůdce vypůjčeného malého plavidla je minimálně 18 let,
- omezená schopnost plavidla s vlastním strojním pohonem plout takřka jen na výtlačný režim, kdy je maximální rychlost omezena na 15 km/h a zvlnění hladiny vyvolané rychlostí pohybu plavidla je zanedbatelné.⁵⁴

Součástí schválení provozu půjčovny je i plavebním úřadem vymezený úsek vodní cesty pro provoz plavidel půjčovny. Vymezení schváleného úseku pro provoz vypůjčeného plavidla uvádí provozní řád půjčovny malých plavidel. Vypůjčitel dostane k dispozici vymezení úseku, kam smí, základní pravidla plavebního provozu a plavebním úřadem vymezeného úseku vodní cesty.⁵⁵

3.4 Vývoj individuální plavby

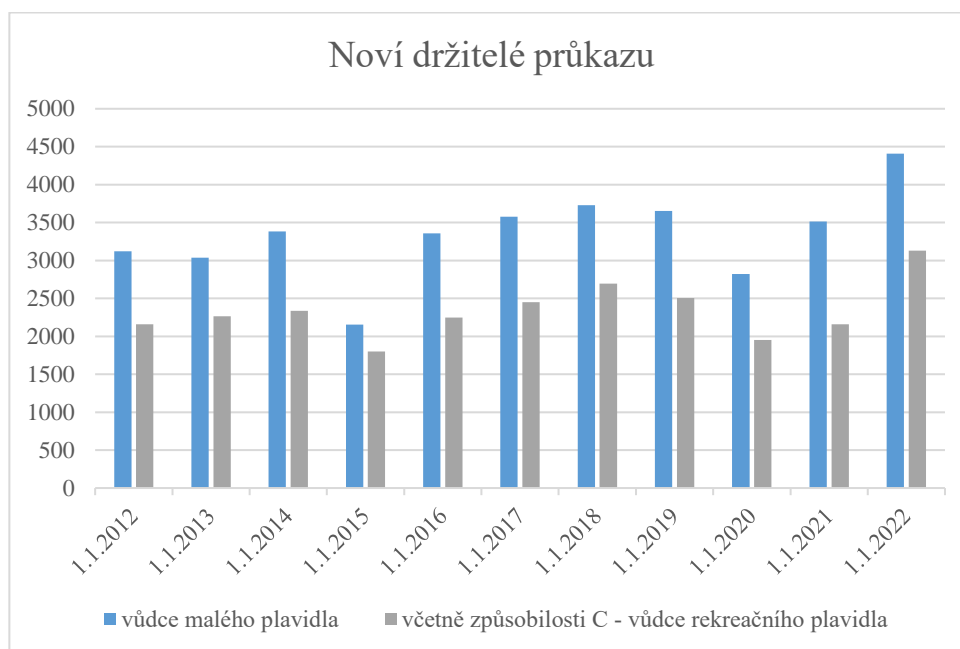
Za posledních deset let bylo Státní plavební správou každý rok vystavováno v průměru okolo 3 300 nových oprávnění vůdců malého plavila s odchylkou +/- 30 %.

Přehled vývoje počtu nových a celkového počtu držitelů průkazů způsobilosti vůdce malého plavidla za období let 2012 až 2022 znázorňují Graf 1 a Graf 2. Propad celkového počtu držitelů mezi roky 2019 a 2020 byl způsoben ukončením platností starých průkazů, které si vlastníci neobnovili a nevyměnili za nové.

⁵⁴ Zákon č. 114/1995 Sb., Zákon o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů

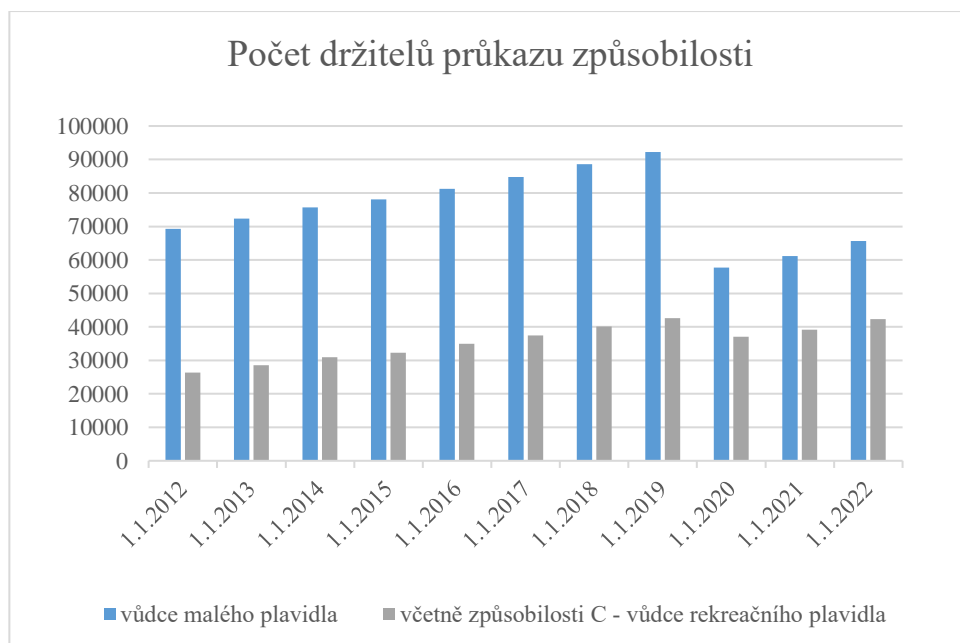
⁵⁵ Vyhláška č. 67/2015 Sb., vyhláška o pravidlech plavebního provozu

Graf 1: Přehled nových držitelů způsobilosti VMP v letech 2012 až 2022



Zdroj: Státní plavební správa. *Plavební ročenka 2012 až Plavební ročenka 2022* [online]. © 2024 Státní plavební správa [cit. 10. 1. 2024]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/organizace/publikace>, graf z dat zdroje zpracoval autor

Graf 2: Přehled evidovaných držitelů způsobilosti VMP v letech 2012 až 2022



Zdroj: Státní plavební správa. *Plavební ročenka 2012 až Plavební ročenka 2022* [online]. © 2024 Státní plavební správa [cit. 10. 1. 2024]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/organizace/publikace>, graf z dat zdroje zpracoval autor

Za poslední desetiletí došlo k prudkému nárůstu počtu provozovaných plavidel a tím ke zvýšenému využívání vodních cest. To přináší řadu negativních faktorů. Mezi ně patří větší pravděpodobnost výskytu plavebních nehod a opomenout nelze ani dopad na životní prostředí. Snížení nákladní doby na Labi vedlo k radikálnímu zlepšení kvality vody a biotopu. Se zvyšující se zátěží na životního prostředí vlivem nárůstu soukromé plavby lze očekávat opětovné zhoršení stavu. To může mít různé podoby: zvýšená hluchnost, znečištění vodní hladiny provozními kapalinami nebo odpady.

Jako příklad nárůstu zátěže je v Grafu 3 uveden počet proplavených plavidel v části vltavské kaskády mezi Kořenskem a Českým Vrbnem, který v roce 2021 dosáhl šestinásobku oproti roku 2012.

Graf 3: Příklad počtu proplavených plavidel



Zdroj: Analýza plavební sezóny roku 2023 a státní dozor na vodních cestách v období 1. 4. – 30. 9. 2023

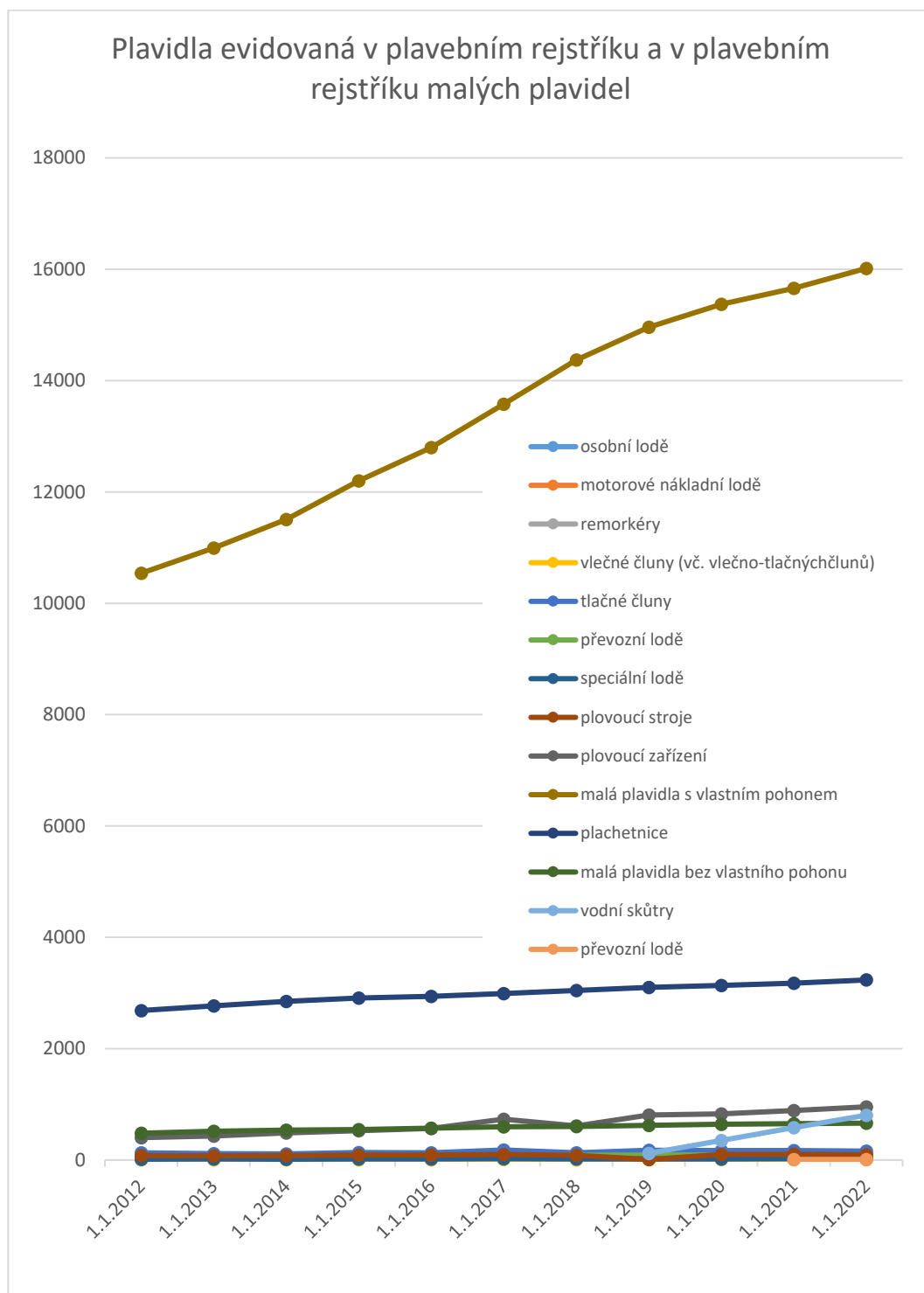
Dostupné z:

https://plavebniurad.cz/downloads/dozor-na-plavbu/AnalyzaPB_2023.pdf, graf

z dat zdroje zpracoval autor

Statistika plavidel evidovaných Státní plavební správou mezi lety 2012 až 2022 vnesená do Grafu 4 zobrazuje významný nárůst počtu malých plavidel s vlastním pohonem. Za sledované desetileté období došlo k nárůstu přibližně o 50 %.

Graf 4: Vývoj počtu evidovaných plavidel v letech 2012 až 2022



Zdroj: Státní plavební správa. *Plavební ročenka 2012 až Plavební ročenka 2022* [online]. © 2024 Státní plavební správa [cit. 10. 1. 2024]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/organizace/publikace>, graf z dat zdroje zpracoval autor

4. Projevy v praxi

Každé veřejné užívání nese v praxi i následky vzájemně nesladěných nároků účastníků dříve nebo později přerůstající v konflikt. Stejně tak, jako činnosti na hraně zákonem povolených mezí, které přerůstají v přestupky. V případě zjištění může být tato ukončena např. postihem viníka, a jeho nápravou, a v horším případě např. nehodou.

Jedním z příkladů negativních zkušeností s chováním účastníků je uložení pokuty dvanácti subjektům za plavbu, v době a místě překročení stavu ohrožující bezpečnost plavby ve smyslu § 5 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu.⁵⁶

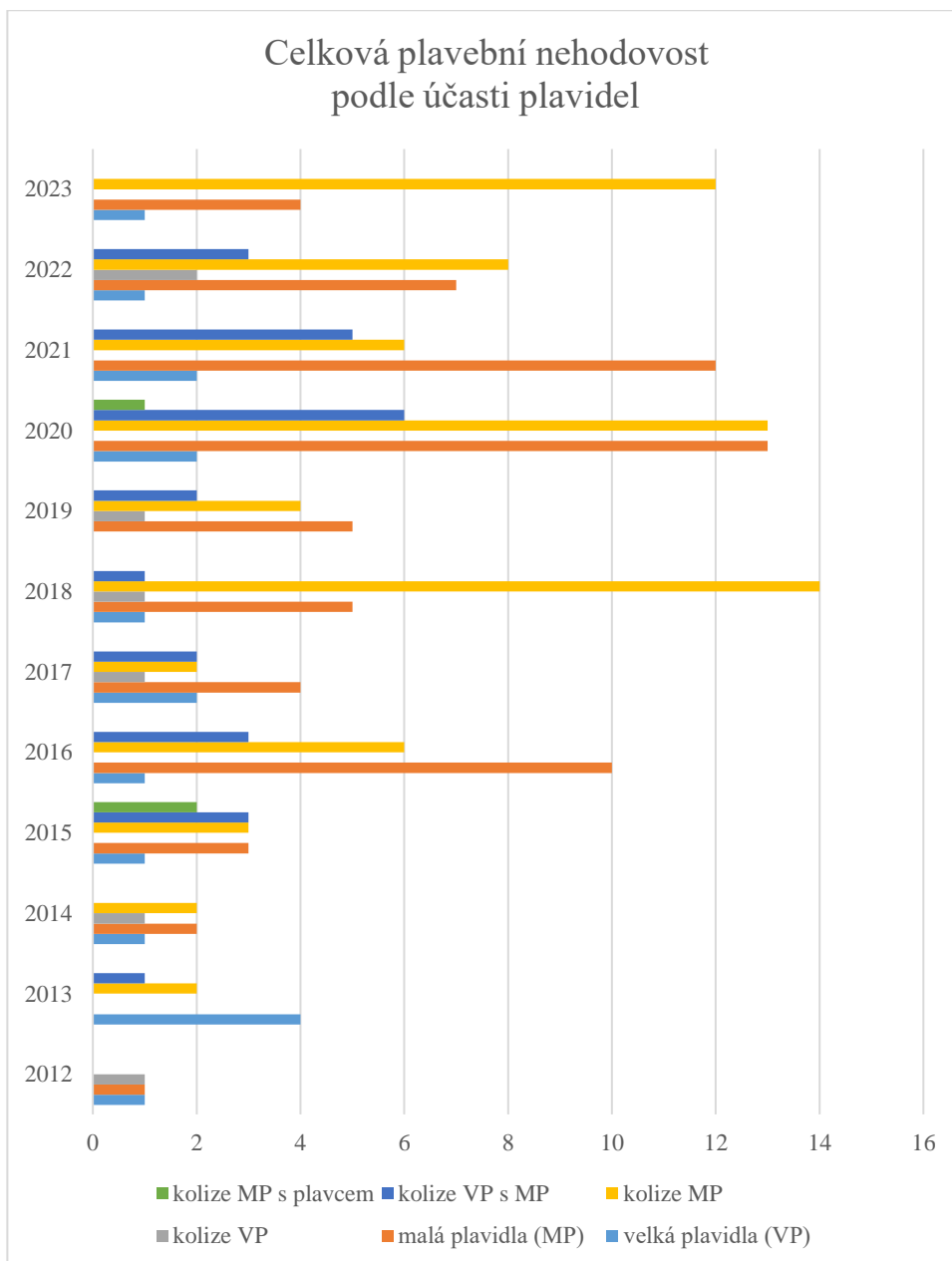
4.1 Přehled plavební nehodovosti

V letech 2000 až 2023 bylo Státní plavební správě oznámeno 383 plavebních nehod, ke kterým došlo na vnitrozemských vodních cestách České republiky.

Z celkového počtu plavebních nehod měla v 257 případech na nehodách účast malá plavidla. Tyto nehody jsou předmětem následujícího graficky zpracovaného přehledu v Grafech 5 až 7.

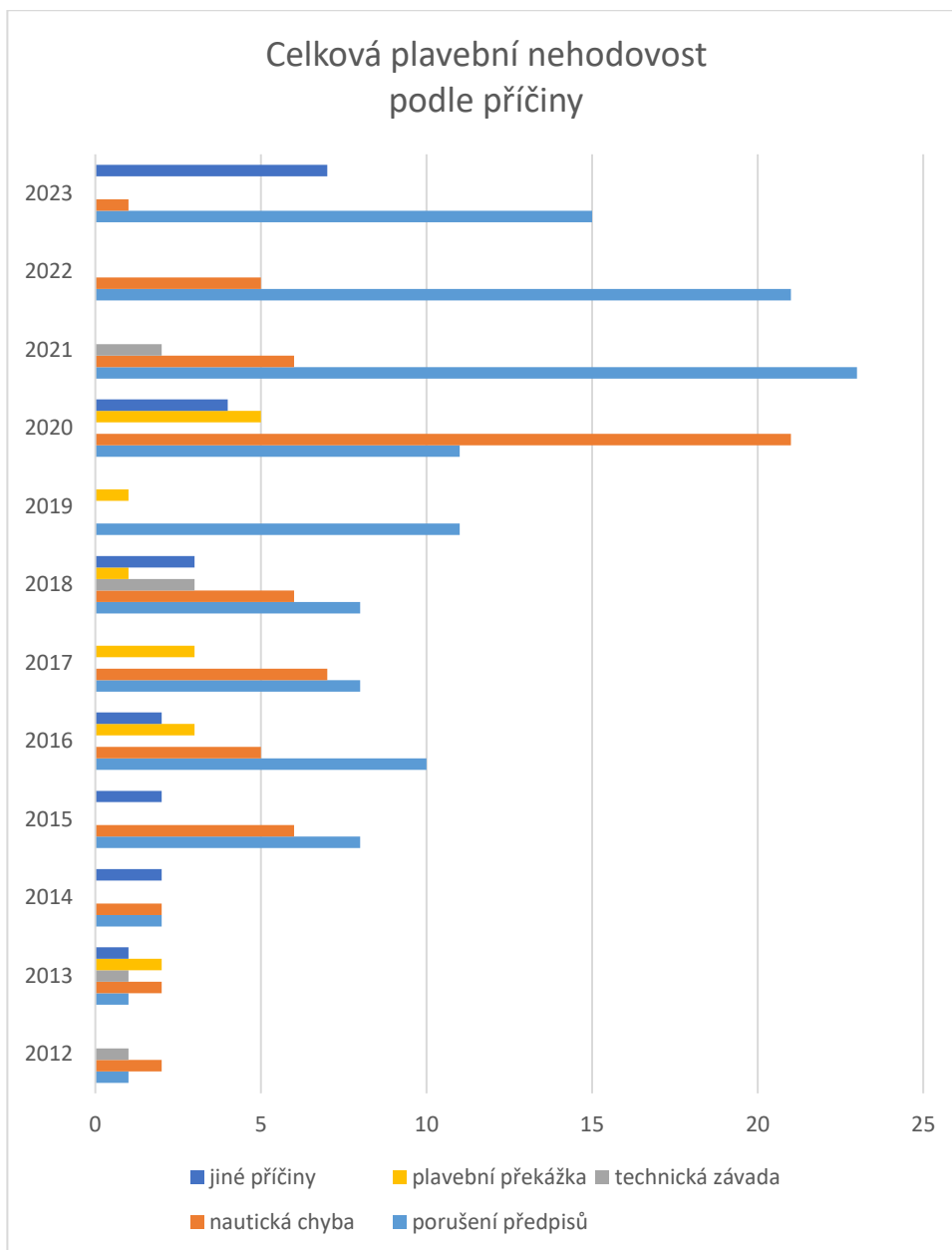
Graf 5: Celková plavební nehodovost podle účasti plavidel v letech 2012 až 2023

⁵⁶ Státní plavební správa. *Počty průkazů způsobilosti* [online]. © 2024 Státní plavební správa [cit. 24. 2. 2024]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/organizace/poskyt-info/2024/0308>



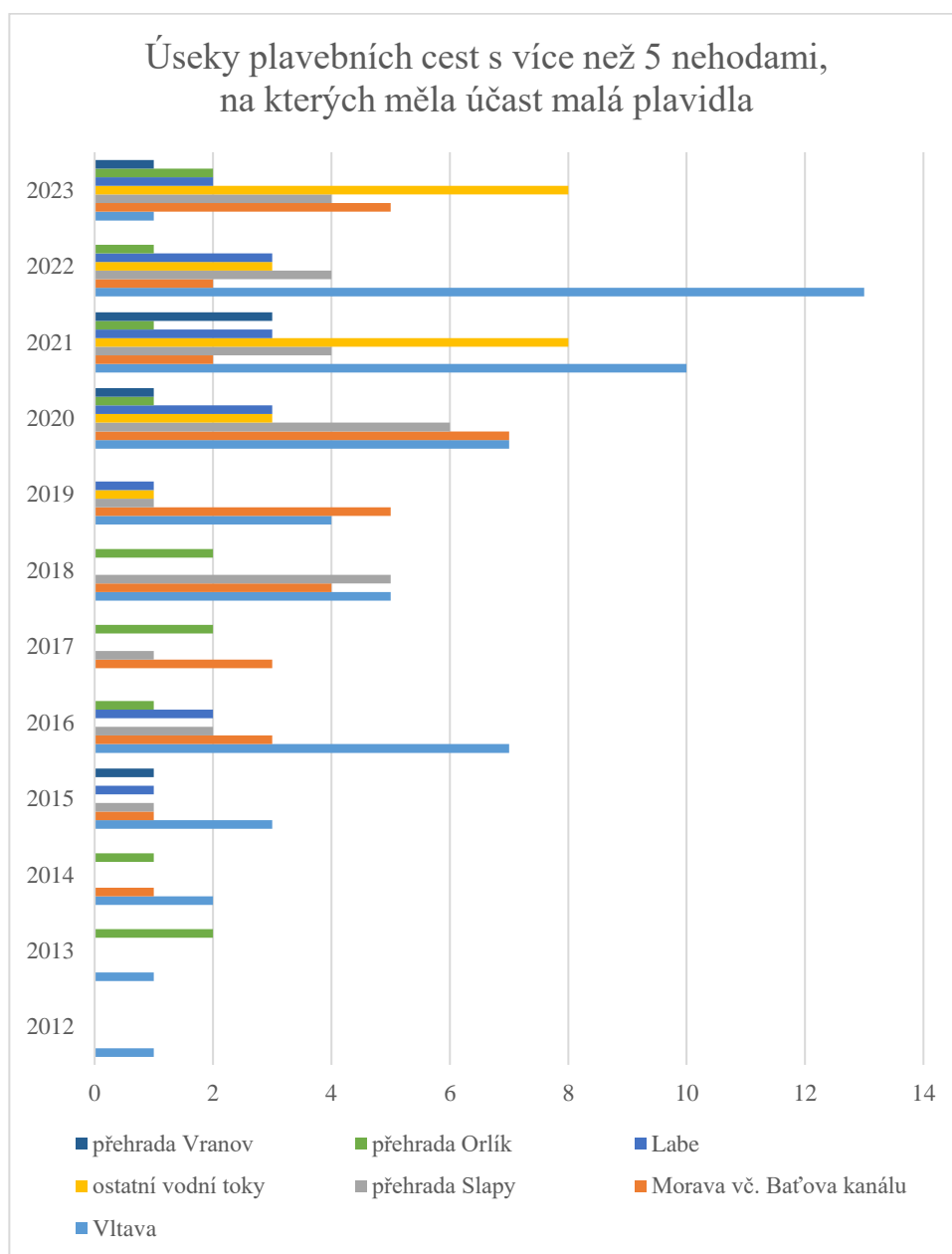
Zdroj: Státní plavební správa. *Vývoj plavební nehodovosti* [online]. © 2024 Státní plavební správa [cit. 10. 3. 2024]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/nehody>, graf z dat zdroje zpracoval autor

Graf 6: Celková plavební nehodovost podle příčiny v letech 2012 až 2023



Zdroj: Státní plavební správa. *Vývoj plavební nehodovosti* [online]. © 2024 Státní plavební správa [cit. 10. 3. 2024]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/nehody>, graf z dat zdroje zpracoval autor

Graf 7: Úseky plavebních cest s více než pěti nehodami za účasti malých plavidel v letech 2012 až 2023



Zdroj: Státní plavební správa. *Plavební nehody, na kterých měla účast malá plavidla* [online]. © 2024 Státní plavební správa [cit. 10. 3. 2024]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/nehody2>, graf z dat zdroje zpracoval autor

4.2 Státní plavební správa

4.2.1 Cíl výzkumu

Stanoveným cílem výzkumu bylo objasnění tři základních témat:

- lokalizace konkrétních skupin viníků plavebních nehod,
- zjištění praktických zkušeností úřadu s půjčovnami malých plavidel,
- omezení chodu úřadu v důsledku hackerského útoku.

4.2.2 Metoda výzkumu a otázky

Výzkum byl proveden formou dotazníku s následujícími otázkami:

1. Otázka lokalizace skupiny viníků:
 - úroveň oprávnění vést plavidlo viníka (jen proškolen z půjčovny, VMP, VRP, vyšší – profesní oprávnění),
 - muž / žena,
 - věková kategorie (např. do 30, 31 až 60, více než 61 let),
 - doba od získání oprávnění po datum nehody (např. nováček do 3 let od získání oprávnění, déle než 4 roky a méně než 20let, více než 21 let).

2. Zkušenosti s půjčovnami malých plavidel – nešvary v praxi.

3. Nakolik Vás postihl a omezil chod provozu úřadu loňský výpadek serverů po hackerském útoku.

4.2.3 Rozhovor

S pracovníky oddělení plavebního dozoru byl dále veden rozhovor na doplňující témata:

Výklad ke statistikám – výrazný rozdíl je na úsecích mezi neomezenou plavbou a plavbou omezenou výkonem. Čím menší rychlost tím menší či spíše žádné následky.

Poškození si vlastního plavidla bez dalších následků na okolí není nehodou, o takových se většinou ani nedozvíme. U malých plavidel to není jako u silničního provozu, kde existuje povinné ručení.

Při porovnání se silniční dopravou, v případě podezření na alkohol je třeba nejdříve vyvést plavidlo na vhodné místo, jako je přístaviště nebo kotviště a zajistit ho. V případě zjištění alkoholu není další plavba povolena.

V případě řešení přestupků se setkáváme i s hrubším jednáním, jako je vyhrožování.

4.2.4 Výsledky výzkumu

1. Otázka lokalizace skupiny viníků:

„U nehod není evidována úroveň způsobilosti, pouze zda měl oprávnění vést plavidlo nebo ne. Statistika podle věku se nedělá, rovněž tak délka praxe či doba držení průkazu způsobilosti“

2. Zkušenosti s půjčovnami malých plavidel – nešvary v praxi:

„S půjčovnami díky omezená výkonu nejsou problémy. Ty nastávají se silnějšími a rychlejšími plavidly.“

3. Nakolik Vás postihl a omezil chod provozu úřadu loňský výpadek serverů po hackerském útoku.

„Zde nejsme oprávněni, jakkoliv reagovat, neboť šetření orgány činnými v trestním řízení stále probíhá. Což je i důvod požadavku na neuvádění jmen a jiné konkretizace osob rozhovoru.“

4.3 Plavba a rybářství

Zvyšující se četnost negativních odezev ke kontrolám rybářské stáže, kdy je požadováno, aby rybář opustil plavidlo a rybařil ze břehu, velmi často tkví v různorodém vnímání zavedených pojmů. Otázkou je zažitý význam pojmů, jednotnost praxe a argumentace právního výkladu zákazu lovu ryb z obytných lodí v rybářských revírech. V pochybnosti jsou plavidla a jejich distribuce pod marketingovým označením „rybářská“ loď, respektive „rybářské“ plavidlo, a v případě nafukovacích člunů pak „plovoucí nafukovací rybářská pomůcka.“ Ve sporných situacích uživatel hledá obhajobu v označení „rybářská“ a zakrývá tak využitelnost plavidla, jako „obytné lodi.“ Různorodost v jednotlivých rybářských revírech vychází z jejich počtu a z přenesené kompetence rozhodnout na úrovni

místní organizace rybářského svazu – uživatele dotčeného rybářského revíru. Ten může povolit použití plavidel a plovoucích nafukovacích rybářských pomůcek určených k lovu ryb, v bližších podmínkách výkonu rybářského práva.

4.3.1 Cíl výzkumu

Stanoveným cílem výzkumu byla dvě témata: definovatelnost a vnímání významu „obytná“ loď, a následně rozsah a různorodost povolení pro lov z plavidla. Výzkum byl soustředěn na Český rybářský svaz, jeho místní organizace, a výkon rybářské stráže. Zacilení adresátů bylo zvoleno jako pohled z jiného úhlu na užívání plavidel při prolnutí plavby a rybářství.

4.3.2 Metoda výzkumu a otázky

Z důvodu získání i subjektivního názoru a vyvolání odezvy a následné komunikace, byla zvolena konfrontace s obecnými a laickými formulacemi dotazů. Na začátku průzkumu byly stanoveny otázky ve dvou skupinách: otázky názorově hodnocené a otázky zjišťující skutkový stav, které byly doplněny o možnost doplnit upřesnění nebo vyjádřit svůj názor:

Zákon č. 99/2004 Sb., HLAVA III, LOV, § 13, odst. 3 „*V rybářských revírech se zakazuje lov: ... e) z lodí obytných, z plavidel veřejné dopravy a ze zvláštních plovoucích zařízení využívaných k přepravě materiálu, ...*“ (ve stupnici 0 až 5, v rozptylu od není dostatečná, nevyhovuje, až po ano, zcela vyhovuje):

- Je definice označením „obytná“ loď pro zákon o rybářství, Rybářský řád a výkon rybářského práva dostatečná?
- Je definice označením „plavidlo veřejné dopravy“ pro zákon o rybářství, Rybářský řád a výkon rybářského práva dostatečná?
- Je definice označením „zvláštní plovoucí zařízení využívané k přepravě materiálu“ pro zákon o rybářství, Rybářský řád a výkon rybářského práva dostatečná?

Druhou část dotazníku tvořily následující otázky zjišťující skutkový stav:

- Ve vašem rybářském revíru je povolen lov z plavidel?
- Ve vašem rybářském revíru je povolen nebo upraven lov z plovoucích nafukovacích rybářských pomůcek?
- Určení a označení rozhodných parametrů respondentem pro definování a rozlišení, zda jde a v jakých případech o „obytnou“ loď.

- Vymezení termínu „lodka“ ve spojení „lov z loděk“ viz příloha č. 9 vyhlášky č. 197/2004 Sb., k provedení zákona č. 99/2004 Sb. Lov z loděk je zmíněn jako jedno z témat pro písemný test ze znalosti právních předpisů pro složení zkoušky pro výkon funkce rybářské stráže. Uveďte, co je lodka a jak je posuzována, odlišena a zda jde o samostatnou skupinu či podskupinu plavidel ve smyslu výkonu funkce rybářské stráže.
- Výkon rybářské stráže:
 - o způsoby a četnost zjištěných porušení ve spojitosti s lovem z plavidel,
 - o úspěšnost řešení a vymahatelnost pokut ve spojitosti s lovem z plavidel.

4.3.3 Vzorek

Průzkum byl realizován v průběhu února až března 2024 prostřednictvím on-line dotazníku, na který byl respondentům zaslán odkaz, s žádostí o případné další přeposlání na kompetentnější osoby. Vzorek respondentů k oslovení byl získán na základě dostupných kontaktů na webových stránkách Českého rybářského svazu⁵⁷ a Moravského rybářského svazu.⁵⁸

Na webových stránkách Českého rybářského svazu je umožněno internetovým uživatelům volně vygenerovat a stáhnout seznam s kontakty místních organizací územních svazů, včetně jmen osob, jejich telefonních kontaktů a email adres.⁵⁹

Celkem bylo využito 563 e-mailových kontaktů na potencionální respondenty. Na dotazník reagovalo zhruba 15 % oslovených. Dotazník vyplnilo osmdesát čtyři respondentů, kde ve třech případech bylo navázáno další komunikací pro věcného doplnění tématu výzkumu. Z celkového počtu respondentů se 9,5 % přihlásilo i k výkonu rybářské stráže.

4.3.4 Zpracování výzkumu

Závěry z navazujících řízených rozhovorů jsou uvedeny a analyzovány níže a v souhrnném vyhodnocení.

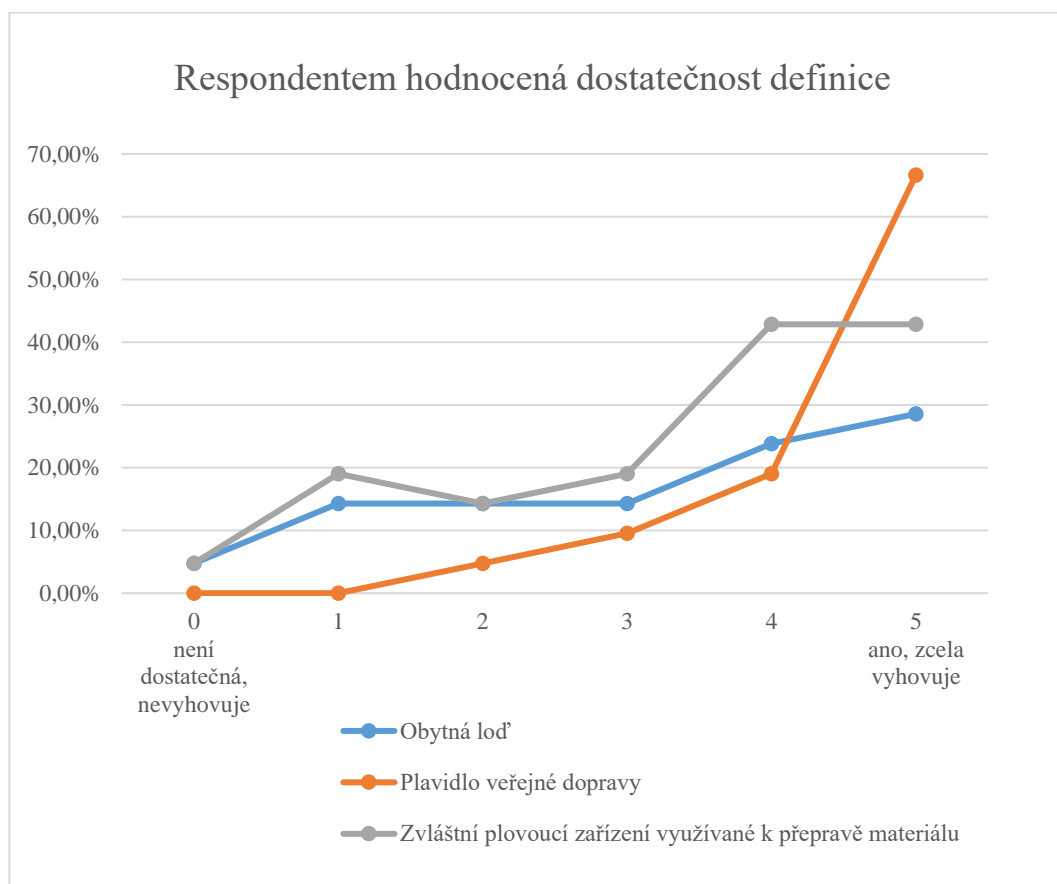
⁵⁷ Český rybářský svaz, z. s. [online] [cit. 3.1.2024]. Dostupné z: <https://www.rybsvaz.cz/beta/index.php>

⁵⁸ Moravský rybářský svaz, z. s. [online] [cit. 3.1.2024]. Dostupné z: <https://mrs.mrsbrno.cz/reviry/>

⁵⁹ Místní organizace, Český rybářský svaz, z. s. [online] [cit. 3.1.2024]. Dostupné z: <http://www.rybsvaz.cz/download/mo.xlsx>

V úvodu dotazníku byly respondentům předloženy tři používané termíny k jejich subjektivnímu hodnocení, zda jejich definici a význam považují za vyhovující. V porovnání hodnot s kladným přesvědčením je zřejmé, že schopnost definování, co je a co není „obytná“ loď, je více než poloviční oproti plavidlu veřejné dopravy. S definováním významu „obytná“ loď si není zcela jisto více než 70 % respondentů.

Graf 8: Dostatečnost definic pojmů

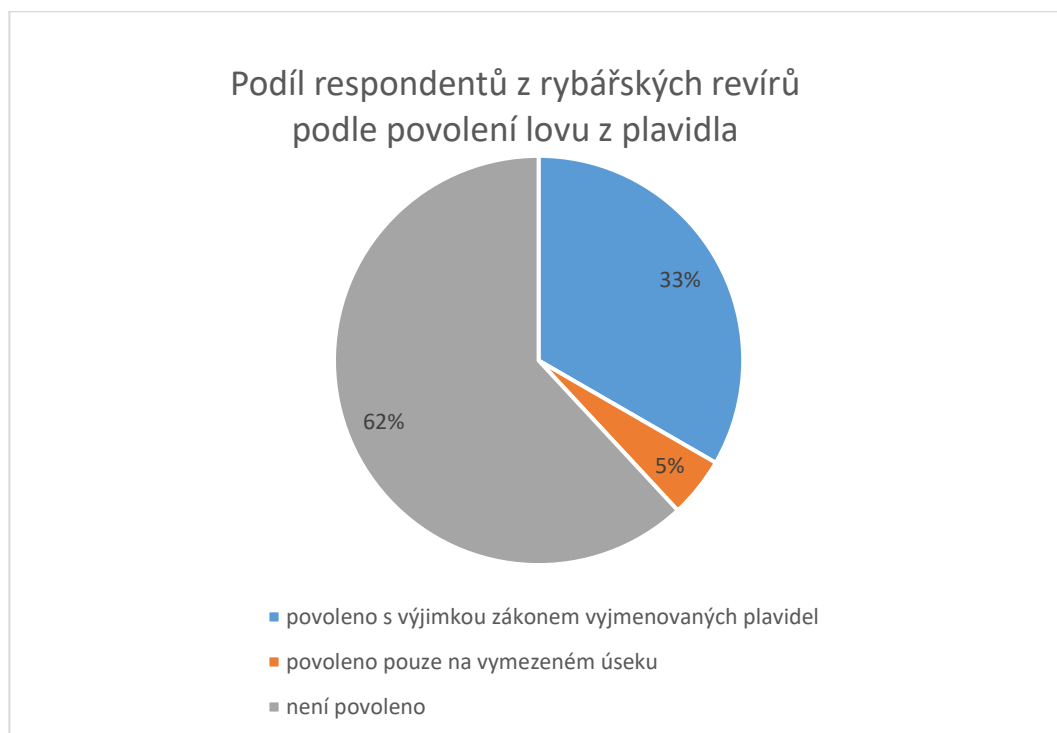


Zdroj: graf z dat výzkumu zpracoval autor

Celkem 61,9 % respondentů uvedlo, že lov ryb z plavidel je v jejich rybářském revíru povolen s výjimkou zákonem vyjmenovaných plavidel. Dalších 4,76 % respondentů uvedlo částečné povolení. Závěrem z uváděných informací je zřejmá tendence formulovat povolená plavidla konkrétními druhy a typy – loďka a pramice. Formulovat povolení, s tím, že co by nebylo povoleno bude zakázáno, tedy obráceně než zákon, kde, co není zakázáno je povoleno. Uváděným argumentem je, že by pak rybáři méně vymýšleli, jak by se právní regulace dala obejít.

Z odpovědí jednoznačně vyplývá povinnost a požadavek, aby se rybáři vždy informovali na podmínky konkrétního rybářského revíru, respektive na podmínky všech revírů, přes které proplouvají. Stejná situace je pak v rámci jednoho revíru, kde je povolen lov ryb z plavidel na hlavním toku, a oproti tomu na přítocích a vedlejších tocích je lov ryb z plavidla zakázán. Zbývá jedna třetina respondentů odpověděla, že v jejich rybářském revíru není lov ryb z plavidel povolen.

Graf 9: Povolení lovu z plavidla



Zdroj: graf z dat výzkumu zpracoval autor

Další samostatnou skupinou byly plovoucí nafukovací rybářské pomůcky, jako skupina vymezená od plavidel. Zde 23,81 % respondentů uvedlo, že lov z plovoucích nafukovacích rybářských pomůcek je v jejich rybářském revíru schválený a povolený. O úpravě a povolení uvažuje 9,52 % respondentů. Nevětší skupina 66,67 % nemá lov z tohoto typu povoleno a ani o tom neuvažuje. V doplnění a porovnání, co respondent považuje za plovoucí nafukovací rybářské pomůcky se nelze vyhnout konstatování, že není jednoznačně jasné v tom, co je povoleno anebo zakázáno. Vyskytovaly se totiž i značně rozlišné odpovědi, že jde o loď, malé plavidlo, člun, bellyboat, plovoucí zařízení, plovoucí těleso, rybářskou nafukovací trhací bójku anebo paddleboard. Přičemž největší shoda respondentů 47,62 % byla v odpovědi plovoucí zařízení.

Při vyhodnocení rozhodných parametrů pro definování a rozlišení, zda jde o „obytnou“ loď většina respondentů, v počtu 57,1 %, má za to, že rozhoduje rozsah vybavení k bydlení a ubytování, jako je např. umožnění přespání a toaleta. Z hlediska dokladů 47,6 % respondentů očekává označení „obytná“ v Lodním osvědčení plavidla vnitrozemské plavby nebo Mezinárodního osvědčení rekreačního plavidla. Respondenti dále uvedli v poměru 4:1, že za „obytnou“ považují i nepronajímanou loď výhradně užívanou vlastníkem.

Výkon rybářské stráže a vymezení pojmu „lov z loděk“ a jeho posuzování v praxi odráží způsob a umožnění kontroly. Lodčkou je plavidlo, pokud má jenom palubu, po které rybářská stráž vidí, jakmile má plavidlo kajuty je plavidlo posuzováno jako „obytná“ loď.

V souladu s §16 písm. a), odst. 2. zákona č. 99/2004 Sb., je rybářská stráž v rybářském revíru oprávněna kontrolovat osobám lovicím ryby nebo vodní organismy rybářské náradí, obsah rybářské lodčky, nádrže nebo jiné zařízení užitého k uchování ryb a rybářské úlovky, z hlediska dodržení rybářského práva. Ke kontrole nad rozsah ustanovení je třeba součinnosti policie. Z odpovědí respondentů se dá shrnout, že definici pojmu rybářská lodčka lze zúžit tak, že jde o loďku, na níž sedí/stojí rybář a loví ryby, a nic co by bránilo kontrole (kajuty, zavazadla nerybařících osob atd.)

Výkon rybářské stráže v souvislosti s lovem z plavidel se odvíjí od konkrétního revíru. Ve spojení s plavidly jde o porušení zákazu trollingu s motorem, tedy vlečení nástrahy za jedoucí lodí, lov z plavidla, lov z nafukovacího lehátka nebo pneumatiky od traktoru, a porušení zákazu vplutí a lovu v blízkosti rybího přechodu u zdymadel. Jako území s nejvíce porušovanými předpisy o rybaření byla respondentem uvedena vodní nádrž Orlík.

Ohledně přestupků a vymahatelnosti sankcí respondenti buď neodpověděli nebo uváděli, že nemají přehled, popřípadě uvedli, že pokuty nedávají, ale rovnou odebírají povolenky k lovu ryb, a to se 100 % úspěšností.

V průběhu výzkumu jeden z respondentů upozornil a zaslal znění výkladu k pojmu „obytná“ loď pro potřeby výkonu rybářského práva, ze dne 5. května 2010. Výklad byl poskytnut v rámci metodické činnosti Ministerstva zemědělství, odbor rybářství, myslivosti a včelařství, spisová značka 12792/2010-16230, výhradně vůči krajským úřadům (viz Příloha 1):

„... Kontrola osob lovicích v rybářském revíru je zajišťována v první řadě rybářskou stráží. Rybářské stráží však nenáleží pravomoc zastavovat plovoucí dopravní či nákladní lodě a provádět na nich kontroly. Ustanovení § 16 písm. a) bod 2. dává rybářské stráží pouze oprávnění kontrolovat obsah rybářské lodčky, přičemž ani pojem „rybářská lodčka“ není definován. Zřejmě se však jedná o tzv. malé plavidlo dle ustanovení § 9 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, které je využíváno k rybolovu a nejedná se o loď obytnou, plavidlo veřejné dopravy ani zvláštní plovoucí zařízení využívané k přepravě materiálu.

Pojem „obytná“ loď (bez ohledu na to, zda se jedná o malé či jiné plavidlo) tedy úzce souvisí se schopností tohoto plavidla účinně mařit kontrolu řádného výkonu rybářského práva. Neboť je uzpůsobeno tak, na rozdíl od rybářské loďky, aby se mohlo relativně volně pohybovat po celém splavném toku bez nutnosti přistát u břehu.

Obytnou lodí se tedy rozumí plavidlo, jehož interiér je uzpůsoben k obývání. Plavidlo bývá obvykle vybaveno místem pro přespání, hygienickým zařízením a zařízením pro ohřev potravin.

Rybářské stráží pak zákon neumožňuje toto plavidlo kontrolovat (obdobně jako automobil), a proto je vždy třeba zajištění součinnosti orgánů Policie České republiky, či strážníků Městské policie dle ustanovení § 16 písm. c) bod. 3 zákona o rybářství. ...⁶⁰

4.3.5 Výsledky výzkumu

Respondenti si pouze v necelých 30 % stojí za úplnou dostatečností definováním pojmu „obytná“ loď. Nejistota nahrává sporům a tendencím věc neřešit vůbec anebo naopak ji v oblasti postihu řešit velmi striktně. Neřešení věci potom přerůstá v plošné nerespektování pravidel. Používaná terminologie v oblasti rybářství postrádá přesnější vymezení používaných pojmů. Konkrétně pro výklad významu „obytná“ loď může být propojení s definicí „obytného prostoru,“ viz příloha č. 2 k vyhlášce č. 223/1995 Sb.: „... obytný prostor je prostor určený k používání osobami běžně pobývajícími na plavidle, včetně kuchyně, skladovacího prostoru pro zásoby, záchodů a umýváren, prádelen, předsíní a průchodů, kromě kormidelny...“⁶¹

Nepřehlednost a nejednotnost v povolení pro lov z plavidla vychází z celkového počtu rybářských revírů. Určit dílčí kompetence bez návaznosti na okolní revíry na jednom toku se jeví jako kontraproduktivní. Z pohledu užívání veřejného prostoru a přehlednosti je zde značný prostor pro sjednocení a zároveň pro zjednodušení.

Odpovědi respondentů potvrzují, že jde sice o mnohaleté, ale čím dál více rezonující téma mezi rybáři. Palčivost tomuto tématu dodávají rozšiřující se možnosti plavidel a pomůcek společně s možnostmi kempování a nočního nebo

⁶⁰ Výklad k pojmu „obytná“ loď pro potřeby výkonu rybářského práva, Ministerstva zemědělství, odbor rybářství, myslivosti a včelařství, spisová značka 12792/2010-16230, ze dne 5. května 2010.

⁶¹ Příloha č. 2 k vyhlášce č. 223/1995 Sb. Vyhláška Ministerstva dopravy o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách.

vícedenního lovu. Nejde jen o spory mezi vůdci plavidel rybářskou stráží, ale také mezi samotnými rybáři a rybářskou stráží, která nemá adekvátní prostředky pro výkon svých činností. Jedná se tedy o spor mezi kontrolním orgánem a občanem účelově schovávajícím své konání účelově za marketingové pojmy. Přitom primární původ vzniku takovýchto sporů pramení z nedostatečným definic a nejednotnosti pojmů v legislativě.

5. Závěr

Vodní cesty a jejich využívání tu byly a jsou od pradávna. Možná se jich člověk zprvu jen bál a měl je pouze jako zdroj vody. V každém případě lidé v historii vodu ctili, měli své vodní bohy a později vodu začali využívat také k dopravě. Vedla je k tomu touha po poznání, ale i nutnost dopravy stavebního materiálu, obchodování se zbožím. Dalšími hnacími momenty se staly touha po moci, spory, války, osidlování nových území nebo přivlastňování cizích území. Vůle a touha, nutnost či majetnický chtíč, poháněly rozvoj řemesel využívajících energii vody a přinášel technické pokroky, které umožňovaly technickou úpravu vodních děl i vorů a lodí. S dostupností rostla i četnost střetů stejných zájmů a sporů. Jejich řešení dala základy právu, stavebním zásadám, vodohospodářství a veřejné dopravní infrastruktuře. Právo k vodním dílům a právo užívání vodních cest se v průběhu historie mnohokrát měnilo. A mění se dodnes, byť spíše podle osobních zájmů a potřeb movitějších jednotlivců či organizací než v zájmu celé společnosti.

Potřeby a způsoby využití vodních cest se vyvíjí. Lodní nákladní doprava v posledních desetiletích zaznamenala značný pokles a postupně ustoupila z vodních cest. Dlouhodobým trendem na vodních tocích je rozvoj osobní přepravy, sportovní a rekreační plavby.

Odpovědět na otázku pro koho a pro která plavidla je předurčena budoucnost je podle učiněných zjištění v protikladu k veřejně prezentovaným argumentům pro zvýšení kapacity vodních cest a budování nových. Je zde výrazný nárůst malých plavidel, soukromých plavidel a přístavišť, což odráží i nárůst proplavovaných malých plavidel přes zdymadla. Vynaložené veřejné prostředky a plánované výdaje jsou bíle směřovány pro potřeby soukromého podnikání a zvýšení osobního komfortu úzké skupinky vyvolených. Nezbyvá než se ptát: Kde je jejich spoluúčast na společném prospěchu veřejnosti? V daních všech občanů?

Větší lodě nelze na stávajících vodních cestách provozovat bez vynaložení vysokých nákladů na rekonstrukce cest a vodních děl z důvodu většího ponoru a zákonem daného požadavku na bezpečnostní marže mezi plavidlem a dnem. Rovněž provoz zdymadel má svou omezenou kapacitu.

Vyvstává zde prostor pro regulaci ve formě zpoplatnění mýtem či obdobou silniční daně. Voda má zůstat přístupná všem, ale k jakému účelu?

Zvyšující se výskyt plavební nehodovosti nelze na základě zjištění jednoznačně připsat na vrub neznalosti a nezkušenosti vůdců malých plavidel z půjčoven, kde jsou jen seznámeni s obsluhou a nemusí mít odpovídající způsobilost k vedení plavidla. Z výsledků výzkumu dále vyplývá, že zvyšující se nehodovost a její následky jsou dány diferencí mezi výkonem plavidla a osobním přístupem vůdce malého plavidla. Čím větší nesoulad, tím viditelnější následky.

Resumé

Diplomová práce se zabývá právem vnitrozemské vodní dopravy na území České republiky. Prámem individuální plavby, oprávněními k plavbě a právní regulací.

Klíčová slova

Právo, vodní doprava, vnitrozemská plavba

Summary

The thesis deals with the law of inland waterway transport in the Czech Republic. It deals with the law of individual navigation, authorizations for navigation and legal regulation.

Keywords

Law, water transport, inland navigation

Seznam zkratek a pojmů

ABGB – *Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch für die gesammten Deutschen Erbländer der Österreichischen Monarchie* – Všeobecný zákoník občanský pro německé dědičné země Rakouské monarchie

čes. z. z. – český zemský zákoník

ČR – Česká republika

ECDIS – *Electronic Chart Display and Information System* – systém elektronické navigace pro loďní dopravu

EIA – *Environmental Impact Assessment* – posuzování vlivů na životní prostředí

EU – Evropská unie

n. l. – našeho letopočtu

OOP – Odbor ochrany prostředí

př. n. l. – před naším letopočtem

RIS – Říční informační služby

ř. z. – říšský zákoník

nautická chyba – nesprávné zhodnocení konkrétní situace a následně nesprávně zvolený loďní manévr vedoucí k plavební nehodě

NOZ – nový občanský zákoník, zákon č. 89/2012 Sb.

TENT-T – *Trans-European Transport Networks* – Transevropská dopravní síť

ÚS – Ústavní soud

VPM – Vůdce malého plavidla

Seznam použité literatury a zdrojů

Tištěné zdroje

- BASTL, Zdeněk. *Století československé námořní plavby*. Praha: Mare Czech, 2021. 308 stran. ISBN: 978-80-86930-74-9
- ČÍŽEK, Karel (ed.) *Právo vodní dle zákona ze dne 28. srpna 1870 pro království České: doplněno příslušnými zákony a nařízeními a objasněno z rozsudků nejvyšších stolic: s obsáhlým abecedním i chronologickým seznamem věcným*. V Praze: Jindř. Mercy, 1886. 643 stran.
- FORMA, Petr a KOLAŘÍK, Tomáš. *O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe*. Praha: Plavba a vodní cesty, 2018. 152 stran. ISBN 978-80-27029-58-7
- HAVLAN, Petr, JANEČEK, Jan a kolektiv. *Majetek územních samosprávných celků v teorii a praxi*, 2. aktualizované a podstatně doplněné vydání. Praha: Leges, 2015. 400 stran. ISBN: 978-80-7502-057-4
- HUBERT, Miroslav. *Dějiny plavby v Čechách. Díl I*. Děčín: Okresní muzeum Děčín, 1996. 150 stran. ISBN 80-238-0446-4.
- HAVLAN, Petr, SOCHOROVÁ, Dagmar a kolektiv. *Majetek státu v teorii a praxi*. Praha: Leges, 2021. 352 stran. ISBN:978-80-7502-455-8
- HRDINA, Karel, (ed.) *První pokračovatelé Kosmovi*. Praha: Svoboda, 1950.
- JANDA, Miloš. *Základy plavební nauky*. Praha: Mare Czech 2017. 194 str. ISBN: 978-80-86930-98-5
- JIREČEK, Hermenegild (ed.) *Obnovené právo a Zřízení zemské dědičného království Českého = Verneuerte Landes-Ordnung des Erb-Königreichs Böhmen 1627*. V Praze: Nákladem F. Tempského, 1888. 596 stran.
- KALOUSEK Jaromír a kolektiv zaměstnanců Státní plavební správy. *Plavební ročenka 2019*. Praha: Státní plavební správa v Nakladatelství T, 2020. 135 stran. ISBN 978-80-88215-50-9.
- Kolektiv autorů. *Labsko-vltavská plavba XXVI*. Praha: Mare Czech, 2020. 72 stran. ISBN: 978-80-88215-49-3
- Kolektiv autorů. *Pravidla plavebního provozu*. Praha: Mare Czech, 2020. 142 stran. ISBN: 978-80-88215-40-0
- KREUZ, Petr (ed.) a MARTINOVSKÝ, Ivan (ed.) *Vladislavské zřízení zemské a navazující prameny*. Praha: Scriptorium, 2007. 526 stran. ISBN 978-80-86197-91-3
- KULT, A. *Dějiny právních vztahů k vodám na území České republiky*. Praha: Výzkumný ústav vodohospodářský T.G. Masaryka, 2014. ISBN 978-80-87402-20-7
- NĚMCOVÁ, Klára a kolektiv zaměstnanců Státní plavební správy. *Plavební ročenka 2021*. Praha: Státní plavební správa, 2022. 83 stran. ISBN 978-80-88215-74-5.

PTÁČEK, Petr. *Bezpečně na tekoucí vodě*. Petr Ptáček, 2015. 104 stran. ISBN: 978-80-260-7217-1

SLAVÍK Herbert. *Naše léto, voda, loď*. Praha: WWA photo, 2021. 264 stran. ISBN: 978-80-905398-5-3

STRNAD, Zdeněk a kolektiv. *Vodní právo*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Fakulta rybářství a ochrany vod, 2013. 226 stran. ISBN: 978-80-87437-45-2

TREJNAR, K. a kol. *Střední Labe*. Vydal podnik Povodí Labe ve Státním zemědělském nakladatelství, Praha, 1978.

Elektronické zdroje

Analýza plavební sezóny roku 2023 a státní dozor na vodních cestách v období 1. 4. – 30. 9. 2023 [online]. Dostupné z: https://plavebniurad.cz/downloads/dozor-na-plavbu/AnalyzaPB_2023.pdf

Český rozhlas. ‚Dopravní zácpa‘ na Vltavě se přesunula k Českému Krumlovu. Hladinu horního úseku zvedly deště [online]. Praha: Český rozhlas. Publikováno dne: 7. července 2018 [cit. 3. 3. 2024]. Dostupné z: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/vodaci-sjizdnost-vltavy-cesky-krumlov-hladina-rek_1807071208_jak

Český statistický úřad. *Nákladní doprava – časové řady* [online]. Praha: Český statistický úřad. Aktualizováno dne: 1. 3. 2024. [cit. 3. 3. 2024]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/nakladni_doprava_casove_rady

Encyklopedie Českých Budějovic. *Regulace řek* [online]. © 1998–2024 NEBE [cit. 6. 6. 2021]. Dostupné z: <http://www.encyklopedie.c-budejovice.cz/clanek/regulace-rek>

Fakulta stavební ČVUT v Praze. *Lexikon* [online]. Praha: Fakulta stavební ČVUT v Praze. [cit. 21.2.2024]. Dostupné z: <https://www.lvvc.cz/historie.php>

Fakulta stavební ČVUT v Praze. *Stručná historie Labsko-vltavské vodní cesty* [online]. Praha: Fakulta stavební ČVUT v Praze. [cit. 21.2.2024]. Dostupné z: <https://www.lvvc.cz/historie.php>

KULT, Arnošt. *Právní vztahy k vodám v období vlády dynastie Lucemburků* [online]. Publikováno 6. 10. 2016. © 2024 VTEI [cit. 20. 2. 2024]. Dostupné z: <https://www.vtei.cz/2016/10/pravni-vztahy-k-vodam-v-obdobi-vlady-dynastie-lucemburku>

KULT, Arnošt. *Před sto padesáti lety byl vydán vodní zákon č. 71/1870 čes. z. z.* [online]. Publikováno 19. 10. 2020. © 2024 VTEI. [cit. 21.2.2023]. Dostupné z: <https://www.vtei.cz/2020/10/pred-sto-padesati-lety-byl-vydan-vodni-zakon-c-71-1870-ces-z-z/>

KULT, Arnošt. *Přednáška o Římském vodním právu* [online]. © 2008 [cit. 20. 2. 2024]. Dostupné z:

https://heis.vuv.cz/data/webmap/datovesady/dokumenty/seminarevuv/vuv_20081106_Kult.ppt

Dny české státnosti, o.p.s., 11. březen 1500 - Vladislavské zřízení zemské – Články – Dny české státnosti. *Projekt 2019 - Dny české státnosti* [online].

Copyright © [cit. 04.06.2021]. Dostupné z:

<http://www.dnyceskestatnosti.cz/novinky/clanky/11-brezen-1500-vladislavske-zrizeni-zemske/>

Státní plavební správa. *Historie* [online]. © 2024 Státní plavební správa [cit. 20. 2. 2024]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/organizace/historie>

Státní plavební správa. *Plavební ročenka 2012 až Plavební ročenka 2022* [online].

© 2024 Státní plavební správa [cit. 10. 1. 2024]. Dostupné z:

<https://plavebniurad.cz/organizace/publikace>

Státní plavební správa. *Počty průkazů způsobilosti* [online]. © 2024 Státní plavební správa [cit. 24. 2. 2024]. Dostupné z:

<https://plavebniurad.cz/organizace/poskyt-info/2024/0308>

Stránský, V., rozhovor s předsedou konsorcia **AQUATIS, SWECO a Vodní cesty**, Ing. Martin Pavel (<https://vodnihospodarstvi.cz>) [online] [cit. 5.6.2020]

Dostupné z <https://vodnihospodarstvi.cz/ing-martin-pavel/>

Příloha č. 1 - Výklad k pojmu „obytná loď“ od Ministerstva zemědělství



MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ

ÚTVAR: ODBOR RYBÁŘSTVÍ,
MYSLIVOSTI A VČELAŘSTVÍ
ČÍSLO ÚTVARU: 16230

Český rybářský svaz
Sekretariát Rady
Nad Olšínami 31
100 00 Praha 10

SPISOVÁ ZN.: 12792/2010
NAŠE ČJ.: 12792/2010-16230
VYŘIZUJE: Mgr. Lubovský
TELEFON: 221 812 792
FAX: 221 812 980
E-MAIL: Zbynek.Lubovsky@mze.cz

ADRESA: TĚŠNOV 17, 117 05 PRAHA 1

DATUM: 5. května 2010

Výklad k pojmu „obytná loď“ pro potřeby výkonu rybářského práva.

Ministerstvo zemědělství České republiky, odbor rybářství, myslivosti a včelařství, obdrželo Vaši žádost o výklad pojmu „obytná loď“ uvedený v ustanovení § 13 odst. 3 písm. e) zákona o rybářství, dle kterého je v rybářských revírech zakázán lov z lodí obytných, z plavidel veřejné dopravy a ze zvláštních plovoucích zařízení využívaných k přepravě materiálu.

Ministerstvo zemědělství upozorňuje, že výklady k ustanovení zákona o rybářství poskytuje pouze krajským úřadům, a to v rámci své metodické činnosti. Jakékoliv jiné výklady nemají právní závaznost, neboť závazné výklady zákona je v České republice oprávněn vydávat pouze soud.

Ministerstvo zemědělství nicméně doplňuje, že pro potřeby implementace termínu obytná loď do bližších podmínek výkonu rybářského práva je třeba nejprve vycházet z účelu, který ustanovení § 13 odst. 3 písm. e) zákona o rybářství sleduje. Jak již bylo uvedeno výše, dané ustanovení zakazuje v rybářských revírech lov ryb a jiných vodních organismů z lodí obytných, z plavidel veřejné dopravy a ze zvláštních plovoucích zařízení využívaných k přepravě materiálu. Z tohoto zákazu pak nelze udělit rozhodnutím správního orgánu žádnou výjimku.

Důvodem takovéto regulace je snaha o účelné zabezpečení řádného výkonu rybářského práva a především jeho nejviditelnější součástí, a to lovu. Kontrola osob lovicích v rybářském revíru je zajišťována v první řadě rybářskou stráží. Rybářské stráží však nenáleží pravomoc zastavovat plovoucí dopravní či nákladní lodě a provádět na nich kontroly. Ustanovení § 16 písm. a) bod 2. dává rybářské stráží pouze oprávnění kontrolovat obsah rybářské loďky, přičemž ani pojem „rybářská loďka“ není definován. Zřejmě se však jedná o tzv. malé plavidlo dle ustanovení § 9 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, které je využíváno k rybolovu a nejedná se o loď obytnou, plavidlo veřejné dopravy ani zvláštní plovoucí zařízení využívané k přepravě materiálu.

Pojem „obytná loď“ (bez ohledu na to zda se jedná o malé či jiné plavidlo) tedy úzce souvisí se schopností tohoto plavidla účinně mařit kontrolu řádného výkonu rybářského práva. Neboť je uzpůsobeno tak, na rozdíl od rybářské loďky, aby se mohlo relativně volně pohybovat po celém splavném toku bez nutnosti přistát u břehu.

Obytnou lodí se tedy rozumí plavidlo jehož interiér je uzpůsoben k obývání. Plavidlo bývá obvykle vybaveno místem pro přespání, hygienickým zařízením a zařízením pro ohřev potravin.

Rybářské stráží pak zákon neumožňuje toto plavidlo kontrolovat (obdobně jako automobil), a proto je vždy třeba zajištění součinnosti orgánů Policie České republiky, či strážníků Městské policie dle ustanovení § 16 písm. c) bod. 3 zákona o rybářství.

S pozdravem

Ing. Jiří Pondělíček, Ph. D.
ředitel odboru rybářství, myslivosti a včelařství