

# Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 22.02.2017, sp. zn. 25 Cdo 1970/2015, ECLI:CZ:NS:2017:25.CDO.1970.2015.1

**Číslo:** 89/2018

**Právní věta:** Provozovatelem letadla odpovědným objektivně za škodu způsobenou zvláštní povahou jeho provozu (§ 427 odst. 2 obč. zák.) je vlastník letadla, není-li v leteckém rejstříku uvedena jiná osoba jako provozovatel. Osoba odlišná od vlastníka může být provozovatelem letadla, ačkoliv v leteckém rejstříku zapsána není, jestliže zápis neodpovídá skutečnému stavu věci a právním poměrům ohledně letadla, má-li tato osoba k letadlu taková práva a oprávnění, jež jí umožňují s ním v dostatečně širokém rozsahu disponovat, užívat ho ke své činnosti a vlastním jménem je fakticky provozovat.

**Soud:** Nejvyšší soud

**Datum rozhodnutí:** 22.02.2017

**Spisová značka:** 25 Cdo 1970/2015

**Číslo rozhodnutí:** 89

**Číslo sešitu:** 6

**Typ rozhodnutí:** Rozsudek

**Hesla:** Náhrada škody, Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků

**Předpisy:** § 4 předpisu č. 49/1997Sb.  
§ 427 odst. 2 obč. zák.

**Druh:** Rozhodnutí ve věcech občanskoprávních, obchodních a správních

**Sbírkový text rozhodnutí:**

*Nejvyšší soud k dovolání žalovaného zrušil rozsudek Krajského soudu v Plzni ze dne 20. 11. 2014, sp. zn. 14 Co 167/2014, ve výrocích, jimiž byl potvrzen rozsudek Okresního soudu v Karlových Varech ze dne 31. 3. 2014, sp. zn. 19 C 156/2013, ve spojení s opravným usnesením ze dne 15. 9. 2014, sp. zn. 19 C 156/2013, a bylo rozhodnuto o náhradě nákladů odvolacího řízení, jakož i rozsudek Okresního soudu v Karlových Varech ze dne 31. 3. 2014, sp. zn. 19 C 156/2013, ve spojení s opravným usnesením ze dne 15. 9. 2014, sp. zn. 19 C 156/2013, pokud jím bylo rozhodnuto o platební povinnosti žalovaného a o náhradě nákladů řízení, a věc v tomto rozsahu vrátil Okresnímu soudu v Karlových Varech k dalšímu řízení.*

## I.

### Dosavadní průběh řízení

1. Okresní soud v Karlových Varech rozsudkem ze dne 31. 3. 2014, č. j. 19 C 156/2013-78, ve spojení s opravným usnesením ze dne 15. 9. 2014, č. j. 19 C 156/2013-119, uložil žalovanému povinnost zaplatit žalobcům a) až e) po 192 000 Kč s příslušenstvím a žalobci f) 140 000 Kč s příslušenstvím, ve

zbývající rozsahu žalobu zamítl a rozhodl o náhradě nákladů řízení. Vyšel z nesporného zjištění, že dne 28. 8. 2011 při letecké nehodě letounu typu Z 142 zahynul Mgr. L. B. Příčinou pádu letadla ve vlastnictví Aeroklubu České republiky byla nesprávná pilotáž V. K. v nižších letových hladinách, než stanoví letový předpis Ministerstva dopravy. Soud dospěl k závěru o objektivní odpovědnosti provozovatele letadla za vzniklou škodu podle § 427 odst. 2 zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, účinný do 31. 12. 2013 (dále též jen „obč. zák.“), a za provozovatele označil žalovaný spolek (podle předchozí právní úpravy občanské sdružení), byť v leteckém rejstříku je jako provozovatel zapsán Aeroklub České republiky, o. s. Zápis provozovatele do leteckého rejstříku České republiky podle § 4 odst. 2 písm. b) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), je však pouze deklaratorní, a rozhodující je tak okolnost, že žalovaný měl na základě nájemní smlouvy možnost faktické dispozice s letadlem. Jelikož zesnulý neučinil nic, aby katastrofě zabránil, ačkoli byl zkušenějším pilotem než velitel letadla, shledal soud podle § 441 obč. zák. 20% spoluzavinění poškozeného a v tomto rozsahu snížil jednorázovou náhradu pozůstalých žalobců podle § 444 odst. 3 obč. zák. Naopak k moderaci podle § 450 obč. zák. neshledal důvod, neboť odpovědnost provozovatele letadla podle § 427 odst. 2 obč. zák. je koncipována jako objektivní s přihlédnutím k vyšší míře rizika, a okolnost, že zesnulý nastoupil do letounu ze své vůle, nebo že se vyhovující rozsudek dotkne činnosti žalovaného jako spolku, nepokládá soud za důvody zvláštního zřetele hodné.

2. Krajský soud v Plzni k odvolání všech účastníků rozsudkem ze dne 20. 11. 2014, č. j. 14 Co 167/2014-144, odvolání žalovaného proti zamítavému výroku rozsudku soudu prvního stupně odmítl, rozsudek ve výroku o platební povinnosti žalovaného potvrdil a rozhodl o náhradě nákladů odvolacího řízení. Vyšel ze zjištění soudu prvního stupně, že žalovaný byl ke dni letecké nehody nájemcem letadla, a dospěl proto k závěru, že v důsledku toho byl i provozovatelem letadla (je ve věci pasivně legitimován), přestože v leteckém rejstříku byl jako vlastník i provozovatel zapsán Aeroklub České republiky. Z ustanovení § 4 a 5 zákona č. 49/1997 Sb. totiž plyne, že vlastníkem a provozovatelem mohou být dvě odlišné osoby, a jestliže zákon se zápisem těchto skutečností nespojuje vznik, změnu nebo zánik práv a povinností, jde o zápisy deklaratorní. Také z rámcové smlouvy o pronájmu uzavřené na období od 31. 3. 2007 do 31. 3. 2008 mezi Aeroklubem České republiky a jednotlivými leteckými občanskými sdruženími jako jeho členy vyplývá, že odpovědnost za provoz daného letadla přechází podepsáním předávacího protokolu na nájemce; ze shodných skutkových tvrzení účastníků podle soudu vyplývá, že takový vztah trval i v období následujícím po datu skončení rámcové smlouvy. Pád letounu v malé výšce a nízké rychlosti v zatáčce bez potřebného výkonu motoru pak nepochybně souvisí se zvláštní povahou provozu letadla, proto za vzniklou škodu objektivně odpovídá podle § 427 odst. 2 obč. zák. jeho provozovatel. Žalovaný neprokázal, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat, jestliže osobou, která s konečnou platností rozhodovala o tom, kdo poletí a jaká bude letová činnost, byl sám zesnulý v pozici zástupce vedoucího žalovaného. Odvolací soud označil za správný i závěr soudu prvního stupně o spoluzavinění usmrceného spolucestujícího, který neučinil nic k odvrácení nehody, ačkoliv vzhledem ke své kvalifikaci mohl vědět, že let probíhá v rozporu s leteckými předpisy. Ani odvolací soud neshledal důvody pro postup podle § 450 obč. zák.

## II.

### Dovolání a vyjádření k němu

3. Rozsudek odvolacího soudu napadl žalovaný dovoláním, jehož přípustnost dovozuje z ustanovení § 237 o. s. ř. tím, že napadené rozhodnutí závisí na vyřešení právní otázky, která v rozhodování dovolacího soudu dosud nebyla vyřešena, resp. se při jejím řešení odvolací soud odchýlil od ustálené rozhodovací praxe dovolacího soudu. Nesprávně byla posouzena právní otázka pasivní legitimace žalovaného jako provozovatele letadla, jímž v dané době podle zápisu v leteckém rejstříku byl Aeroklub České republiky, což jasně plyne ze zákona č. 49/1997 Sb. V oblasti civilního letectví je

nutno rozlišovat pojmy „provozovatel letadla“, jenž je spojen s jedním konkrétním letadlem, a „letecký provozovatel“, který provádí letecké činnosti, aniž by současně musel být provozovatelem určitého letadla. Odpovědnost za škodu podle občanského zákoníku je přitom spojena s provozováním konkrétní věci, nikoliv s činností. Dovolatel dále namítá, že měl sice v roce 2011 uzavřenou nájemní smlouvu na předmětné letadlo, ale soud se s jejím obsahem vůbec neseznámil. Rozporuje také závěr odvolacího soudu o míře spoluzavinění zemřelého, z čehož dovozuje, že je oprávněn podat dovolání i proti výroku rozsudku odvolacího soudu, kterým bylo odmítnuto jeho odvolání vůči zamítavému výroku rozsudku soudu prvního stupně. Nakonec namítá, že v daném případě byly dány důvody zvláštního zřetele hodné pro snížení jednorázového odškodnění pozůstalých podle ustanovení § 450 obč. zák., neboť při letecké nehodě bylo sice zničeno letadlo patřící Aeroklubu České republiky, ale ten nárok na jeho náhradu neuplatil, a protože případný neúspěch ve sporu byl měl pro žalovaného likvidační následky, ostatně již při podání dovolání čelil exekuci na svůj majetek. Navrhuje proto, aby byl rozsudek odvolacího soudu změněn tak, že žaloba bude zamítnuta.

4. Žalobci ve vyjádření k dovolání odmítli závěr, že by otázka provozovatele podle § 427 obč. zák. byla v rozhodování odvolacího soudu otázkou neřešenou. Obecně je totiž provozovatelem vždy ten, kdo má faktickou i právní možnost dispozice s daným dopravním prostředkem, což soudy obou stupňů vyřešily s ohledem na skutková zjištění o existenci vztahu z nájemní smlouvy mezi vlastníkem letounu a žalovaným správně. Ztotožňují se se závěrem obou soudů, že zápis provozovatele do leteckého rejstříku má pouze deklaratorní charakter, podobně jako v případě zápisů členů orgánů obchodních korporací do obchodního rejstříku. Rozlišování mezi provozovatelem letadla a leteckým provozovatelem je irelevantní, protože žalovaný byl povinen plnit povinnosti provozovatele letadla podle zákona č. 49/1997 Sb., k čemuž se zavázal v rámci nájemního vztahu. Další námitky žalovaného také nemohou založit přípustnost dovolání, neboť není uvedeno, vůči konkrétně jaké judikatuře odvolacího soudu se měl odvolací soud odchýlit. Navrhují proto, aby bylo dovolání odmítnuto, případně zamítnuto.

### III.

#### Přípustnost dovolání

5. Nejvyšší soud jako soud dovolací (§ 10a o. s. ř.) shledal, že dovolání bylo podáno včas, osobou k tomu oprávněnou - účastníkem řízení (§ 240 odst. 1 o. s. ř.), zastoupeným advokátem ve smyslu § 241 o. s. ř.

6. Nejprve dospěl k závěru, že žalovaný není oprávněn podat dovolání proti výroku rozsudku Krajského soudu v Plzni ze dne 20. 11. 2014, č. j. 14 Co 167/2014-144, kterým bylo odmítnuto odvolání proti zamítavému výroku rozsudku soudu prvního stupně, jímž bylo žalovanému vyhověno. Dovolání je v této části tzv. subjektivně nepřipustné, neboť z povahy dovolání jako mimořádného opravného prostředku vyplývá, že jej není oprávněn podat kterýkoliv účastník, nýbrž jen ten, jemuž byla napadeným rozhodnutím způsobena újma odstranitelná zrušením takového rozhodnutí (srov. např. usnesení Nejvyššího soudu ze dne 30. 10. 1997, sp. zn. 2 Cdon 1363/96, uveřejněné v časopisu Soudní judikatura č. 3, ročník 1998, pod č. 28, nebo usnesení téhož soudu ze dne 1. 2. 2001, sp. zn. [29 Cdo 2357/2000](#), publikováno pod C 154 v Souboru civilních rozhodnutí Nejvyššího soudu, C. H. Beck). Uvedeným výrokem však byla žaloba zčásti zamítnuta, a žalovaný proto nemůže jeho zrušením nebo změnou dosáhnout pro sebe příznivějšího postavení. Nejvyšší soud tudíž dovolání v tomto rozsahu odmítl pro nedostatek subjektivní legitimace [§ 243c odst. 3 a § 218 písm. b) o. s. ř.].

7. Ve zbývajícím rozsahu je pak dovolání žalovaného přípustné podle § 237 o. s. ř., neboť napadené rozhodnutí odvolacího soudu závisí na vyřešení hmotněprávní otázky určení provozovatele letadla ve vztahu k zápisu v leteckém rejstříku, která v rozhodování odvolacího soudu dosud nebyla vyřešena. Dovolání je důvodné.

#### IV. Důvodnost dovolání

8. Nesprávné právní posouzení věci (§ 241a odst. 1 o. s. ř.) může spočívat v tom, že odvolací soud věc posoudil podle nesprávného právního předpisu, nebo že správně použitý právní předpis nesprávně vyložil, případně jej na zjištěný skutkový stav věci nesprávně aplikoval.

9. Vzhledem k ustanovením § 3028 odst. 3 a § 3079 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, účinný od 1. 1. 2014, se věc posuzuje podle dosavadních předpisů, tedy podle zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění účinném do 31. 12. 2013, neboť jde o právní poměry vzniklé před 1. 1. 2014.

10. Odpovědnost za škodu způsobenou dopravním prostředkem se řídí ustanovením § 420 obč. zák. o tzv. obecné odpovědnosti v případě porušení právní povinnosti (zákonem stanovených pravidel pro řízení, ovládání a jiné nakládání s vozidlem, letadlem či plavidlem) ze strany řidiče (pilota) vozidla či jiného prostředku (namísto řidiče za stejných podmínek odpovídá osoba, která jeho činnosti využívá ve smyslu § 420 odst. 2 obč. zák. jako zaměstnavatel, zmocnitel či subjekt v postavení obdobném), a ustanoveními § 427 a násl. obč. zák., zakládajícími tzv. objektivní odpovědnost provozovatele vozidla, vznikla-li škoda v důsledku projevů zvláštní povahy provozu vozidla. Soudy obou stupňů obecnou odpovědnost žalovaného nezkoumaly a dovodily jeho objektivní odpovědnost jako provozovatele letadla.

11. Podle § 427 odst. 1 obč. zák. fyzické a právnické osoby provozující dopravu odpovídají za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu. Podle odstavce 2 téhož ustanovení stejně odpovídá i jiný provozovatel motorového vozidla, motorového plavidla, jakož i provozovatel letadla.

12. Podle této právní úpravy se k založení odpovědnosti za škodu způsobenou v souvislosti s provozem těch přístrojů, jež jsou souhrnně a určitou zkratkou nazývány dopravními prostředky, nevyžaduje porušení právní povinnosti, jestliže byla škoda vyvolána zvláštní povahou provozu těchto zařízení. Jde o odpovědnost objektivní, kdy se odpovědná osoba nemůže zprostit odpovědnosti tím, že prokáže nedostatek zavinění, její odpovědnost je vyloučena jen při splnění liberačních důvodů (§ 428 obč. zák.); zákon tím poskytuje zvýšenou ochranu poškozenému a reflektuje skutečnost, že dopravní prostředky představují více či méně složitá technická zařízení, s čímž jsou spojeny zvýšené nároky na jejich ovládání, pohybují se zpravidla vyšší rychlostí a vykazují proto zvýšené riziko vzniku škod pro přepravované osoby či pro okolí. Objektivní odpovědnost se spojuje právě s těmito projevy typickými pro provoz zařízení, zejména s jeho působením na okolí či dovnitř způsobem, který je výsledkem vlastností dopravního prostředku, schopného přemísťovat se z místa na místo a přepravovat přitom osoby či věci.

13. Tento typ odpovědnosti je pak právě pro svůj objektivní (přísný) charakter vztažen nikoliv k osobě, která prostředek bezprostředně při vzniku škody ovládá (řídí), nýbrž k provozovateli, jímž je míněna osoba, která naplňuje znaky uvedené v jednom ze dvou odstavců citovaného ustanovení. Jde o provozovatele dopravy (§ 427 odst. 1 obč. zák.), který má v předmětu své činnosti dopravu či přepravu osob nebo nákladu a těmito činnostmi se organizovaně zabývá. Nejde-li o subjekt, který poskytuje dopravní služby, nese takto vymezenou odpovědnost i jiný provozovatel vozidla, letadla či plavidla (§ 427 odst. 2 obč. zák.), za nějž je třeba vždy považovat toho, kdo má trvalou možnost právní a faktické dispozice s tímto prostředkem (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 2. 2007, sp. zn. [25 Cdo 2053/2005](#), publikovaný pod č. 15/2008 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, dále též jen „Sbírka“), tedy osobu, která provozuje některý z vyjmenovaných dopravních prostředků bez ohledu na to, k jakému účelu jej používá.

14. Předmětem činnosti žalovaného spolku v nyní projednávané věci je výkon různých leteckých

činností při použití letadel, nikoliv však organizovaná dopravní či přepravní činnost, a protože tedy žalovaný není leteckým dopravcem, může jeho postavení provozovatele přicházet v úvahu jen ve smyslu ustanovení § 427 odst. 2 obč. zák., tedy v případě, že při nehodě použil její pilot letadlo, ke kterému měl žalovaný taková práva a oprávnění, umožňující mu s ním v dostatečně širokém rozsahu disponovat, užívat ho ke své činnosti a vlastním jménem jej provozovat.

15. Podle § 4 odst. 1 věty první zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění živnostenského zákona, ve znění účinném ke dni letecké nehody, tj. do 31. 5. 2015, tedy před novelou provedenou zákonem č. 127/2014 Sb. (dále též jen „letecký zákon“), letecký rejstřík České republiky (dále jen „letecký rejstřík“) je evidencí letadel, s výjimkou sportovních létajících zařízení, jejichž provozovatelem je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo právnická osoba se sídlem v České republice. Podle odstavce 2 věty první tohoto ustanovení je letecký rejstřík veřejně přístupný seznam. Podle věty třetí téhož ustanovení se kromě jiného do leteckého rejstříku se zapisují tyto údaje o letadle: a) vlastník, b) provozovatel.

Podle § 5a odst. 5 leteckého zákona proti tomu, kdo jedná v důvěře v zápis zástavního práva k letadlu do leteckého rejstříku, nemůže ten, jehož se zápis týká, namítat, že zápis neodpovídá skutečnosti.

Podle § 6 odst. 1 leteckého zákona provozovatel letadla zapsaného v leteckém rejstříku, vlastník letadla, zástavní věřitel a osoby, jichž se zápis v leteckém rejstříku týká, jsou povinni neprodleně ohlásit a doložit Úřadu pro civilní letectví veškeré změny údajů zapisovaných do leteckého rejstříku, a jedná-li se o právnickou osobu, přidělené identifikační číslo osoby, pokud nebylo obsaženo v žádosti o zapsání letadla do leteckého rejstříku.

16. Z této úpravy je zřejmé, že letecký rejstřík je veřejný seznam, sloužící k evidenci letadel a potažmo k zabezpečení řádného a organizovaného výkonu řady činností spojených s provozováním civilního letectví v České republice. I když zápisy v leteckém rejstříku mají zásadně deklaratorní účinky a plynou z nich především právní důsledky ve veřejnoprávní sféře civilního letectví, má tento evidenční charakter průmět i do sféry občanskoprávní odpovědnosti za škodu podle § 427 obč. zák., neboť je dokladem vlastnických a uživatelských vztahů k letadlům. Zákon totiž ukládá vlastníkům a provozovatelům ohlašovací povinnost k udržení souladu mezi skutečným stavem a údaji zapsanými v rejstříku; ze zákona přitom výslovně vyplývá, že vlastník a provozovatel letadla mohou být odlišné osoby, jak správně dovodil odvolací soud. Vzhledem k tomu, že Úřad pro civilní letectví provádí zápisy na základě údajů zainteresovaných osob, nelze garantovat stoprocentní správnost rejstříkových údajů. I proto nelze postavení provozovatele z hlediska občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou provozem letadla vyloučit automaticky tím, že dotčený subjekt není jako provozovatel letadla zapsán v leteckém rejstříku. Obdobný závěr učinil Nejvyšší soud v případě provozovatele silničního dopravního prostředku v rozsudku ze dne 26. 9. 2013, sp. zn. [23 Cdo 1766/2012](#), č. 31/2014 Sbírky, kde vyslovil, že v případě tzv. finančního leasingu vozidla vstupuje leasingový nájemce do postavení provozovatele vozidla, ač není jeho vlastníkem, právě pro rozsah práv a povinností ohledně vozidla, které jsou na něj vlastníkem přenášeny. Není důvod vykládat postavení provozovatele letadla odlišně.

17. V první řadě je třeba zdůraznit, že jakoukoliv smlouvou nelze převést postavení provozovatele jako takové a tedy nelze ani tzv. převést odpovědnost za škodu, neboť podmínky jejího vzniku plynou ze zákona a povinnou osobou (škůdcem) je ten, kdo naplní zákonem vymezené znaky daného odpovědnostního typu, aniž by mohl předem tento právní důsledek přenést smluvně na jiného (srov. obdobně v případech objektivní odpovědnosti za škodu způsobenou závadou ve schůdnosti či sjízdnosti komunikace rozsudky Nejvyššího soudu ze dne 3. 2. 2010, sp. zn. [25 Cdo 3217/2008](#), a ze dne 29. 2. 2012, sp. zn. [25 Cdo 1220/2010](#), publikované pod C 8352 a C 10784 v Souboru civilních rozhodnutí NS, C. H. Beck). Lze ovšem ve vztahu mezi vlastníkem a osobou, již vlastník dopravní prostředek svěřil, převést řadu práv a povinností náležejících vlastníku na nájemce a tím mu dát

postavení vlastnickému oprávnění se blíží, jako tomu bylo v odkazovaném rozhodnutí č. 31/2014 Sbírky. Vzhledem ke skutkovým odlišnostem je však třeba vidět rozdíl mezi smlouvou o finančním leasingu, předpokládající následný převod vlastnictví předmětného dopravního prostředku, který vlastník pořizuje a financuje právě za tímto účelem (proto citované rozhodnutí za provozovatele považuje přednostně leasingového nájemce, ledaže smlouva stanoví jinak), a smlouvou nájemní, kde se postavení nájemce zpravidla neblíží rozsahem vymezených práv a povinností postavení vlastníka (srov. např. rozsudek bývalého Nejvyššího soudu ČSSR ze dne 11. 4. 1969, sp. zn. [8 Cz 4/69](#), č. 70/1969 Sbírky, podle nějž provozovatel půjčovny nepřestává být provozovatelem vozidel užívaných nájemci).

18. Lze proto uzavřít, že provozovatelem letadla ve smyslu § 427 odst. 2 obč. zák. je zpravidla jeho vlastník, není-li v leteckém rejstříku uvedena jiná osoba jako provozovatel letadla. Výjimečně může být provozovatelem i osoba odlišná od vlastníka, přestože v leteckém rejstříku zapsána není. Neodpovídá-li totiž zápis skutečnému stavu věci a právním poměrům ohledně letadla, může mít postavení provozovatele i v rejstříku nezapsaná osoba, má-li ve skutečnosti k letadlu taková práva a oprávnění, jež jí umožňují s ním v dostatečně širokém rozsahu disponovat, užívat ho ke své činnosti a vlastním jménem jej fakticky provozovat. Nesprávnosti zápisu se však ani v občanskoprávních vztazích nemůže dovolávat v rejstříku zapsaná osoba (princip tzv. negativní materiální publicity zde na dovolatele nedopadá). Rozhodující okolností v takových sporných případech jsou konkrétní práva a povinnosti vyplývající z právního vztahu těchto osob. U smlouvy o pronájmu letadla je pak vždy nutno individuálně posuzovat, zda vlastník na smluvního partnera převedl dostatečný rozsah práv k letadlu. Je přitom povinností žalobce, pokud se rozhodne uplatnit nárok vůči osobě nezapsané v leteckém rejstříku, aby ve sporu prokázal okolnosti svědčící o tom, že zápis v rejstříku neodpovídá skutečnému stavu a že jím označený žalovaný naplňuje znaky provozovatele letadla.

19. V posuzované věci odvolací soud dovedl, že na žalovaného přešla odpovědnost za provoz daného letounu na základě rámcové smlouvy o pronájmu letadla uzavřené na období od 31. 3. 2007 do 31. 3. 2008. Nicméně ke dni 28. 8. 2011, kdy došlo k letecké nehodě, nebyly právní vztahy k letadlu (ani jejich obsah) doloženy a odvolací soud považoval za nesporné skutkové zjištění, že mezi Aeroklubem České republiky a žalovaným nájemní vztah i nadále trval. Závěr o existenci závazkového právního vztahu však není skutkovým zjištěním, nýbrž právním posouzením zjištěného obsahu ujednání, který může být případně podložen i shodným skutkovým tvrzením účastníků; shodná tvrzení účastníků se ale nemohou týkat řešení právních otázek. Kromě toho nebyla nikterak konkretizována práva a povinnosti z takto dovozeného vztahu plynoucí, takže odvolací soud neměl dostatečný poklad pro závěr, že žalovaný byl nadán ve vztahu k havarovanému letadlu takovým rozsahem práv a povinností, který by zakládal jeho postavení provozovatele letadla, ačkoliv v leteckém rejstříku jím byl deklarován jiný subjekt.

20. Je tedy zřejmé, že odvolací soud neměl pro řešení právní otázky pasivní legitimace žalovaného dostatečný skutkový podklad a že z tohoto důvodu je právní posouzení věci neúplné a tudíž nesprávné. Nejvyšší soud proto jeho rozsudek zrušil ve výroku, jímž byl rozsudek soudu prvního stupně ve výroku o platební povinnosti žalovaného potvrzen (§ 243e odst. 1 o. s. ř.), spolu se závislým výrokem o náhradě nákladů řízení; vzhledem k tomu, že důvody, pro které bylo zrušeno rozhodnutí odvolacího soudu, platí také na rozhodnutí soudu prvního stupně, zrušil dovolací soud v odpovídajícím rozsahu i toto rozhodnutí a věc vrátil soudu prvního stupně k dalšímu řízení (§ 243e odst. 2 věta druhá o. s. ř.).

21. Právní názor vyslovený v tomto rozsudku je závazný; soud v dalším řízení objasní právní vztahy k letadlu v době havárie, vyloží obsah oprávnění žalovaného k letadlu a v případě, že nájemní smlouvou na něj byla převedena práva a povinnosti srovnatelné s okruhem práv a povinností ve věci publikované pod č. 31/2014 Sbírky, může dovést objektivní odpovědnost žalovaného ve smyslu § 427 odst. 2 obč. zák. Nepřehlédne přitom, že odpovědnost subjektu (občanského sdružení či spolku),

který není provozovatelem letadla, může při vzniku škody způsobené zaviněným porušením právní povinnosti při řízení letadla ze strany pilota, který je jeho členem, vést za podmínek § 420 odst. 2 obč. zák. i k obecné odpovědnosti takového subjektu za škodu podle § 420 odst. 1 obč. zák. (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 31. 5. 2016, sp. zn. [25 Cdo 4330/2014](#)). Žalobci nejsou povinni svůj nárok právně kvalifikovat a obsahuje-li žaloba skutková tvrzení umožňující podřazení pod ustanovení § 420 odst. 1 obč. zák., je soud povinen zvážit, zda jsou podmínky pro jeho aplikaci ve sporu proti žalovanému dány.