

Rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28.02.2007, sp. zn. 25 Cdo 2053/2005, ECLI:CZ:NS:2007:25.CDO.2053.2005.1

Číslo: 15/2008

Právní věta: Škoda na zdraví vzniklá v průběhu vyhlídkového letu havárií ultralehkého letounu (§ 24 odst. 1 písm. e/ vyhlášky č. 108/1997 Sb.) při přistávání je škodou vyvolanou zvláštní povahou provozu dopravního prostředku ve smyslu ustanovení § 427 odst. 2 obč. zák.

Soud: Nejvyšší soud

Datum rozhodnutí: 28.02.2007

Spisová značka: 25 Cdo 2053/2005

Číslo rozhodnutí: 15

Číslo sešitu: 2

Typ rozhodnutí: Rozsudek

Hesla: Náhrada škody

Předpisy:

Druh: Rozhodnutí ve věcech občanskoprávních, obchodních a správních

Sbírkový text rozhodnutí:

Žalobkyně se domáhá zaplacení částky 113 312,40 Kč s příslušenstvím na náhradě škody na zdraví, kterou utrpěla při havárii v průběhu přistávacího manévru vyhlídkového letu ultralehkého letounu ST - 4 Aztek, jehož je žalovaná vlastníkem.

Obvodní soud pro Prahu 9 mezitímním rozsudkem ze dne 20. 6. 2003 vyslovil, že žaloba je co do základu důvodná a že o výši nároku a nákladech řízení bude rozhodnuto v konečném rozhodnutí. Tento rozsudek byl zrušen usnesením Městského soudu v Praze ze dne 5. 11. 2003 a věc byla vrácena soudu prvního stupně k dalšímu řízení se závazným právním názorem, že ultralehký letoun jako sportovní létající zařízení není ve smyslu ustanovení § 81 odst. 1 zákona č. 49/1997 Sb. a § 24 odst. 1 písm. e), odst. 5 vyhlášky č. 108/1997 Sb. letadlem a s odkazem na ustanovení § 760 obč. zák. není ani dopravním prostředkem, neboť jako sportovní létající zařízení neslouží k přepravě osob z jednoho místa do místa určení prostřednictvím dopravce, a tedy že nemůže být dána odpovědnost žalované podle § 427 obč. zák.; uložil dále soudu prvního stupně, aby se zabýval pasivní věcnou legitimací žalované.

O b v o d n í s o u d pro Prahu 9 rozsudkem ze dne 10. 9. 2004 žalobu v plném rozsahu zamítl a rozhodl o náhradě nákladů řízení. Vyšel ze zjištění, že žalobkyně dne 30. 9. 2000 absolvovala vyhlídkový let dvoumístným ultralehkým letounem ST - 4 Aztek, jehož vlastníkem je žalovaná a jež má charakter sportovního létajícího zařízení ve smyslu ustanovení § 81 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání

(živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů – dále též jen „zákon o civilním letectví“. V 16.30 hodin došlo při přistání k nehodě, při které instruktážní pilot B. O. (zaměstnanec žalované) zahynul a žalobkyně utrpěla vážná poranění. Nebylo prokázáno, že by mezi žalobkyní a žalovanou vznikl nějaký smluvní vztah, přičemž částka 2000 Kč, která měla být podle tvrzení žalobkyně zaplacená za vyhlídkový let, ve skutečnosti představovala část úhrad za létání jejího manžela; žalovaná sice provozovala vyhlídkové lety, avšak na jiném typu letadla, proto využití uvedeného sportovního létajícího zařízení k takovému účelu šlo na vlastní nebezpečí uživatele, tj. pilota, podle § 25 odst. 8 vyhlášky č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů – dále též jen „prováděcí vyhláška“. Žalovaná za škodu takto vzniklou neodpovídá, neboť nezanedbala ani neporušila svou povinnost a ke škodě nedošlo ani její provozní činností (§ 415, § 420 a § 420a obč. zák.).

K odvolání žalobkyně M ě s t s k ý s o u d v Praze mezitímním rozsudkem ze dne 14. 4. 2005 změnil rozsudek soudu prvního stupně tak, že žalobu co do základu shledal důvodnou. Odvolací soud se ztotožnil se skutkovými zjištěními, nikoliv však s právními závěry soudu prvního stupně; dovodil, že sportovní létající zařízení je letadlem, s jehož provozováním se spojuje objektivní odpovědnost žalované ve smyslu ustanovení § 427 obč. zák. Za situace, kdy zákon o civilním letectví ani prováděcí vyhláška pojem letadlo přímo nedefinují, poukázal soud na definici obsaženou v Ilustrované encyklopedii (1. vydání, Praha 1995), podle níž je letadlem „stroj schopný létat v atmosféře, nést osoby či náklad, říditelný a schopný bezpečného vzletu a přistání“. Podle ustanovení § 24 odst. 5 prováděcí vyhlášky je za ultralehký letoun považován letoun, který má konstrukci pro maximálně dvě osoby. V této souvislosti odvolací soud poukázal rovněž na odstavec 2 téhož ustanovení, podle něhož je za „padákový kluzák“, který je sportovním létajícím zařízením, považováno bezmotorové letadlo, obdobná formulace je použita i pro vymezení pojmu „závěsný kluzák“ v odstavci 3. Odtud dovodil, že žalovaná je vlastníkem letadla, blíže specifikovaného jako sportovní létající zařízení, a jelikož je za provozovatele letadla podle ustanovení § 427 odst. 2 obč. zák. obecně považován jeho vlastník, a to i v případě, že krátkodobě zapůjčil takový prostředek jiné osobě, odpovídá žalovaná za škodu vzniklou v důsledku provozu svého prostředku. Škoda byla způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu tohoto prostředku vykazujícího určitou nebezpečnost, neboť přistávací manévry je z hlediska bezpečnosti leteckého provozu jedním z nejrizikovějších prvků. Liberační důvody podle ustanovení § 428 obč. zák. žalovanou prokázány nebyly.

Proti tomuto rozsudku podala žalovaná dovolání, které odůvodňuje s odkazem na ustanovení § 241a odst. 2 písm. b) o. s. ř. tím, že odvolací soud věc nesprávně právně posoudil, neboť nevzal v úvahu, že právní úprava striktně rozlišuje letadla a sportovní létající zařízení, pokud jde o jejich registrování či evidenci a podmínky jejich využití. S ohledem na specialitu zákona o civilním letectví vůči občanskému zákoníku nelze vykládat pojem „letadlo“ odlišně, než jak činí zákon o civilním letectví, a nelze podřazovat pod tento pojem „sportovní létající zařízení“, která podle názoru dovolatelky nejsou letadly v právním slova smyslu; není navíc přípustné, aby se soud při výkladu těchto pojmů řídil ilustrovanou encyklopedií namísto ustanovení zákona. Dále dovolatelka namítá, že odvolací soud nesprávně dovodil její odpovědnost podle ustanovení § 427 odst. 1, 2 obč. zák., aniž by byla subjektem provozujícím dopravu a aniž by sportovní létající zařízení bylo dopravním prostředkem; je totiž určeno ke vzdělávacím účelům, sportu a rekreaci, nikoli k dopravě. Dovolatelka se neztotožňuje ani s právním názorem odvolacího soudu, že je provozovatelem sportovního létajícího zařízení, neboť to na rozdíl od letadel a jiných dopravních prostředků provozovatele nemá (viz § 4 a § 5 zákona č. 49/1997 Sb.), má pouze majitele nebo uživatele. Z pohledu odpovědnosti za škodu způsobenou v důsledku užívání sportovních létajících zařízení má dovolatelka za to, že míru vyššího rizika předpokládal již normotvůrce, stanovil-li v ustanovení § 25 odst. 8 vyhlášky č. 108/1997 Sb., že výrobek (sportovní létající zařízení) nepodléhá schválení Úřadu pro civilní letectví a je provozován na vlastní nebezpečí uživatele. Vytýká odvolacímu soudu, že se s tímto ustanovením v odůvodnění

rozsudku nevypořádal a že přenesl odpovědnost za činnost obecně nebezpečnou na vlastníka sportovního létacího zařízení, aniž by sám vlastník byl jeho uživatelem. Navrhuje, aby dovolací soud rozsudek odvolacího soudu zrušil a věc mu vrátil k dalšímu řízení.

Žalobkyně ve vyjádření k dovolání označuje napadený rozsudek za věcně správný. Považuje za irrelevantní, zda žalovaná užívala ultralehké letadlo k vyhlídkovým letům pravidelně nebo zda se tak stalo ojedinělým pochybením jejího zaměstnance. Ztotožňuje se se závěrem odvolacího soudu, že žalovaná jako vlastník odpovídá za škodu ve smyslu ustanovení § 427 odst. 2 obč. zák. s tím, že dané ustanovení vychází z preventivní a reparační funkce náhrady škody, jež provozovatele vede k řádné údržbě dopravních prostředků, dodržování pravidel bezpečnosti provozu a účinnějšímu domáhání se náhrady škody ze strany poškozených, vzhledem k objektivní povaze odpovědnosti za škodu. Navrhuje, aby dovolací soud dovolání zamítl a shledal žalovanou povinnou k náhradě nákladů dovolacího řízení.

N e j v y š š í s o u d jako soud dovolací (§ 10a o. s. ř.) po zjištění, že dovolání bylo podáno včas, účastníkem řízení, zastoupeným advokátem ve smyslu ustanovení § 241 odst. 1 o. s. ř., věc projednal a dospěl k závěru, že dovolání, které je přípustné podle ustanovení § 237 odst. 1 písm. a) o. s. ř., není důvodné. Proto dovolání zamítl.

Z o d ů v o d n ě n í :

Nesprávné právní posouzení věci, které dovolatelka uplatňuje jako důvod dovolání (§ 241a odst. 2 písm. b/ 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. Nejvyšší soud je při tom zásadně vázán uplatněnými dovolacími důvody (srov. § 242 odst. 3 o. s. ř.) a může tedy posuzovat jen takové právní otázky, které jsou v dovolání označeny.

Rozsudek odvolacího soudu vychází z právního závěru, že odpovědnost vlastníka ultralehkého letounu, jež zákon o civilním letectví podřazuje pojmu sportovní létací zařízení, za škodu způsobenou v důsledku zvláštní povahy provozu tohoto zařízení je objektivní odpovědností provozovatele letadla ve smyslu ustanovení § 427 odst. 2 obč. zák. Dovolatelka správnost tohoto názoru zpochybňuje výkladem charakteru ultralehkého letounu z pohledu zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, a jeho prováděcí vyhlášky č. 108/1997 Sb. a odvolacímu soudu vytýká, že v rozporu s těmito předpisy nevzal v úvahu striktní rozlišení letadel a sportovních létajících zařízení z hlediska jejich provozu a podmínek užívání podle zákona o civilním letectví.

Podle ustanovení § 427 odst. 1 obč. zák. ve znění pozdějších předpisů 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.

Právní úprava odpovědnosti za škodu způsobenou v souvislosti s provozem těch přístrojů, jež jsou souhrnně a jakousi zkratkou nazývány dopravními prostředky, je odpovědností založenou na tom, že jako podmínka odpovědnosti se nepředpokládá porušení právní povinnosti, jestliže škoda je 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. Odpovědnost je pak vztažena nikoliv k osobě, která prostředek bezprostředně při vzniku škody ovládá (řídí), nýbrž k provozovateli, jímž je míněna osoba, která prostředek buď vlastní či má k němu taková práva a oprávnění, umožňující jí s ním disponovat tak, že jeho využívání má charakter určité organizované, zpravidla trvalejší činnosti. Nejde-li o subjekt, který poskytuje dopravní služby (§ 427 odst. 1 obč. zák.), nese takto vymezenou odpovědnost i jiný provozovatel letadla, a to bez ohledu na druh jeho pohonu (na rozdíl od motorových vozidel a plavidel). Dovolací soud souhlasí se závěrem odvolacího soudu, že letadlem v tomto smyslu je i ultralehký letoun, provozovaný v daném případě žalovanou.

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění účinném do 31. 12. 2002, tj. v době vzniku škodné události (30. 9. 2000), v § 1 odst. 1 upravoval ve věcech civilního letectví a) podmínky stavby a provozování letadla, b) letecké stavby, c) podmínky využívání vzdušného prostoru a poskytování leteckých služeb, d) podmínky provozování leteckých činností, e) ochranu letectví, f) podmínky užívání sportovního létajícího zařízení, g) výkon státní správy.

Podle ustanovení § 73 tohoto zákona se za letecké práce považují letecké činnosti, při nichž letecký provozovatel využívá letadlo k pracovní činnosti za úplatu. Leteckými pracemi se dále rozumějí vyhlídkové lety, využití letadla leteckým provozovatelem při výuce v leteckých školách a činnost leteckých škol.

Podle ustanovení § 81 odst. 1 uvedeného zákona sportovním létajícím zařízením je zařízení konstruované, vyrobené a určené k létání ve vzduchu výhradně za účelem vzdělávání, sportu nebo rekreace jeho uživatele.

Podle ustanovení § 24 odst. 1 písm. e) vyhlášky č. 108/1997 Sb. je sportovním létajícím zařízením ultralehký letoun, který je podle odstavce 5 téhož ustanovení konstruován maximálně pro dvě osoby.

Zákon o civilním letectví ve znění účinném před 31. 12. 2002 sice výslovně definici pojmu „letadla“ neuváděl, nicméně zákonná definice tohoto pojmu existovala – již v době přijetí zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, jímž byla upravena objektivní odpovědnost jiného provozovatele letadla (§ 427 odst. 2 obč. zák.), ji obsahovalo ustanovení § 4 zákona č. 47/1956 Sb., o civilním letectví (zrušen dne 1. 4. 1997 právě zákonem č. 49/1997 Sb.), které považovalo za letadla zařízení, která jsou způsobilá létat v atmosféře nezávisle na zemském povrchu, nést na palubě osoby nebo náklad, jsou schopná bezpečného vzletu a přistání a jsou alespoň částečně říditelná; za letadla se též považovaly upoutané balóny. I z této dikce je zřejmé, že dovolatelkou kritizovaná definice, za jejíž zdroj odvolací soud označil encyklopedii, má původ v zákonné úpravě civilního letectví účinné až do 31. 3. 1997, která navíc od letadel neodlišovala sportovní létající zařízení. Ustanovení § 427 odst. 2 obč. zák. se proto nepochybně vztahuje na všechna říditelná zařízení způsobilá vykonávat pohyb ve vzdušném prostoru, tedy i na letecký prostředek klasifikovaný dnes jako ultralehký letoun, jestliže škoda vznikla v důsledku jeho havárie při přistávání, neboť újma na zdraví přepravované osoby byla vyvolána zvláštní povahou provozu letounu. Na tom nic nemění okolnost, že zákonná definice letadla nebyla v době od 1. 4. 1997 do 31. 12. 2002 (tedy i v době škodné události) součástí českého právního řádu, neboť pro účely vymezení pojmu letadlo ve smyslu ustanovení § 427 odst. 2 obč. zák. je plně použitelná i pro uvedené období. Ostatně novela zákona o civilním letectví, provedená zákonem č. 225/2006 Sb., s účinností od 1. 7. 2006 již opět definici letadla zavádí (podle § 2 odst. 2, věty první, zákona o civilním letectví v nyní účinném znění letadlem se rozumí zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu). Rozlišení letadel a sportovních létajících zařízení, dovedené do podrobností v jednotlivých ustanoveních zákona o civilním letectví, se pak vztahuje jen na provozní, registrační a kontrolní pravidla stanovená pro letadla a podmínky užívání a evidence sportovních létajících zařízení pro účely organizace civilního letectví, nemá však dopad do úpravy občanskoprávní odpovědnosti jejich

provozovatele za škodu ve smyslu ustanovení § 427 odst. 2 obč. zák.

Nelze souhlasit s námitkou dovolatelky, že ultralehký letoun při vyhlídkovém letu není dopravním prostředkem, nýbrž sportovním zařízením, které je určeno ke vzdělávacím účelům, sportu a rekreaci, nikoli k dopravě. Pro aplikaci ustanovení § 427 odst. 2 obč. zák. není totiž významné to, jak své zařízení provozovatel zpravidla užívá či k čemu má podle jeho představ sloužit, rozhodující je způsob jeho faktického využití v době škodné události, tedy to, zda škoda byla vyvolána zvláštní povahou jeho provozu, projevující se pohybem, zvýšenou rychlostí, technickými nároky na ovládání apod., tj. faktory, s nimiž zákon spojuje zvýšené riziko vzniku škod pro přepravované osoby či okolí. Právě o takový případ v dané věci jde, neboť přistávací manévry ultralehkého letounu všechny tyto atributy naplňuje bez ohledu na to, že žalobkyně nebyla přepravována z jednoho místa do druhého, nýbrž že se v rámci vyhlídkového letu vracela do místa odletu. Obdobně řeší judikatura i provoz pracovních strojů, s nimiž se objektivní odpovědnost spojuje tehdy, jestliže se vlastní (motorickou) silou přemísťují z jednoho místa na druhé, zatímco na škody způsobené při výkonu činnosti, ke které pracovní stroj slouží, dopadá obecná odpovědnost podle § 420 obč. zák. (srov. rozsudek NS ČR ze dne 27. 9. 2006, sp. zn. [25 Cdo 3125/2005](#)). Za škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu dopravního prostředku ostatně považuje soudní praxe i škodu na zdraví způsobenou nejen při samotném vyhlídkovém letu, nýbrž i v souvislosti s ním (viz rozsudek NS ČR ze dne 30. 11. 1976, sp. zn. [2 Cz 36/76](#), publikovaný pod č. 7 ve Sbírce soudních rozhodnutí a stanovisek, ročník 1979).

Důvodná není ani dovolací námitka, že žalovaná nebyla v dané věci provozovatelem letadla z toho důvodu, že sportovní létající zařízení na rozdíl od letadel nemají provozovatele, pouze se u nich hovoří o majitelích či uživatelích. Jak bylo vyloženo shora o osobě odpovědné za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků, vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu, je za tzv. jiného provozovatele ve smyslu § 427 odst. 2 obč. zák. třeba pokládat toho, kdo má trvalou možnost právní a faktické dispozice s tímto prostředkem; zpravidla jde zároveň o jeho vlastníka. To platí bez ohledu na to, že zákon o civilním letectví pro takovou osobu užívá jiného termínu. Provozovatel se pak odpovědnosti nezproští ani v případě, že dopravní prostředek svěří či zapůjčí jinému (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 11. 4. 1969, sp. zn. [8 Cz 4/69](#), publikované pod č. 70 ve Sbírce soudní rozhodnutí a stanovisek, ročník 1969). Sama žalovaná přitom nepopírá, že je vlastníkem ultralehkého letounu ST - 4 Aztek, jehož provozem byla žalobkyni způsobena škoda; odpovídá tak ve smyslu ustanovení § 427 odst. 2 obč. zák. jako provozovatel letadla, byť k havárii došlo při jeho řízení jinou osobou, v daném případě zaměstnancem žalované (leteckým instruktorem). Odvolacímu soudu v této souvislosti nelze vytýkat, že se nevypořádal s ustanovením § 25 odst. 8 vyhlášky, podle nějž výrobek (myšleno sportovní létající zařízení) nepodléhá schválení Úřadu pro civilní letectví a je provozován na vlastní nebezpečí uživatele. Dovolatelka z toho vyvozuje, že jeho provoz je provozem obecně nebezpečným, tudíž škoda v jeho souvislosti způsobená žalobkyni nepodléhá režimu odpovědnosti podle obecných předpisů. Citovaná formulace vyhlášky však směřuje právě k tomu, že je to uživatel, kdo nese riziko provozu a odpovídá za škodu z něj vzniklou. Podle ustanovení § 82 odst. 1 písm. e) zákona č. 49/1997 Sb. se za uživatele sportovního létajícího zařízení považuje osoba, které byl vydán osobou pověřenou Ministerstvem dopravy a spojů v souladu s tímto ustanovením průkaz způsobilosti uživatele sportovního létajícího zařízení a která užívá tohoto zařízení za podmínek stanovených v ustanovení § 83 odst. 1 písm. a) až g) zákona. V posuzovaném případě byla škoda způsobena žalobkyni jako osobě, která nasedla do ultralehkého letadla, aniž by byla sama držitelkou průkazu způsobilosti uživatele. Ustanovení § 25 odst. 8 vyhlášky tak nemůže vyloučit odpovědnost žalované za škodu ve smyslu ustanovení § 427 odst. 2 obč. zák.

Ze všech těchto důvodů je zřejmé, že rozsudek odvolacího soudu je z hlediska uplatněných dovolacích námitek věcně správný; Nejvyšší soud proto dovolání žalované podle ustanovení § 243b odst. 2, části věty před středníkem, o. s. ř. zamítl.