7. 5. 2024

ID: 118006

Nemajetková újma

Okolnosti mající původ v provozu mohou tvořit pouze podmnožinu případů, v nichž byla škoda vyvolána zvláštními vlastnostmi provozu dopravy či vozidla; jinak by vymezení, kdy lze liberovat a kdy nikoliv, postrádalo rozlišovací schopnost, případně by bylo obsoletním, jestliže by se oba pojmy shodovaly. Pokud se jedná o vlivy působící zevnitř vozidla a zvenčí, není významné, odkud tyto okolnosti působí, nýbrž jakým způsobem a s jakým výsledkem se projevily vůči dopravnímu prostředku (též jeho obsluze, technice či organizačním opatřením) tak, že vyvolaly škodlivé působení zvláštních vlastností provozu.

Nejprve musí být zřejmé, že újmu vyvolala zvláštní povaha provozu (jinak se vůbec neaplikuje § 2927 o. z.), a pouze tehdy lze zvažovat, zda šlo zároveň o okolnosti mající původ přímo v provozu samém (liberace je vyloučena) nebo o okolnosti jiné, tedy se samotným provozem přímo nespojené (liberace přichází v úvahu). Pojem okolností, které nemají původ v provozu, tak naplňují pouze ti činitelé, kteří se nenacházejí v dopravně-provozní sféře provozovatele, nýbrž na ni působí (zevnitř či zvenčí) takovou silou či způsobem, že dokáží vyvolat negativní projevy zvláštní povahy dopravního provozu, k nimž by jinak (nebýt těchto specifických okolností) nedošlo.

V poměrech objektivní odpovědnosti za újmu způsobenou zvláštní povahou provozu dopravy či dopravního prostředku to znamená, že negativní účinek pohybu vozidel a organizace či řízení jejich provozu byl „nastartován“ vnější okolností (míněno pojmově nikoliv prostorově, neboť jde o sílu stojící vně technického a organizačního okruhu prvků dopravní činnosti) natolik silnou, že převládla nad vlastnostmi provozu a převažujícím způsobem zapříčinila negativní dopad zvláštních vlastností spojených s dopravní činností. Pouze v případě takových okolností může se provozovatel dopravy či dopravního prostředku odpovědnosti zprostit, prokáže-li zároveň, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze po něm požadovat, tedy že okolnostem, jež vyvolaly škodlivý účinek, nemohl předejít a eliminovat jejich působení na provoz vozidla.

(Rozsudek Nejvyššího soudu České republiky č.j. 25 Cdo 2246/2023-261 ze dne 31.1.2024)

Nejvyšší soud rozhodl v právní věci žalobkyně: A. K., zastoupená Mgr. Ing. M.K., advokátem se sídlem P., proti žalované: JARO-BALONY.cz s. r. o., se sídlem T., zastoupená Mgr. Ing. P.K., advokátem se sídlem O., za účasti: Allianz pojišťovna, a. s., se sídlem P., jako vedlejší účastnice na straně žalované, o náhradu nemajetkové újmy, o dovolání žalobkyně proti rozsudku Krajského soudu v Ostravě – pobočky v Olomouci ze dne 23. 2. 2023, č. j. 69 Co 367/2022-230, tak, že dovolání proti potvrzujícímu výroku rozsudku Krajského soudu v Ostravě
– pobočky v Olomouci ze dne 23. 2. 2023, č. j. 69 Co 367/2022-230, ohledně částky 182.155 Kč s 8,25% úrokem z prodlení z částky 179.130 Kč ročně od 8. 8. 2020 do zaplacení se zamítá; ve zbývajícím rozsahu se dovolání odmítá.

Z odůvodnění:

1. Okresní soud v Olomouci rozsudkem ze dne 1. 7. 2022, č. j. 29 C 38/2021-189, zamítl žalobu, jíž se

žalobkyně domáhala zaplacení 182.155 Kč s 8,25% úrokem z prodlení z částky 179.130 Kč ročně od 8. 8. 2020 do zaplacení a 8,25% úroku z prodlení z částky 378.857 Kč od 8. 8. 2020 do 8. 12. 2020, tj. 10.503,97 Kč, a rozhodl o náhradě nákladů řízení. Vyšel ze zjištění, že žalobkyně (která v minulosti prodělala operaci obou kyčlí) se dne 30. 7. 2018 zúčastnila vyhlídkového letu horkovzdušným balonem, provozovaným žalovanou společností. Před vzletem byli účastníci akce pilotem proškoleni o průběhu letu a poučeni, jakou polohu mají zaujmout během přistání (držet se madel, v závislosti na pokynu pilota stát ve směru letu, přikrčit nohy, popřípadě sednout zády ve směru letu a zapřít pokrčené nohy o stěnu balonu). Žalobkyně, která pilota o svém zdravotním stavu před letem informovala, jeho pokyny nerespektovala, naopak držela během přistání v ruce mobilní telefon, průběh přistání natáčela a po nárazu koše o zem utrpěla zlomeninu levé holenní kosti. Vedlejší účastnice na straně žalované mimosoudně uhradila žalobkyni náhradu za ztrátu na výdělku, náhradu léčebných nákladů, náklady vynaložené na právní zastoupení a náhradu za ztížení společenského uplatnění ve výši 334.054 Kč; žalobkyně právě z tohoto titulu požaduje dalších 182.155 Kč. Takto zjištěný skutkový stav posoudil soud prvního stupně podle § 2927 odst. 1 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „o. z.“), a uvedl, že žalobkyně v době bezprostředně před přistáním a při samotném přistávacím manévru držela v ruce telefon a natáčela, nemohla se tedy ve stejnou chvíli věnovat přípravě na kontakt koše se zemí. Zdravotní stav žalobkyně nevylučoval účast na letu, jelikož byla objektivně schopná zaujmout správnou přistávací polohu, nicméně tak v rozporu s pokynem nečinila. Z toho dovodil, že žalovaná jako provozovatel dopravního prostředku (horkovzdušného balonu) prokázala naplnění podmínek liberace ve smyslu § 2927 odst. 2 o. z., tj. že vynaložila veškeré úsilí, které bylo možné požadovat, aby škodě zabránila. Soud prvního stupně shledal rovněž zásadní spoluzavinění žalobkyně, pro které by nároku uplatněnému žalobou nemohlo být vyhověno i v případě nenaplnění liberačního důvodu.

2. K odvolání žalobkyně Krajský soud v Ostravě – pobočka v Olomouci rozsudkem ze dne 23. 2. 2023, č. j. 69 Co 367/2022-230, potvrdil rozsudek soudu prvního stupně ve výroku o věci samé a o náhradě nákladů řízení mezi vedlejší účastnicí a žalovanou, změnil jej ve výroku o náhradě nákladů řízení ve vztahu mezi účastnicemi a rozhodl o náhradě nákladů odvolacího řízení. Ztotožnil se se skutkovými zjištěními i s právním posouzením věci soudem prvního stupně. Let balonem a jeho přistání lze podle odvolacího soudu považovat za okolnosti spojené se zvláštní povahou provozu tohoto dopravního prostředku. Přistání proběhlo způsobem, na který se pasažéři standardně připravovali, a z provedeného dokazování se nepodává žádná zásadní mimořádnost v průběhu přistání; sama skutečnost, že přistání mohlo být plynulejší, respektive měkčí, neznamená relevantní mimořádnost. Účastníci letu byli dostatečně proškoleni ohledně chování v průběhu letu včetně přistání, v průběhu letu byli pilotem včas upozorněni, že začíná přistávat, a to jak v době, kdy bylo zahájeno přistávání, tak ještě podruhé těsně před samotným přistáním; žalobkyně se však pokyny pilota neřídila. Odvolací soud uzavřel, že žalovaná se odpovědnosti zprostila ve smyslu § 2927 odst. 2 o. z. Příčinu vzniku újmy je třeba spatřovat v okolnostech na straně žalobkyně, která nerespektovala pokyny pilota, nepřipravila se na přistání ani v době klesání, ani těsně před kontaktem balonu se zemí, držela v ruce mobilní telefon, natáčela, a nebyla tak řádně připravena na dopad koše na zem. Toto „spoluzavinění“ ve smyslu § 2918 o. z. zhodnotil odvolací soud jako výlučné, neboť příčinou vzniku újmy bylo právě nedodržení pokynů při přistání. Ostatně ani spoluzpůsobení si újmy poškozenou nad pouhých 50 % by nezakládalo důvodnost žaloby, neboť vzhledem k již poskytnutému plnění vedlejší účastnicí byl nárok uspokojen. Podle odvolacího soudu nelze přehlédnout skutečnost, že k úrazu žalobkyně došlo nikoli v kyčelní oblasti, ale na holenní kosti; není tak zřejmé, jak by mohl provozovatel takové zranění na základě upozornění žalobkyně na její předchozí zdravotní problémy předvídat a z letu ji vyloučit.

3. Proti rozsudku odvolacího soudu podala žalobkyně dovolání, jehož přípustnost dovozuje z otázek dosud dovolacím soudem neřešených. Pochybení odvolacího soudu spatřuje v závěru o liberaci, aniž by bylo zjišťováno naplnění podmínek odpovědnosti podle § 2927 o. z. Tuto otázku hmotného práva

považuje za stěžejní, neboť bez jejího vyřešení nelze jasně určit, zda mohlo dojít k liberaci žalované podle § 2927 odst. 2 o. z. Poukazuje dále na obcházení § 2898 o. z. s tím, že pouhé poučení cestujících, aby zaujali určité polohy při přistávání balonu, je naprosto nedostačující a nezakládá nemožnost se těchto nároků následně domáhat. Trvá na tom, že před odletem předala pilotovi pravdivé a úplné informace o svém zdravotním stavu, a naplnila tím požadavek běžné péče a opatrnosti podle § 4 odst. 1 o. z. Byl to naopak pilot, který porušil § 5 odst. 1 o. z., nezachoval se dostatečně profesionálně a nejednal s odbornou péčí a potřebnými znalostmi, které měl v dané situaci vynaložit, jestliže žalobkyni nevykázal z balonu, nepřizpůsobil rychlost a intenzitu klesání jejímu zdravotnímu stavu. Má za to, že soudy obou stupňů postupovaly nesprávně, pokud liberovaly provozovatele horkovzdušného balonu z jeho odpovědnosti i přesto, že při přistávání nepochybně působily okolnosti, které mají původ v provozu. V této souvislosti vznáší následující otázky: „Je přistání horkovzdušného balonu okolností mající původ v provozu horkovzdušného balonu? Je zranění způsobené kinetickou či jinou silou vycházející z prudkého zpomalení horkovzdušného balonu při přistání zraněním způsobeným okolnostmi v provozu bez dalšího? Lze poučení pilota před letem horkovzdušného balonu o přistávacích polohách považovat za veškeré úsilí, které je možné po škůdci požadovat, aby zabránil vzniku škody? V případě, že jsou před letem horkovzdušným balonem avizovány pasažérem problémy s dolními končetinami a problémy s dřepnutím a u pilota tak vzniknou pochybnosti o zvládnutí přistávacích poloh ze strany pasažéra, je v souladu s § 5 odst. 1 o. z. rozhodnutí pilota o připuštění tohoto pasažéra do horkovzdušného balonu a o povolení let horkovzdušným balonem absolvovat?“ Žalobkyně dále namítá, že došlo k ovlivnění svědeckých výpovědí (podle ní je nutno zkoumat, zda kontakt žalované s účastníky letu formou telefonických hovorů a osobního styku pro získání podpisů předpřipravených čestných prohlášení, kterými se chtěla zprostit odpovědnosti, je v souladu s právní úpravou a judikaturou Nejvyššího soudu). Dovolatelka navrhla, aby Nejvyšší soud zrušil rozsudky soudů obou stupňů a věc vrátil soudu prvního stupně k novému projednání.

4. Vedlejší účastnice ve vyjádření k dovolání uvedla, že rozsudek odvolacího soudu považuje za správný a dovolací důvody žalobkyně za neopodstatněné. Podmínky odpovědnosti i liberace podle § 2927 o. z. posoudil odvolací soud zcela správně. Nelze hovořit o obcházení § 2898 o. z., jelikož k žádnému smluvnímu zproštění se odpovědnosti nedošlo a poučení pilotem s tímto nelze zaměňovat. Navrhla, aby bylo dovolání odmítnuto pro nepřípustnost.

5. Nejvyšší soud jako soud dovolací (§ 10a o. s. ř.) dospěl k závěru, že dovolání, jež bylo podáno včas, osobou k tomu oprávněnou – účastnicí řízení (§ 240 odst. 1 o. s. ř.), řádně zastoupenou advokátem ve smyslu § 241 o. s. ř., je podle § 237 o. s. ř. přípustné pro řešení otázky odpovědnosti za škodu z provozu dopravního prostředku podle § 2927 o. z., jež dosud ve vztahu k horkovzdušnému balonu nebyla v rozhodovací praxi dovolacího soudu řešena. Dovolání není důvodné.

6. Nejvyšší soud podle § 242 odst. 3 věty druhé o. s. ř. nejprve zkoumal, zda řízení nebylo postiženo vadami uvedenými v § 229 odst. 1, § 229 odst. 2 písm. a) a b) a § 229 odst. 3 o. s. ř., respektive jinými vadami řízení, které mohly mít za následek nesprávné rozhodnutí ve věci. Žádnou takovou vadu v řízení neshledal. Námitku ovlivňování svědků ze strany žalované vznášela dovolatelka již v odvolacím řízení a odvolací soud se s ní vypořádal, z odůvodnění napadeného rozsudku a z obsahu spisu je zřejmé, že odvolací soud vzhledem ke skutkovým zjištěním vzal v úvahu jen skutečnosti, které vyplynuly z provedených důkazů. Žádné skutečnosti, které v tomto směru byly provedenými důkazy prokázány nebo vyšly za řízení najevo a byly současně významné pro věc, nepominul a v jeho hodnocení důkazů není z hlediska závažnosti (důležitosti), zákonnosti, pravdivosti, eventuálně věrohodnosti logický rozpor, resp. hodnocení důkazů neodporuje § 133 až § 135 o. s. ř. Jelikož soudu nelze v tomto směru vytknout žádné pochybení, nelze ani uzavřít, že skutková zjištění odvolacího soudu nemají oporu v provedeném dokazování. Ostatně Nejvyšší soud již mnohokrát judikoval, že skutkové závěry odvolacího soudu nepodléhají dovolacímu přezkumu a že samotné hodnocení důkazů

odvolacím soudem, opírající se o zásadu volného hodnocení důkazů zakotvenou v § 132 o. s. ř., nelze (ani v režimu dovolacího řízení podle občanského soudního řádu ve znění účinném od 1. 1. 2013) úspěšně napadnout žádným dovolacím důvodem (srov. např. důvody usnesení Nejvyššího soudu ze dne 17. 2. 2011, sen. zn. 29 NSČR 29/2009, uveřejněného pod číslem 108/2011 Sbírky soudních rozhodnutí a stanovisek, dále jen „Sb. rozh. obč“, včetně tam obsaženého odkazu na nález Ústavního soudu ze dne 6. 1. 1997, sp. zn. IV. ÚS 191/96).

7. 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.

8. Podle § 2895 o. z. škůdce je povinen nahradit škodu bez ohledu na své zavinění v případech stanovených zvlášť zákonem.

9. Podle § 2927 odst. 1 o. z. kdo provozuje dopravu, nahradí škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu. Stejnou povinnost má i jiný provozovatel vozidla, plavidla nebo letadla, ledaže je takový dopravní prostředek poháněn lidskou silou.

10. Podle § 2927 odst. 2 o. z. se povinnosti nahradit škodu nemůže provozovatel zprostit, byla-li škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Jinak se zprostí, prokáže-li, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.

11. Právní úprava povinnosti hradit újmu způsobenou v souvislosti s provozem dopravy či dopravního prostředku je založena na tom, že jako podmínku vzniku odpovědnostního vztahu nevyžaduje porušení právní povinnosti, jestliže škoda je vyvolána zvláštní povahou provozu dopravní činnosti či k tomu využívaných zařízení, jež jsou souhrnně označena jako dopravní prostředky. Jde o odpovědnost objektivní, která je založena na působení zákonem zvlášť kvalifikované okolnosti (nikoliv na protiprávnosti počínání škůdce), která vyvolá škodlivý účinek, a to bez ohledu na zavinění škůdce, jak předvídá obecné ustanovení § 2895 o. z. (též tzv. odpovědnost za výsledek). Odpovědná osoba (provozovatel) se tedy nemůže zprostit povinnosti k náhradě újmy tím, že prokáže nedostatek zavinění, její odpovědnost je vyloučena jen při splnění tzv. liberačního důvodu (§ 2927 odst. 2 o. z.). 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, vozidla se pohybují 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 přemisťovat se z místa na místo a přepravovat přitom osoby či věci. I samotný způsob jízdy (u vzdušných prostředků způsob letu) dopravního prostředku (jeho pohyb), při němž dojde k pádu přepravovaného pasažéra, je okolností zakládající povinnost k náhradě újmy podle § 2927 o. z. Tato odpovědnost je pak vztažena nikoliv k osobě, která prostředek bezprostředně při vzniku škody ovládá (řídí), nýbrž k provozovateli, jímž je míněna osoba, která provozuje dopravní činnost nebo vlastní dopravní prostředek, či má k němu taková práva a oprávnění, umožňující jí s ním disponovat tak, že jeho využívání má charakter určité organizované, zpravidla trvalejší činnosti (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 26. 10. 2011, sp. zn. 25 Cdo 3434/2009, uveřejněný pod C 10426 v Souboru civilních rozhodnutí a stanovisek Nejvyššího soudu, C. H. Beck, dále jen „Soubor“).

12. Liberační důvod je definován v § 2927 odst. 2 větě druhé o. z. požadavkem na vynaložení veškerého úsilí, které lze po provozovateli požadovat, aby zabránil vzniku škody při své dopravní činnosti. Jeho použití je však omezeno podmínkou věty první tohoto ustanovení jen na případy, kdy újma byla způsobena okolností nemající původ v provozu dopravy či vozidla. Pod poněkud nejasný pojem okolností majících původ v provozu (které liberaci vylučují) zahrnuje dosavadní judikatura

příkladmo selhání nebo nedostatek činnosti osob použitých v provozu (srov. zhodnocení úrovně rozhodování soudů ve věcech odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravních prostředků, schváleného plénem bývalého Nejvyššího soudu Slovenské socialistické republiky ze dne 23. 11. 1983, sp. zn. Cpj 10/83, uveřejněné pod č. 3/1984 Sb. rozh. obč.), nedostatky nebo vady materiálu, a to i skryté (srov. rozhodnutí téhož soudu ze dne 27. 10. 1971, sp. zn. 1 Cz 42/71, č. 9/1972 Sb. rozh. obč.), technický stav dopravního prostředku (srov. rozhodnutí bývalého Nejvyššího soudu Československé socialistické republiky ze dne 29. 1. 1970, sp. zn. 3 Cz 43/69, č. 80/1970 Sb. rozh. obč.). Naopak za okolnosti nemající původ v provozu (a tedy umožňující liberaci) jsou pokládány „vnější“ vlivy (z pozdější judikatury například usnesení Nejvyššího soudu ze dne 29. 3. 2011, sp. zn. 25 Cdo 948/2010, Soubor, C 9719). Tato judikatura vztahující se k ustanovením § 427 a § 428 zákona č. 40/1964 Sb., občanského zákoníku, účinného do 31. 12. 2013, dále jen „obč. zák.“, je s ohledem na prakticky shodné znění § 2927 o. z. nadále použitelná, byť pojem okolností majících a nemajících původ v provozu v ní nebyl dostatečně vyjasněn zejména proto, že judikaturou podávaný příkladmý výčet pokrývá jen některé z nich a ani rozlišení na vnitřní a vnější okolnosti není dostatečně přesné k vystižení podstaty problému.

13. Z povahy věci je zřejmé, že okolnosti mající původ v provozu mohou tvořit pouze podmnožinu případů, v nichž byla škoda vyvolána zvláštními vlastnostmi provozu dopravy či vozidla; jinak by vymezení, kdy lze liberovat a kdy nikoliv, postrádalo rozlišovací schopnost, případně by bylo obsoletním, jestliže by se oba pojmy shodovaly. Rozlišení okolností vylučujících liberaci na vlivy působící zevnitř vozidla a zvenčí k vysvětlení pojmů nepřispívá, protože dosavadní judikatura popisuje některé jevy, které lze podřadit každé z těchto složek. Je tedy zřejmé, že není významné, odkud tyto okolnosti působí, nýbrž jakým způsobem a s jakým výsledkem se projevily vůči dopravnímu prostředku (též jeho obsluze, technice či organizačním opatřením) tak, že vyvolaly škodlivé působení zvláštních vlastností provozu. Jinými slovy nejprve musí být zřejmé, že újmu vyvolala zvláštní povaha provozu (jinak se vůbec neaplikuje § 2927 o. z.), a pouze tehdy lze zvažovat, zda šlo zároveň o okolnosti mající původ přímo v provozu samém (liberace je vyloučena) nebo o okolnosti jiné, tedy se samotným provozem přímo nespojené (liberace přichází v úvahu). Pojem okolností, které nemají původ v provozu, tak naplňují pouze ti činitelé, kteří se nenacházejí v dopravně-provozní sféře provozovatele, nýbrž na ni působí (zevnitř či zvenčí) takovou silou či způsobem, že dokáží vyvolat negativní projevy zvláštní povahy dopravního provozu, k nimž by jinak (nebýt těchto specifických okolností) nedošlo. Přes odlišnou formulaci je zde určitá obdoba s liberačním důvodem formulovaným slovy „ledaže by ke škodě došlo i jinak“ u jiných skutkových podstat objektivní odpovědnosti (srov. zejména § 2944 nebo § 2946 odst. 2 o. z.), který počítá s tím, že vnější síla převládla při škodní události natolik, že jí vyvolaná zvlášť kvalifikovaná okolnost zakládající objektivní odpovědnost je v porovnání s ní bez podstatného významu. V poměrech objektivní odpovědnosti za újmu způsobenou zvláštní povahou provozu dopravy či dopravního prostředku to znamená, že negativní účinek pohybu vozidel a organizace či řízení jejich provozu byl „nastartován“ vnější okolností (míněno pojmově nikoliv prostorově, neboť jde o sílu stojící vně technického a organizačního okruhu prvků dopravní činnosti) natolik silnou, že převládla nad vlastnostmi provozu a převažujícím způsobem zapříčinila negativní dopad zvláštních vlastností spojených s dopravní činností. Pouze v případě takových okolností může se provozovatel dopravy či dopravního prostředku odpovědnosti zprostit, prokáže-li zároveň, že škodě nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze po něm požadovat, tedy že okolnostem, jež vyvolaly škodlivý účinek, nemohl předejít a eliminovat jejich působení na provoz vozidla (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 10. 2023, sp. zn. 25 Cdo 154/2023).

14. V poměrech posuzované věci se z toho podává, že ze zjištěného skutkového stavu (jeho správnost není – jak shora uvedeno – dovolací soud oprávněn přezkoumávat, neboť způsobilým dovolacím důvodem podle § 241a odst. 1 o. s. ř. je pouze nesprávné právní posouzení věci) nevyplývají ohledně průběhu škodní události žádné okolnosti nemající původ v provozu, neboť dovolatelka upadla při

standardním přistávacím manévru horkovzdušného balonu ukončujícího vyhlídkový let. Projevily se tudíž vlastnosti typické pro provoz tohoto dopravního prostředku (dopad na zem při přistání, poskočení koše po zemi v důsledku snižování rychlosti), nikoliv vně provozu stojící okolnosti, které by do nich zasáhly převažující měrou. Již tím je tedy uplatnění liberačního důvodu podle § 2927 odst. 2 o. z. vyloučeno a nebylo namístě zkoumat, zda takovému působení vozidla dovnitř na cestující mohl jeho provozovatel zabránit vynaložením veškerého úsilí, které lze po něm požadovat. Byť tedy odvolací soud posoudil podmínky liberace nepřiléhavě, nelze přehlédnout, že napadené rozhodnutí stojí rovněž na závěru, že žalobě nemůže být vyhověno ani proto, že si újmu na zdraví žalobkyně zapříčinila svým chováním při přistávacím manévru sama (či z podstatné části) ve smyslu § 2918 o. z.

15. Podle § 2918 o. z. vznikla-li škoda nebo zvětšila-li se také následkem okolností, které se přičítají poškozenému, povinnost škůdce nahradit škodu se poměrně sníží. Podílejí-li se však okolnosti, které jdou k tíži jedné či druhé strany, na škodě jen zanedbatelným způsobem, škoda se nedělí.

16. Tato nová úprava vychází i přes rozdíly ve formulaci § 2918 o. z. a § 441 obč. zák. z obdobných principů odškodnění, a lze tak i nadále přiměřeně vycházet z dosavadní judikatury. Dosavadní právní úprava užívala nepřesný výraz spoluzavinění poškozeného, což navozovalo dojem, že nedopadá na případy objektivní odpovědnosti, popřípadě na okolnosti nezaviněně způsobené poškozeným. Podle ustálené judikatury i závěrů právnické literatury bylo použití daného ustanovení univerzální a mělo širší dopad (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 5. 2003, sp. zn. 25 Cdo 43/2002, č. 15/2004 Sb. rozh. obč.; Hrádek Jiří, komentář k § 2918, in: Švestka Jiří, Dvořák Jan, Fiala Josef aj. Občanský zákoník: Komentář, Svazek VI, Wolters Kluwer, 2014). Nová právní úprava hovoří přiléhavěji o okolnostech, které se přičítají poškozenému. Je tedy dnes třeba hovořit spíše o spoluzpůsobení si újmy poškozeným či o jeho spoluúčasti na škodní události nebo na vzniku újmy (škodlivého následku).

17. Popsaná úprava spoluúčasti poškozeného na vzniklé újmě je založena na východisku, že újma nemusí být pouze výsledkem jednání škůdce, nýbrž může být vyvolána i samotným poškozeným, který pak poměrně nebo zcela nese újmu vzniklou okolnostmi na jeho straně. Jde o určení vzájemného vztahu mezi jednáním poškozeného a škůdce, přičemž se vychází z míry účasti každého z nich a zvažují se veškeré příčiny, které vedly k újmě, a jak u škůdce, tak i u poškozeného lze brát v úvahu jen takové jednání, jež bylo alespoň jednou z příčin vzniku újmy. Na straně poškozeného se pak zvažují veškeré příčiny, existence a forma zavinění (úmysl, nedbalost) není zpravidla pro konstatování spoluúčasti podstatná – může ale mít vliv na určení rozsahu spoluúčasti poškozeného na vzniku újmy. Zavinění dokonce může absentovat, přičemž nemusí jít ani o porušení právní povinnosti; ve smyslu zásady casum sentit dominus poškozený nese i následky náhody, která jej postihla (srov. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 21. 1. 2020, sp. zn. 25 Cdo 2216/2019, č. 83/2020 Sb. rozh. obč.). Byla-li tedy škoda způsobena jednáním poškozeného, je zcela či zčásti vyloučena odpovědnost provozovatele, a to nikoliv z důvodu zproštění jeho odpovědnosti z tzv. liberačního důvodu podle § 2927 odst. 2 o. z., nýbrž z důvodu chybějící příčinné souvislosti mezi okolností, za niž žalovaný objektivně odpovídá, a vznikem újmy na straně poškozeného.

18. Rozhodnutí odvolacího soudu vychází ze skutkového zjištění, že dovolatelka byla (spolu s ostatními pasažéry) před letem informována o průběhu akce a poučena, jak se má při letu chovat a jakou polohu zaujmout během přistávání (držet se madel, v závislosti na pokynu pilota stát ve směru letu, přikrčit nohy, popřípadě sednout si zády ve směru letu a zapřít pokrčené nohy o stěnu balonu), že se pokyny pilota neřídila, neboť v ruce držela mobilní telefon za účelem natáčení, a nemohla se proto držet oběma rukama madel a přikrčit se. Je tedy zřejmé, že podstatnou a rozhodující příčinou vzniku újmy na zdraví bylo chování žalobkyně, která si během přistávání horkovzdušného balonu počínala velmi neopatrně a ignorovala pokyny pilota, nikoli chybějící upozornění ze strany pilota nebo příliš tvrdý „pád“ koše na zem, hraničící s nehodou, při kterém by se nejspíš zranili i další pasažéři. V tomto směru je závěr odvolacího soudu v souladu s ustálenou rozhodovací praxi, která s

výraznou neopatrností cestujícího či jeho ignorací pokynů ze strany přepravce spojuje dokonce i plné způsobení si újmy poškozeným (rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 25. 5. 2010, sp. zn. 25 Cdo 431/2008, Soubor C 8671, či usnesení ze dne 14. 6. 2017, sp. zn. 25 Cdo 143/2016, Soubor C 16747). Protože dovolatelka nevznáší námitky k přesnějšímu vymezení rozsahu spoluzpůsobení si újmy (podle jejího názoru vůbec není dáno), nepodléhá tato otázka dovolacímu přezkumu též vzhledem k tomu, že výše plnění poskytnutého pojistitelem odpovědnosti zjevně přesahuje míru účasti provozovatele balonu, i kdyby byla alespoň v určitém rozsahu dovozována.

19. Podle § 2898 o. z. nepřihlíží se k ujednání, které předem vylučuje nebo omezuje povinnost k náhradě újmy způsobené člověku na jeho přirozených právech, anebo způsobené úmyslně nebo z hrubé nedbalosti; nepřihlíží se ani k ujednání, které předem vylučuje nebo omezuje právo slabší strany na náhradu jakékoli újmy. V těchto případech se práva na náhradu nelze ani platně vzdát.

20. Poukaz dovolatelky na údajné obcházení citovaného ustanovení je nepřiléhavý a není zřejmé, z čeho dovozuje nemožnost domáhat se nároků na náhradu újmy na přirozených právech; vždyť žalobou uplatněný nárok nebyl odepřen s poukazem na vzdání se práva na tuto náhradu (nic takového ostatně nevyplývá ani ze skutkových zjištění), nýbrž z důvodu spoluúčasti poškozené žalobkyně na vzniku újmy (§ 2918 o. z.). Poučení o průběhu letu a chování během přistávání je nezbytným předpokladem pro zdárný průběh těchto vyhlídkových letů a nelze v něm spatřovat ujednání o vzdání se náhrady.

21. Rozhodnutí odvolacího soudu tedy nespočívá v řešení této otázky ani otázky posouzení postupu pilota před vzletem (podle dovolatelky ji měl „nepřipustit“ k letu poté, co mu řekla o operaci obou kyčlí, z čehož dovozuje, že naplnila požadavek § 4 odst. 1 o. z. a že pilot naopak nepostupoval jako odborník ve smyslu § 5 odst. 1 o. z.), před přistáním (měl klesat pomaleji) a po přistání (měl zavolat rychlou záchrannou službu, nikoli ji odvézt do nejbližší nemocnice). Při posouzení jednání dovolatelky a jejího dobrovolného rozhodnutí zúčastnit se zážitkového vyhlídkového letu horkovzdušným balonem lze vyjít ze základní premisy obsažené v § 4 o. z., podle níž se má za to, že každá svéprávná osoba má rozum průměrného člověka i schopnost užívat jej s běžnou péčí a opatrností a že to každý od ní může v právním styku důvodně očekávat. Taková osoba si v rámci běžné opatrnosti při vědomí svého zdravotního stavu a věku v době absolvování tohoto adrenalinového zážitku (60 let) musí sama zvážit, zda riziko podstoupí či nikoli, a nemůže přenášet zodpovědnost za své rozhodnutí na třetí osobu [srov. § 3 odst. 2 písm. c) věta druhá o. z.] a bez dalšího se spoléhat na to, že se jí nic nestane (podle § 24 věty první o. z. každý člověk odpovídá za své jednání, je-li s to posoudit je a ovládnout); má-li nějaký zdravotní či jiný nedostatek, tím spíše lze očekávat, že bude pečlivě dodržovat instrukce a bezpečnostní pravidla. Pilot horkovzdušného balonu je odborník v oblasti řízení tohoto dopravního prostředku, také proto pasažéry podrobně instruoval, jak si mají během letu počínat, nemá však ortopedické či jiné medicínské znalosti, díky kterým by byl schopen během krátké chvíle před nástupem pasažérů do balonu posoudit, zda jim stav jejich organismu dovoluje absolvovat let a přistání bez újmy. Jestliže se konečně ze skutkových zjištění podává, že si dovolatelka nezranila dříve operované kyčle, nýbrž holenní kost, pak je tento její požadavek na předvídavost pilota zjevně nepřiměřený.

22. Rozhodnutí odvolacího soudu ve věci samé je tedy věcně správné, dovolání není důvodné, a dovolací soud je proto podle § 243d odst. 1 písm. a) o. s. ř. zamítl v rozsahu, v němž směřovalo proti potvrzujícímu výroku rozsudku odvolacího soudu ohledně částky 182.155 Kč s 8,25% úrokem z prodlení z částky 179.130 Kč ročně od 8. 8. 2020 do zaplacení.

23. Dovoláním byl napaden celý potvrzující výrok rozsudku odvolacího soudu, tedy i jeho část týkající se 10.503,97 Kč, odpovídající 8,25% úroku z prodlení od 8. 8. 2020 do 8. 12. 2020 z částky 378.857 Kč, kterou dovolatelce poskytla vedlejší účastnice na pojistném plnění. Dovolání však postrádá jakoukoliv argumentaci k prodlení žalované či pojistitele s tímto plněním, takže trpí vadou absence

vymezení podmínky přípustnosti dovolání i dovolacího důvodu (§ 241b odst. 3 věta první o. s. ř.), kterou již nelze odstranit a která brání projednání dovolání. Dovolací soud proto dovolání v tomto rozsahu podle § 243c odst. 1 o. s. ř. odmítl.

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- Zastavení exekuce
- Majetková podstata (exkluzivně pro předplatitele)
- Náhrada škody (exkluzivně pro předplatitele)
- Náhrada škody zaměstnancem
- Náklady řízení (exkluzivně pro předplatitele)
- Zajištění dluhu (exkluzivně pro předplatitele)
- Způsobilost být účastníkem řízení (exkluzivně pro předplatitele)
- Náhrada škody
- Katastr nemovitostí
- Insolvence a SJM
- Vedlejší účastník