



NEWSLETTER AK HJF - 2/2017

Obsah:

Resumé článků v českém i anglickém jazyce	2
Martin Taimr: Významné změny novelizace občanského zákoníku	3 - 5
Tomáš Sedláček: Zpožděné lety - nároky cestujících	5 - 7
Tomáš Klabouch: K civilní odpovědnosti za úraz způsobený při jachtařských závodech.....	8 - 10



PRAHA
Sokolovská 49
186 00 Praha 8

+420 225 000 400
+420 225 000 444
recepcepha@hjf.cz

HRADEC KRÁLOVÉ
Malé náměstí 124
500 03 Hradec Králové

+420 495 534 081
+420 493 814 911
recepcehk@hjf.cz



Resumé :

Vážený klienti,

První článek je věnován tématu „Významné změny novelizace občanského zákoníku“, jež pojednává o tom, co přinesla novela tohoto zákona, který nabyl účinnosti k 28. únoru 2017, s výjimkou některých významných změn, které nabývají účinnost až k 1. 1. 2018. Čtenář se dočte o zásadních změnách jako je například obnovení předkupního práva spoluvlastníků nemovitostí, změny týkající se svěřenských fondů nebo změny odstraňující technické nedostatky dosavadní úpravy občanského práva.

Další článek se věnuje právu cestujícího uplatnit u leteckého dopravce nárok na paušalizovanou náhradu škody v případě komplikací spojených s letem. Tento nárok cestujících vyplývá z evropské právní úpravy, a to konkrétně z Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004. Autor článků popisuje způsob jakým nárok uplatnit, stejně jako výši náhrady, která může být cestujícímu za splnění určitých náležitostí vyplacena.

Poslední článek pojednává o civilní odpovědnosti za úraz způsobený při jachtařských závodech. Případnému vzniku škody je při jachtařských závodech předcházeno jednak povinností každé lodi dodržovat sportovní pravidla zveřejněná Českým svazem jachtingu, případně zásad Fair Play, a zároveň i prevenční povinnosti dle ust. § 2900 zák. č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, dle které je každý povinen počínat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedůvodné újmě na svobodě, životě, zdraví nebo na vlastnictví jiného.

Dear clients,

The first article is devoted to the topic "Significant Changes to the Amendment to the Civil Code", which deals with what was brought about by the amendment to this Act, which came into effect on 28 February 2017, with the exception of some major changes that will become effective on 1 January 2018. The reader will read about fundamental changes such as the co-owners pre-emptive right to property, changes to trust funds or changes to the technical deficiencies of existing civil law adjustments.

Another article deals with the right of the passengers to claim against an airline for flat-rate compensation in the event of flight-related complications. This entitlement of passengers stems from European legislation, namely Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council. The author of the article describes how to claim the claim, as well as the amount of compensation that can be paid to the passenger for certain items.

The last article deals with civil liability for injuries caused by yacht races. Possible damage occurring in yacht races is preceded by the obligation of each boat to observe the sport rules published by the Czech Yachting Association or the Fair Play principles as well as preventive duties under § 2900 Act. No. 89/2012 Coll., the Civil Code, according to which everyone is obliged to act in his or her actions in such a way that there is no unjustified harm to the freedom, life, health or property of another.



VÝZNAMNÉ ZMĚNY NOVELIZACE OBČANSKÉHO ZÁKONÍKU



Na konci loňského roku byla schválena první novelizace občanského zákoníku (zveřejněna ve Sbírce zákonů dne 30. 12. 2016 jako zákon č. 460/2016 Sb. ze dne 14. 12. 2016). Zákon nabyl účinnosti k 28. 2. 2017, s výjimkou některých

významných změn, které nabývají účinnost až k 1. 1. 2018.

Těmito významnými změnami jsou například obnovení předkupního práva spoluvlastníků nemovitosti, které bylo novým občanským zákoníkem v roce 2014 zrušeno, změny týkající se svěřenských fondů (včetně nově zavedené centrální evidence svěřeneckých fondů) a změny odstraňující technické nedostatky dosavadní úpravy občanského zákoníku v různých oblastech, jako například úprava výše kauce u nájmu nemovitostí, stanovení podmínky formy plné moci v určitých situacích nebo upřesnění problematiky podílů manželů v obchodních korporacích. Právě některými z vyznaných změn se tedy budeme dále v tomto článku věnovat.

Jak již bylo v úvodu naznačeno, velkou pozornost vzbuzuje právě obnova předkupního práva spolumajitelů nemovitosti. Před nabytím účinnosti Nového občanského zákoníku, tedy před 1. 1. 2014, měli spolumajitelé v případě převodu podílu (rozuměj spoluvlastnického podílu) na společné věci k tomuto převáděnému podílu předkupní právo. To znamenalo, že spolumajitel nemohl svůj podíl prodat třetí osobě, aniž by nabídku nejprve neučinil vůči ostatním spoluvlastníkům dané věci. Právo platilo pro úplatné i bezúplatné převody a vztahovalo se jak na věci nemovité, tak na věci

movité. Jedinou výjimkou z předkupního práva pak byl převod podílu na osobu blízkou. Od 1. 1. 2014 je předkupní právo (až na výjimky) zrušeno - strany si však mohou předkupní právo k věci samy dojednat. Současný stav úpravy před novelou byl odůvodněn požadavkem na větší smluvní volnost stran. Výjimkou pak je pouze situace, kdy spoluvlastnictví vzniklo způsobem, který spolumajitelé nemohli ovlivnit - například děděním. V tomto případě mají spolumajitelé předkupní právo po dobu 6 měsíců od vzniku spoluvlastnictví.

S účinností od 1. 1. 2018 ovšem schválená novelizace Občanského zákoníku předkupní právo spoluvlastníků k věci vrací. Nově jsou tak upraveny § 1124 a § 1125 zák. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, jimž se v zásadě vrací podoba úpravy platné před 1. 1. 2014, avšak s určitými rozdíly. Předkupní právo se sice opět bude vztahovat na úplatné i bezúplatné převody, ale nyní bude platit jen v případě spoluvlastnictví k nemovitosti - nikoli i věci movité. Výjimkou z předkupního práva bude opět převod na osobu blízkou, která je definována v § 22 Občanského zákoníku. Zároveň budou spolumajitelé mít možnost se svého předkupního práva vzdát. Toto vzdání se předkupního práva bude mít účinek i na právní nástupce spolumajitele, který se tak rozhodl - tedy bude postihovat i následné majitele tohoto podílu. Informace o tom, že se spolumajitel předkupního práva ke svému podílu vzdal, bude zapisována do katastru nemovitostí.

Zvláštní situace však může nastat, pokud spolumajitel nemovitosti bude prodávat byt a spolu s ním i podíl v nebytovém prostoru, typicky například parkovací místo ve společné garáži. Tyto dva objekty práva jsou totiž oddělitelné a předkupní právo na ně může být uplatněno zvlášť. Je tedy možné nastolit i situaci, kdy druhý spolumajitel uplatní své předkupní právo na podíl v garáži, ale nikoliv na podíl na



bytu, čímž nebude prodávající spoludávající moci ve své nabídce třetí straně zahrnout vedle bytu i podíl v garáži, což může být limitujícím faktorem úspěšné realizaci prodeje.

Další neméně důležité změny, které taktéž vejdou v účinnost k 1. 1. 2018, se týkají svěrenských fondů. Ve snaze o vyšší transparentnost se svěrenské fondy nově budou povinně zapisovat do centrální evidence svěrenských fondů, kterou povede Ministerstvo financí ČR, přičemž tato centrální evidence bude mít část veřejnou a neveřejnou. V souvislosti se zápisem fondů do centrální evidence, došlo ke změně úpravy týkající se okamžiku vzniku fondu. Zatímco tak podle současné úpravy fond vzniká okamžikem, kdy správce převezme pověření k jeho správě, podle nové úpravy vznikne fond až okamžikem jeho zapsání do centrální evidence. Již existující svěrenské fondy budou povinny podat návrh na zápis do centrální evidence během 6 měsíců od nabytí účinnosti dotčené úpravy – tedy do 1. 7. 2018. Správa svěrenských fondů, které do této doby návrh na zápis nepodají, zanikne.

Ve vztahu k výše uvedené změně v oblasti zápisu svěrenských fondů do centrální evidence pak nová úprava též blíže specifikuje údaje, které zápis do evidence fondů musí obsahovat – jedná se například o údaje týkající se účelu fondu, o údaje o jménech i doručovacích adresách jeho správců atd. Významná je rovněž povinnost do evidence zapsat i údaje o zakladateli, skutečném majiteli a osobě obmyšleného (v případě fondu zřízeného za soukromým účelem), přičemž toto jsou, na rozdíl od výše uvedených, naopak údaje, jež budou zapisovány do neveřejné části centrální evidence. Neveřejná část evidence svěrenských fondů bude k dispozici zákonem určeným orgánům a úřadům. Jmenování osoby obmyšleného též nabývá účinku až jeho zapsáním do centrální evidence, čímž zákonodárce zabraňuje jeho anonymitě.

Novela dále také opravuje některé technické nedostatky spojené s aplikací Nového občanského zákoníku. Jednou z nich je například zrušení požadavku na sepsání plné moci ve formě veřejné listiny v situacích, kdy ve formě veřejné listiny musí být dokument samotný - platné od 28. 2. 2017. Předchozí úprava totiž vyžadovala, aby pro právní jednání ve formě notářského zápisu byla udělena i plná moc ve formě notářského zápisu. Problematika, ke které se opakovaně vyjadřovaly soudy, byla též rozebrána Nejvyšším soudem v rozsudku ze dne 27. 11. 2014, sp. zn. 29 Cdo 3919/2014. Soud zde uvedl, že i v případě, kdy je forma notářského zápisu vyžadována, není plná moc z tohoto důvodu neplatná, pokud je zjevné, kdo plnou moc udělil. Tímto byla však judikatura v rozporu s ustanovením zákona, což na pravou míru uvádí až tímto článkem zmiňovaná novela občanského zákoníku. Nově tedy bude k výše popsanému právnímu jednání postačující plná moc s úředně ověřeným podpisem.

Další spor, který v odborné veřejnosti od počátku účinnosti Nového občanského zákoníku panoval, se týkal nabytí účasti manžela v obchodní korporaci. Ze starého občanského zákoníku totiž nebylo přejato ustanovení, které výslovně vylučovalo situaci, že by manžel nabytí účast na společnosti v důsledku nabytí podílu ve společnosti druhým manželem. Diskuze se týkala zejména toho, zda toto opomenutí cíleně tuto možnost zavádí nebo nikoliv. Situaci napravuje až novela občanského zákoníku, kdy s účinností k 28. 2. 2018 vrací explicitní vyloučení nabytí účasti manžela ve společnosti v důsledku nabytí účasti druhého manžela, a to doplněním ustanovení § 709 odst. 3.

Novelou občanského zákoníku je také maximální výše kaucy při pronájmu bytu a domu, a to v ustanovení § 2254. Nově je maximální výše snížena z šestinásobku nájmu na trojnásobek, což



zákonodárce odůvodňuje dosavadní nevýhodnou pozici nájemců s nízkými příjmy.

Z praktického hlediska je z výše uvedeného třeba na závěr zdůraznit význam návratu předkupního práva spolumajitelů k nemovitosti k 1. 1. 2018 a nutnost s tímto právem v obchodních stycích počítat – zejména pak v souvislosti se současným prodejem bytu i nebytových prostor, a rovněž nutnost mít na paměti a registrovat povinnost týkající se svěrenských fondů stejně jako lhůtu stanovenou pro splnění těchto nových povinností – tedy lhůtu do 1. 7. 2018.

Martin Taimr, praktikant
taimr@hjf.cz

ZPOŽDĚNÉ LETY - NÁROKY CESTUJÍCÍCH



Ne všem cestujícím v letecké přepravě je známo, že v případě komplikací spojených s letem mohou uplatnit u leteckého dopravce nárok na paušalizovanou náhradu škody. Na tuto problematiku se dále

zaměřuje náš článek.

Právo uplatnit nárok vyplývá z evropské právní úpravy, a to konkrétně z Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 (dále jen „**Nařízení**“). Evropské orgány si přijetím tohoto Nařízení vzaly za cíl směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Rovněž byl brán v potaz i obecný požadavek ochrany spotřebitele, který je v evropských předpisech již imanentní.

Nařízení je aplikovatelné na všechny letecké dopravce, kteří mají licenci udělenou členským

státem v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 (tzv. dopravce Společenství). Nařízení se pak vztahuje na lety prováděné z letiště, které leží ve Společenství, ale i na lety prováděné z letiště na území třetího státu na letiště členského státu, pokud jsou tyto prováděny dopravcem Společenství a neobdržel-li cestující náhradu nebo odškodnění v této třetí zemi (čl. 3 odst. 1 Nařízení). **Pro rozsah použitelnosti Nařízení pak nehraje roli, zda je let pravidelný, nebo charterový a Nařízení se vztahuje i na cestující, jejichž dopravu zprostředkovala třetí osoba** (typicky cestovní kancelář).

Předmětné Nařízení se vztahuje na tři stěžejní situace, ke kterým dochází v rámci letecké přepravy a které slovy Nařízení způsobují cestujícím závažné potíže a nepohodlí. Danými situacemi jsou:

- odepření nástupu na palubu proti vůli cestujícího,
- zrušení letu a
- delší zpoždění letu.

Stěžejní oblast zpožděných letů upravuje čl. 6 Nařízení, který v jednotlivých případech odkazuje na čl. 8 a 9 Nařízení: na čl. 8 Nařízení je odkazováno v případě, očekává-li dopravce zpoždění **alespoň pěti hodin**. Při tomto zpoždění má být cestujícím dána možnost volby mezi variantou zrušení letu s náhradou pořizovací ceny letenky a variantou zpátečního letu do původního místa odletu, a to při nejbližší možné příležitosti. Na čl. 9 Nařízení je odkazováno v případech menšího časového zpoždění. V daných případech je pak uplatňována hranice zpoždění, a to:

- a) o dvě hodiny nebo více v případě letů o délce nejvýše 1500 kilometrů, nebo



- b) o tři hodiny nebo více v případě všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů, nebo
- c) o čtyři hodiny nebo více v případě všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

Dle čl. 9 Nařízení mají cestující nárok na stravu a občerstvení v rozsahu přiměřené době čekání a také na dva telefonní hovory. Je-li v daném případě nutný pobyt přes noc, mají cestující navíc právo na ubytování a přepravu mezi letištěm a místem ubytování.

Pro cestující je zajímavější otázka paušalizované náhrady škody. Ta je v Nařízení explicitně zmíněna pouze pro případ odepření nástupu na palubu proti vůli cestujícího a také pro případ zrušení letu. Odborné veřejnosti je však již dobře znám Rozsudek Soudního dvora EU (dále jako „SDEU“) ve věci Sturgeon¹, který právo na paušalizovanou náhradu škody dovodil přes průvodní principy a zásady předmětného Nařízení a rovněž také s ohledem na obecný zákaz diskriminace i na případy zpoždění letu. Daným rozsudkem je dovozeno, že nárok na paušalizovanou náhradu škody vzniká v případě zpoždění, jež svým trváním **přesahuje tři hodiny**. Peněžní náhrady, které jsou poskytovány v tomto případě zpoždění, jsou vymezeny v čl. 7 Nařízení následovně:

- 1) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů;
- 2) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů;

- 3) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

Rozhodnutí ve věci Sturgeon potvrdil SDEU i svým dalším rozhodnutím, a to ve spojené věci C-581/10 a C-629/10, jež je známé pod účastníky Nelson, TUI Travel a International Air Transport Association.

Letecké společnosti tento výklad Nařízení z logických důvodů příliš nevitají a snaží se jeho aplikaci zabránit všemožnými prostředky. Jelikož je povinnost k náhradě škody dle tohoto Nařízení koncipována jako ryze objektivní, zaměřila se pozornost leteckých přepravců na čl. 5 odst. 3 Nařízení, který stanoví, kdy je možné se předmětné povinnosti k náhradě škody zprostit. V čl. 5 Nařízení je uvedeno, že letecký dopravce není povinen poskytnout náhradu škody dle čl. 7 Nařízení, jestliže může prokázat, že zrušení letu je způsobeno **mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření**.

Letečtí dopravci v mnoha případech zdůvodňovali odmítnutí požadavku na paušalizovanou náhradu škody právě „mimořádnými okolnostmi“ ve smyslu výše citovaného čl. 5 Nařízení, které se tak logicky stalo předmětem interpretace ze strany SDEU. V Rozsudku SDEU C-549/07 ve věci Hermann byl zdůrazněn a dále interpretován čtrnáctý bod odůvodnění Nařízení, který obsahuje demonstrativní výčet mimořádných okolností. Mohou jimi být zejména případy politické nestability, povětrnostní podmínky neslučitelné s provedením letu, bezpečnostní rizika, neočekávané nedostatky letové bezpečnosti a rovněž také stávky postihující provoz leteckého dopravce. Předmětem rozsudku ve věci Hermann byla konkrétní otázka, zda technická závada na letadle může být subsumována pod kategorii „neočekávané nedostatky letové

¹ Rozsudek SDEU C-402/07 a C-432/07.



bezpečnosti". K tomu SDEU uvedl, že technická závada na letadle může být nedostatkem, což však nemění ničeho na tom, že okolnosti takové události lze kvalifikovat jako mimořádné ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení pouze v případě, není-li taková událost vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho kontrole (což platí i pro další demonstrativně vymezené okolnosti).

Pro interpretaci pojmu „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 Nařízení je tedy důležité, aby předmětná událost nemohla být v letecké dopravě charakterizována jako běžná a rovněž aby se vymykala kontrole leteckého dopravce. SDEU však konstatoval, že technická závada na letadle je v řadě případů událostí běžnou. Mimořádnou událostí by porucha mohla být například tehdy, když by byl provoz doposavad bezproblémových letadel zasažen rozhodnutím příslušného orgánu či doporučením konstruktéra (zejména situace konstrukčních vad). Obdobně je mimořádnou událostí například sabotáž či teroristický útok. S ohledem na výše uvedené tak nelze za mimořádnou událost považovat například srážku letounu s ptáky nebo i situaci, kdy letecký provoz ovlivní mraky popela.² Tyto situace lze totiž dle SDEU považovat za ryze běžné.

Před SDEU byla dále řešena otázka celkového zpoždění, jež bylo způsobeno zpožděním prvního letu o méně než tři hodiny, jež dále vyústilo ve zmeškání jednotlivých navazujících letů. V daném případě tak žádný jednotlivý let nemusel být zpožděn o více jak tři hodiny, avšak původně plánovaný čas příletu do cílového místa určení se posunul o více jak tři hodiny. Dle SDEU se zpoždění v takovém případě musí posuzovat s ohledem na čas příletu do cílového místa určení

a paušalizovaná náhrada škody náleží cestujícím i v této situaci.³

Často mohou také o nároku na náhradu škody rozhodovat takřka minuty. Proto se před SDEU dostala i otázka, jak přesně vymežit okamžik „času příletu“, který je podstatný právě pro určení rozsahu zpoždění. SDEU čas příletu vymežil jako, cit.: „okamžik, kdy se otevřou alespoň jedny dveře letadla, přičemž se rozumí, že cestující jsou v tomto okamžiku oprávněni letadlo opustit.“⁴

Závěrem tak lze konstatovat, že letecké společnosti se v mnohých případech zpoždění letů zdráhají vyplatit požadovanou paušalizovanou náhradu škody dle Nařízení. Dospěje-li však celá situace do soudního řízení, letecké společnosti mohou s odmítnutím nároku cestujícího uspět pouze v případě prokázání tzv. mimořádných okolností ve smyslu čl. 5 Nařízení. Mimořádné okolnosti jsou přitom ze strany SDEU charakterizovány jako jevy nikoli běžné, které se současně vymykají kontrole leteckého dopravce. Pokud tedy letecký dopravce odmítne v případech výše popsaných cestujícím uplatněný nárok na náhradu škody, lze doporučit zastoupení advokátem, neboť to v sobě obnáší další nemalé náklady na právní zastoupení a letecké společnosti teprve poté svůj postoj přehodnotí. Poměrně restriktivní výklad SDEU k pojmu „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 Nařízení dává cestujícím prostor k tomu, aby svá práva v případě zpoždění či zrušení letu vůči leteckým dopravcům uplatňovali, když mnohdy arogantní přístup leteckých dopravců k cestujícím v těchto situacích cestující zastraší. V těchto situacích by pak volba advokáta cestujícímu mohla pomoci při hájení jeho práv.

Tomáš Sedláček, praktikant
sedlacek@hjf.cz

² Rozsudek SDEU C-257/14.

³ Rozsudek SDEU C-11/11 ve věci Folkers.

⁴ Rozsudek SDEU C-452/13 ve věci Henning.



K CIVILNÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ÚRAZ ZPŮSOBENÝ PŘI JACHTAŘSKÝCH ZÁVODECH



Jachtařské závody, obdobně jako jiné sportovní aktivity, jsou činností společenskou a společensky prospěšnou, jejíž provozování je nicméně neoddělitelně spojeno se zvýšeným rizikem vzniku majetkové škody či újmy na zdraví.

Přípustnost právní odpovědnosti za sportovní úrazy

Případnému vzniku škody je při jachtařských závodech předcházeno jednak povinností každé lodi dodržovat sportovních pravidel zveřejněných Českým svazem jachtingu, případně zásad Fair Play, a zároveň i prevenční povinnosti dle ust. § 2900 zák. č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, dle které je každý povinen počínat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedůvodné újmě na svobodě, životě, zdraví nebo na vlastnictví jiného.

Každý závodník si tak musí být vědom, že určitým sportovním výkonem nebo zákrokem může nejen porušit sportovní pravidlo a nést za tento úkon mimo právní odpovědnost například v podobě disciplinárního trestu, ale že zároveň může porušit svou právní povinnost a vyvolat tím tak právní odpovědnost. Povědomí závodníka o potenciální právní sankci by však nemělo vyústit v obavu závodníka z právních následků za jakékoli blíže neurčené jednání uskutečněné v zápalu hry, a vést tak ve svém důsledku ke změně povahy daného sportu jako takového (zejm. v případě sportů kontaktních) nebo ke ztrátě jeho smyslu či přinejmenším atraktivity (zejm. v případě sportů úpolových).

Povinné pojištění při jachtařských závodech

V souvislosti s účastí na jachtařském závodu platné znění Soutěžního řádu Českého svazu jachtingu případný vznik škody a odpovědnosti za ní předpokládá, a proto každé lodi, která se chce závodu účastnit, ukládá povinnost mít uzavřené pojištění odpovědnosti za škodu s pojistnou částkou minimálně ve výši 9 milionů korun českých. Povinnost mít uzavřené pojištění je v případě tohoto sportu mimo jiné důvodem, proč se eventuální spory z odpovědnostních vztahů zpravidla neobjevují před obecnými soudy, neboť jsou v drtivé většině případů řešeny prostřednictvím poskytnutím pojistného plnění ze strany pojišťovny na základě závěru Protestní komise nebo jí nadřízenému orgánu.

Nicméně, ocitne-li se již spor vyplývající z odpovědnostního vztahu před obecným soudem, vyvstává mimo jiné otázka, zda je porušení sportovního pravidla předpokladem pro určení, že v daném případě došlo k porušení zákonné prevenční povinnosti, a zároveň jaký význam má pro řízení vedené před obecným soudem závěr disciplinárního nebo jemu obdobného orgánu, že k porušení konkrétního sportovního pravidla tím kterým závodníkem došlo či nikoli.

Porušení sportovních pravidel jako prevenční povinnosti dle Nejvyššího soudu ČR

Nejvyšší soud ČR ve svém rozsudku ze dne 20. 5. 2015, sp. zn. 25 Cdo 493/2015, uveřejněným pod R 106/2015, hodnotil, zda jednání sportovce, v jehož důsledku došlo k újmě na zdraví, bylo chováním v rozporu s ustanovením upravující zákonnou prevenční povinnost či nikoli. Dovolací soud v této souvislosti zdůraznil, že je třeba zohlednit samotný charakter předmětného sportu, jeho dynamiku a vzájemný kontakt sportovců při něm. Zároveň dovolací soud dodal, že každý, kdo se předmětného sportu účastní, musí určitou, v daném druhu sportu



obvyklou, míru rizika vědomě akceptovat. Pokud tedy došlo ke zranění sportovce, bylo namísto posoudit nejen, zda druhým sportovcem provedený herní zákrok byl v souladu s předepsanými pravidly hry, ale též za jakých okolností k němu došlo a zda jeho negativní následek byl pro daný okamžik nevyhnutelný v důsledku nastalé herní situace.

Závěr Nejvyššího soudu je takový, že nikoli každé porušení sportovních pravidel je bez dalšího porušením zákonné prevenční povinnosti a že toto porušení pravidel musí mít určitou vyšší intenzitu, tedy musí podstatným způsobem vybočovat z běžného sportovního chování. Tento závěr je dle dovolacího soudu promítnutím zásady, kdy každý je povinen zachovávat (jen) takový stupeň bedlivosti, který lze po něm vzhledem ke konkrétní situaci rozumně požadovat. Excesem je tedy takové jednání, které zjevně vybočuje z běžného způsobu hry, „nemá s hrou nic společného“.

Přestože Nejvyšší soud výše uvedeným rozsudkem formuloval mimo jiné jasný závěr, že porušení pravidel musí mít určitou vyšší intenzitu, resp. musí podstatným způsobem vybočovat z běžného způsobu hry, aby jím došlo k porušení zákonné prevenční povinnosti, je nutné zdůraznit, že tak Nejvyšší soud učinil ve vztahu ke zranění způsobenému tzv. skluzem při fotbalovém utkání, tedy v souvislosti s kontaktním sportem, v rámci něhož dochází k porušení pravidel hry mnohokrát za utkání.

Výše uvedené právní závěry Nejvyššího soudu mohou být nicméně uplatněny, zejména s ohledem na odůvodnění jmenovaného rozsudku, i zcela odlišně,⁵ a to zejména v případech řízení před obecnými soudy, kdy

bude předmětem sporu nárok na náhradu škody vzniklé při nekontaktním sportu.

Porušení sportovního pravidla při nekontaktních sportech

Pokud by optikou výše uvedeného rozsudku byl hodnocen nárok na náhradu škody vzniklý v souvislosti s kontaktem lodí při jachtařském závodě na bójce, musel by soud vzít zejména v potaz nekontaktní charakter této sportovní činnosti.

Míra rizika, kterou závodník na sebe účastí v závodě přebírá je oproti zmíněnému fotbalovému utkání odlišná, neboť pokud ke kontaktu v rámci tohoto sportu dochází, jedná se z pravidla o kontakt trupů lodí, byť často se značnými majetkovými následky. Kolize, při níž dojde ke kontaktu lodě nebo její takeláže s posádkou jiné lodě, je výjimečnou záležitostí, a dojde-li k takovému kontaktu, jedná se v případě jachtingu o mimořádný exces, tedy zjevné vybočení z běžného způsobu provedení sportovního výkonu.

Dalším důležitým specifickým jachtařských závodů je použití lodí s vysokou hmotností, kdy je jejich dynamika spojena s velkou setrvačností pohybu a omezenými možnostmi manévrování. Jachtařské závody se proto pořádají na vodní ploše velké rozlohy, čímž je mimo jiné fakticky ztížena funkce rozhodčího, nezávislé osoby, která by měla být bezprostředním svědkem, zda v daném případě k porušení sportovního pravidla došlo či nikoli. Posuzuje-li rozhodčí komise až zpětně a zprostředkovaně, zda byl kontakt mezi loděmi porušením sportovního pravidla a který závodník je porušil, je takový závěr rozhodčí komise snadno vyvratitelný. Ačkoli je závěr disciplinárního řízení, resp. rozhodnutí protestní komise o protestu

⁵ Srov. KRÁLÍK, Michal. K civilní odpovědnosti sportovců za sportovní úrazy. Komentovaná judikatura. Bulletin advokacie, roč. 2016, č. 5, str. 39.



některého závodníka, klíčovou okolností, ke které by soud vzhledem k nedostatku odborných znalostí měl přihlídnout, jejím závěrem není soud vázán.

Samostatnou kapitolou je v případě soudního řízení před obecnými soudy otázka dokazování, a to zejména s ohledem na neopakovatelnost vnějších podmínek, za nichž ke kontaktu mezi loděmi došlo.

Závěr

Závěr v článku zmíněného rozsudku Nejvyššího soudu, že porušení sportovních pravidel musí dosáhnout určité vyšší intenzity, aby jej bylo možné považovat za porušení zákonné prevenční povinnosti, je značně ovlivněn charakterem kontaktního sportu, z jehož skutkového stavu vychází.

Ačkoli odůvodnění tohoto rozsudku by bylo použitelné i pro nároky vyplývající z nekontaktních sportů, lze předpokládat, že i když je porušení ochranného sportovního pravidla v nekontaktním sportu již samo o sobě výjimečné, bude optikou závěru rozsudku Nejvyššího soudu podrobena dalšímu hodnocení ze strany soudců obecných soudů, obdobně jako nijak zvlášť výjimečné porušení sportovního pravidla při fotbalu.

Mgr. Tomáš Klabouch, advokátní koncipient
klabouch@hjf.cz

