

**Univerzita Karlova v Praze**  
**Právnická fakulta**

## **Odpovědnost provozovatele lyžařského areálu za škodu**

Studentská vědecká a odborná činnost

Kategorie: magisterské

2013/ 2014  
VII. SVO

Autor: Eliška Valterová

## **estné prohlášení a souhlas s publikací práce**

Prohlašuji, že jsem práci předkládanou do VII. ročníku Studentské vědecké a odborné soutěže (SVO) vypracovala samostatně za použití literatury a zdrojů v ní uvedených. Dále prohlašuji, že práce nebyla ani jako celek, ani z podstatné části dříve publikována, obhájena jako součást bakalářské, diplomové, rigorózní nebo jiné studentské kvalifikační práce a nebyla předložena do předchozích ročníků SVO a jiné soutěže.

Souhlasím s užitím této práce rozšiřováním, rozmnožováním a sdělováním ve veřejnosti v neomezeném rozsahu pro účely publikace a prezentace PF UK, včetně užití třetími osobami.

V Praze dne 14. 4. 2014

.....  
Eliška Valterová

## Obsah

Úvod.....	1
Škoda z provozní činnosti.....	2
Škoda z provozu dopravních prostředků .....	4
Vymezení některých pojmů .....	7
Odpovědnost za škodu provozovatele lyžařského areálu .....	8
Odpovědnost při jízdě na lyžařském vleku i lanové dráze .....	10
Odpovědnost při jízdě na sjezdové trati .....	13
Závěr .....	18
Literatura.....	19

# Úvod

Cílem mé práce je analyzovat a zhodnotit stav právní úpravy v oblasti sjezdového lyžování. Konkrétně se jedná o provozovatele lyžařských areálů a jejich odpovědnost spojenou s tímto provozem. Uvědomuji si, že oblast lyžování je velmi široká a existuje řada možných problémů, přesto se v této práci zaměřím jen na velmi malou část. V posledních letech se setkáváme se stále rostoucí oblíbeností sjezdového lyžování a s tím spojeným rozvojem zimních sportů. Technologie nejen lyžařského vybavení, ale i lyžařských vleků a lanovek se stále vyvíjí a zlepšuje. S tímto vývojem jde ruku v ruce i zvyšující se rychlost při pohybu na lyžích i stále rostoucí přepravní kapacita areálů. Všechny tyto a další faktory mohou mít nepříznivý vliv na počet úrazů a zranění, za jejichž způsobení lze v některých případech vyvodit odpovědnost provozovatele lyžařského areálu. A právě na tyto případy se chci zaměřit ve své práci.

Jedním z důvodů výběru tématu je můj velmi blízký vztah k horám, pohybu a pobytu na nich. Při své práci uatelky lyžování jsem denně ve styku s nedostatky ochrany uživatelů sjezdových tratí ze strany provozovatelů, ale i s neohleduplným a nebezpečným chováním lyžařů. A vidím, že nezbytnost zabývat se právní regulací lyžování je stále vyšší.

Závěrem této práce je navrhnout možná řešení, jak zabezpečit pohyb na sjezdových tratích a lanových drahách. Také by mohla sloužit jako vodítko pro provozovatele lyžařských areálů, na které aspekty svého provozu by měli klást zvýšenou pozornost, aby ochránili nejen zdraví svých zákazníků, ale také své rozpočty.

## Škoda z provozní innosti

Odpov dnost za škodu z provozní innosti prošla, stejn tak jako celé soukromé právo, rekonstrukcí. N kterých institut soukromého práva se zm ny dotkly více, n kterých mén . Co se tý e škody zp sobené provozem, došlo k n kolika díl ím zm nám, kterým se budu v novat dále. Institut odpov dnosti za škodu z provozní innosti vychází z myšlenky, že práv provozovatel má ze své innosti prosp ch a má také možnost ovlivnit vznik možné škody a tudíž je vhodné, aby nesl riziko s tímto provozem spojené.<sup>1</sup> Tento princip z stal zachován i v nové právní úprav .

### § 2924 zákon . 89/2012 Sb., ob anský zákoník (dále jen NOZ)

- (1) Kdo provozuje závod nebo jiné za ízení sloužící k výd le né innosti, nahradí škodu vzniklou z provozu, a již byla zp sobena vlastní provozní inností, v cí p i ní použitou nebo vlivem innosti na okolí. Povinnosti se zprostí, prokáže-li, že vynaložil veškerou pé i, kterou lze rozumn požadovat, aby ke škod nedošlo.

### § 420a zákon . 40/1964 Sb., ob anský zákoník (dále jen SOZ)

- (1) Každý odpovídá za škodu, kterou zp sobil jinému provozní inností.
- (2) Škoda zp sobená provozní inností, je-li zp sobena
  - a) inností, která má provozní povahu, nebo v cí použitou p i innosti,
  - b) fyzikálními, chemickými, pop ípad biologickými vlivy provozu na okolí,
  - c) oprávn ným provád ním nebo zajišt ním prací, jimiž je zp sobena jinému škoda na nemovitosti nebo je mu podstatn ztíženo nebo znemožn no užívání nemovitosti.
- (3) Odpov dnosti za škodu se ten, kdo ji zp sobil, zprostí, jen prokáže-li, že škoda byla zp sobena neodvratitelnou událostí nemající p vod v provozu anebo vlastním jednáním poškozeného.

Dle mého názoru, v tomto p ípad nedošlo rekonstrukcí k zásadním zm nám. Prakticky lze sledovat jen dv odchylky od p vodní úpravy: definice provozní innosti a d vody liberace.

Nov se zm nila definice provozní innosti, která se zna n zjednodušila.<sup>2</sup> Jedná se hlavn o provoz závodu, tedy obchodního závodu dle § 502 NOZ<sup>3</sup>, nebo jiného za ízení sloužícího

<sup>1</sup> ŠVESTKA, J.; DVO ÁK, J. *Ob anské právo hmotné 2.*; 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, s. 458

<sup>2</sup> B LOHLÁVEK, A. J.; ERNÝ, F.; JUNGWIRTHOVÁ, M.; KLÍMA, P.; PROFELDOVÁ, T.; ŠROTOVÁ, E. *Nový ob anský zákoník. Srovnání dosavadní a nové ob anskoprávní úpravy v etn p edpis souvisejících*. 1. vyd. Plze : Aleš en k, 2012. s. 447

<sup>3</sup> „Obchodní závod (dále jen „závod“) je organizovaný soubor jm ní, který podnikatel vytvo il a který z jeho v le

k výd le né innosti. Tímto se odstranil celý taxativní vý et druhého odstavce p vodního § 420a SOZ<sup>4</sup>, jehož výklad dle názoru autorského kolektivu Fiala, Kindl a kol. v jednotlivých p ípadech p sobil obtíže<sup>5</sup>. Nicmén jedná se jen o zm nu velmi drobnou, která, dle mého názoru, nebude mít výrazný dopad v praxi.

Druhá zm na je již významn jší. Upravuje zprošt ní se odpov dnosti ze strany provozovatele. Nadále se jedná o objektivní odpov dnost - není vázána na zavín né porušení právní povinnosti. Do konce roku 2013 platily dva libera ní d vody: a) byla-li škoda zp sobená neodvratnou událostí nemající p vod v provozu nebo b) byla-li zp sobena vlastním jednáním poškozeného. Škodná událost nesm la mít p vod v provozu, zárove se muselo jednat o skute nost na lidské v li nezávislou, kterou nemohl provozovatel odvrátit ani p i vynaložení veškerého o ekávatelného úsilí.<sup>6</sup> Typickým p ípadem jsou p írodní katastrofy. P íškod zp sobené samotným jednáním poškozeného není významné, zda šlo o jednání zavín né i nikoliv.<sup>7</sup> Tato koncepce se ovšem rekonifikací m ní. Dle nyn jší úpravy se provozovatel zproští odpov dnosti, pokud prokáže, že vynaložil veškerou pé i, kterou lze rozumn požadovat. „Výrazem „rozumn požadovat“ je vyjád eno, že se nemají na mysli jen povinnosti ujednané ve smlouv nebo stanovené právními p edpisy, ale vše, co se v daném ohledu jeví s ohledem na povahu provozu jako racionální. Je tím také vyjád eno, že požadavky na provozovatele nemohou být kladeny jako p epjaté – by jsou formulovány jako objektivní – nebo musí odpovídat tomu, co se od jednajícího v daném oboru o ekává jako opatrné jednání podle dosažené úrovn jednání i obecné zkušenosti.“<sup>8</sup> P esto bude nutné posuzovat p ípad od p ípadu, co šlo rozumn požadovat a co již nikoliv. P esto se domnívám, že jde o úpravu pro provozovatele zna n p ív tiv jší.

---

*slouží k provozování jeho innosti. Má se za to, že závod tvo í vše, co zpravidla slouží k jeho provozu. “*

4 Zm na postihla nejvíce ustanovení §420a odst. 2 písm. c SOZ, které je nov upraveno pod zvláštní ustanovení § 2926 NOZ škoda na nemovité v ci.

5 „D vodem jsou zejména nep íliš pregnantní formulace, vzájemný p ekryv jednotlivých p ípad , n kdy i tautologické vymezení.“ FIALA, J. KINDL, M. a kol. *Ob anský zákoník, Komentá . I. Díl. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer R, a. s., 2009, s. 686*

6 Tamtéž, s. 687

7 ŠVESTKA, J.; SPÁ IL, J.; ŠKÁROVÁ, M.; HULMÁK, M. a kol. *Ob anský zákoník I. § 1 až 459. Komentá . 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 1220*

8 ELIÁŠ, K. a kol.; *Nový ob anský zákoník s aktualizovanou d vodovou zprávou. Ostrava: Sagit, 2012, s. 1034*

## Škoda z provozu dopravních prostředků

Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku se v důsledku rekonstrukce soukromého práva také nikterak výrazně nezměnila. Jediná odchylka je v drobných formulacích.<sup>9</sup>

### § 2927 zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

- (1) 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.
- (2) Povinnosti nahradit škodu se nemůže provozovatel zprostit, byla-li škoda způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Jinak se zprostití, prokáže-li, že škodu nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.

### § 427 zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

- (1) Fyzické a právnické osoby provozující dopravu odpovídají za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu.
- (2) Stejně odpovídá i jiný provozovatel motorového vozidla, motorového plavidla, jakož i provozovatel letadla.

### § 428 zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

Své odpovědnosti se nemůže provozovatel zprostit, jestliže škoda byla způsobena okolnostmi, které mají původ v provozu. Jinak se odpovědnost zprostití, jen jestliže prokáže, že škodu nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat.

Jelikož došlo pouze k minimálním změnám, otevíráme použitelnost dosavadní judikatury a její rozvoj. Z tohoto důvodu budou nadále vycházet i ze starších zdrojů a na možné změny upozorním.

Právní úpravu odpovědnosti způsobené provozem dopravního prostředku nadále považujeme za odpovědnost objektivní, tedy vzniká bez ohledu naavinění. Důvodem

---

<sup>9</sup> B. LOHLÁVEK, A. J.; ERNÝ, F.; JUNGWIRTHOVÁ, M.; KLÍMA, P.; PROFELDOVÁ, T.; ŠROTOVÁ, E. *Nový občanský zákoník. Srovnání dosavadní a nové občanskoprávní úpravy v etnopedagogických souvislostech*. 1. vyd. Plzeň: Aleš Benk, 2012. s. 449

je přesvědčen, že pokud provozovatel z vlastního provozu dopravního prostředku má určitý prospěch nebo užitek, měl by nést i riziko spojené se specifickou nebezpečností takového provozu.<sup>10</sup> Úprava má sloužit jako preventivní prostředek vedoucí k motivaci provozovatele dbát o dobrý stav dopravních prostředků. Pro vznik škody postačí:

- událost vyvolaná zvláštní povahou provozu dopravního prostředku,
- vznik škody,
- přítomná souvislost mezi provozem dopravního prostředku a škodou.

Základním pojmem je „provoz“ a „zvláštní povaha provozu“, který ovšem není v zákoně definován. Otázkou zůstává, zda vůbec takový provoz, vzhledem k problematice, definován být může. S ohledem na množství případů, na které se ustanovení §2927 NOZ má vztahovat, se obávám, že to ani není reálné. Jednotlivé provozování se svými vlastnostmi natolik liší, že jen stěží nalezneme jednotné pojetí. Například provoz lanových drah se diametrálně odlišuje od provozování vzducholodí, i když by se na ně vztahovala stejná odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku. Z toho důvodu bych i nadále zachovala stávající stav. Nesmíme opomenout fakt, že za provoz se považuje i příprava k jízdě, udržování ve stavu způsobilosti k jízdě a nutné úkony po skonění jízdy.<sup>11</sup> Dalším důležitým pojmem je „událost vyvolaná zvláštní povahou provozu“. *„Událost vyvolanou zvláštní povahou dopravního prostředku se rozumí okolnost vlastního provozu tohoto dopravního prostředku, která je vzhledem ke svému zvýšenému nebezpečnému působení pro okolí objektivně způsobila vyvolat závažnou škodu.“*<sup>12</sup> Nicméně také se nejedná o legální definici.

Dále je v zákonné úpravě použito pojmu „provozovatel“, který ovšem také není dále v zákoně blíže formulován.<sup>13</sup> Dle zákona se jedná o toho, kdo provozuje dopravu nebo se jedná o jiného provozovatele vozidla, plavidla nebo letadla. Nemusí jednat o vlastníka. Avšak pokud provozovatele nelze určit, má se za to, že je jím vlastník dopravního prostředku dle § 2930 NOZ. Jedná se o tzv. nevyvratitelnou právní domněnku. Soudní praxe dovozovala, že za provozovatele se považuje ten, který má trvalou faktickou i právní možnost dispozice s dopravním prostředkem.<sup>14</sup> *„Provozovatelem dopravy je osoba, jejímž působením je uskutečňováno přeprava osob*

10 ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J. *Občanské právo hmotné* 2. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, s. 488

11 POKORNÝ, M. HOCHMAN, J. *Odpovědnost za škodu v právu občanském a pracovním*. 3. vyd. Linde Praha, 2008, s. 71

12 ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J. *Občanské právo hmotné* 2. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009, s. 492

13 NOVOTNÝ, P.; KOUKAL, P.; ZÁHOŘOVÁ E. *Nový občanský zákoník. Náhrada škody*. 1. vyd. GRADA Publishing, 2014, s. 76

14 R 55/1971, V.

nebo nákladu. Zpravidla jde o podnikatele, který dopravu provozuje soustavně, vlastním jménem a za účelem zisku.“<sup>15</sup> Avšak se nemusí vždy jednat jen o podnikatele. V praxi lze nalézt i řadu jiných provozů, které se neuskutečují za účelem zisku, ale například za účelem charitativní pomoci.

Jedinou drobnou změnou přinesl nový obanský zákoník v pojetí pohonu dopravních prostředků. V dřívější úpravě se rozlišovaly dva subjekty provozu: provozovatel dopravy a provozovatel motorového vozidla, motorového plavidla a letadla. U provozovatele dopravy nebylo rozhodující, jakým způsobem je provoz poháněn.<sup>16</sup> Tedy mohlo se jednat i o prostředek poháněný lidskou silou, například provoz rikši. Druhým možným provozem byl provoz motorového vozidla, motorového plavidla a letadla. Z toho vyplývá, že vozidla a plavidla mohla být poháněna pouze motorem a nikoliv jinou silou. Výjimkou představovala letadla, která s ohledem na kluzáky byla uvedena jako bezmotorová. Dle názoru zákonodárce se jednalo o úpravu poměrně neflexibilní vzhledem k rychlému rozvoji techniky, a tudíž se přiklonil k lehce odlišné úpravě.<sup>17</sup> Vozidla a plavidla již nemusí být motorová, ale zároveň nemohou být poháněna lidskou silou. Nicméně jsem názoru, že tato změna je pouze drobná a nikterak výrazně neovlivní budoucí výklad.

Možnosti liberace nová právní úprava pojala stejně jako úprava stará. Zprostit odpovědnosti se může provozovatel pouze tehdy, pokud škoda nemohlo být zabráněno ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat. Lze tedy žádat veškerou objektivní možnou péči, kterou mohl provozovatel vyvinout.<sup>18</sup> Nepostačí subjektivní možnost provozovatele škodu zabránit. Zároveň se nelze zprostit škody, když byla způsobena okolnostmi, které mají povod v provozu. V tomto případě nezáleží na tom, zda provozovatel vynaložil veškerou možnou péči. Zde musíme rozlišovat mezi pojmy „okolnosti, které mají povod v provozu“ a „škoda vyvolaná zvláštní povahou provozu“.<sup>19</sup> U okolností majících povod v provozu není možná liberace ze strany provozovatele, protože jde o okolnosti „uvnitř“ provozu a přenesení postihů následků takových okolností je smyslem ustanovení § 2927 NOZ. Jedná se o skutečnosti, které souvisejí se samotnou realizací, a adáme tam například špatný technický stav dopravního prostředku. Naproti tomu rozlišujeme škodu vyvolanou zvláštní povahou provozu. Zde již možnost zprostit se odpovědnosti je, pokud samozřejmě

---

15 FIALA, J. KINDL, M. a kol. *Obanský zákoník, Komentář*. I. Díl. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2009, s. 706

16 ŠVESTKA, J.; SPÁČIL, J.; ŠKÁROVÁ, M.; HULMÁK, M. a kol. *Obanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 1239

17 ELIÁŠ, K. a kol.; *Nový obanský zákoník s aktualizovanou doprovodnou zprávou*. Ostrava: Sagit, 2012, s. 1036

18 FIALA, J. KINDL, M. a kol. *Obanský zákoník, Komentář*. I. Díl. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2009, s. 710

19 ŠVESTKA, J.; SPÁČIL, J.; ŠKÁROVÁ, M.; HULMÁK, M. a kol. *Obanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2009, s. 1244

provozovatel vykonal veškeré možné úsilí, aby škod zabránil. V tomto případě došlo ke škodě, která byla vyvolaná provozem, ale vznik této škody samotný provoz nezapříčinil. Došlo k němu jakémužsi zásahu „zvenčí“, který nemohl nikdo ovlivnit. Typicky se jedná o přírodní katastrofy, například zícení se výtahu při zemetesení. Další možností, kdy by se mohl provozovatele liberovat, je samotné zavinění poškozeného dle § 441 SOZ a nově dle § 2918 NOZ. „Byl-li však zaviněný protiprávní úkon poškozeného jen jednou z příčin škody, vyvolanou zvláštní povahou provozu dopravního prostředku, a přistupuje-li k tomu další příčina, kterou je třeba hledat na straně provozovatele, ponese v takovém případě poškozený škodu jen poměrně; zčásti za ni bude odpovídat provozovatel.“<sup>20</sup>

Další problém vyvstává u stětu provozu při odpovědnosti při opravě prostředku, které ale nepovažují za relevantní vzhledem k tématu práce a tudíž se jimi nebudu blíže zabývat. Na závěr bych chtěla znovu připomenout, že v úpravě odpovědnosti za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku se rekodifikací nic významného nezměnilo a lze tedy očekávat, že se právní praxe bude řídit stejným výkladem jako doposud.

## Vymezení některých pojmů

Než zaměřím pozornost na samotné téma odpovědnosti provozovatele lyžařského areálu za škodu, musím upřesnit základní pojmy. Za stěžejní považují vymezení území, kde provozovatel lyžařského areálu odpovídá za škodu, tedy, jak je lyžařský areál definovaný. Odpověď nalezneme v §11c zákona č. 159/1999 Sb., o některých podmínkách podnikání v oblasti cestovního ruchu, který stanoví:

*„Lyžařským areálem se rozumí lyžařská oblast vytvořená za účelem provozování zimních sportů, vybavená dopravním zařízením, sjezdovými a běžeckými tratěmi, lyžařskými cestami a ostatními specifickými tratěmi, značená podle českých technických norem určených pro značení, zabezpečení a pohyb v lyžařském areálu.“<sup>21</sup>*

Z výše uvedené citace lze vyvodit, že provozovatel neodpovídá pouze za dobrý stav lyžařských vleků a lanových drah, ale také za samotný stav sjezdovky a její značení, jinak by nese odpovědnost z provozu dopravního prostředku a odpovědnost z porušení povinnosti

---

<sup>20</sup> POKORNÝ, M. HOCHMAN, J. *Odpovědnost za škodu v právu občanském a pracovním*. 3. vyd. Linde Praha, 2008, s. 72

<sup>21</sup> SN 01 8027

zabezpečení sjezdovky. Tímto dvěma problémy se budu dále intenzivně zabývat.

Jelikož se jedná o velmi specifickou právní oblast, která není zcela v povědomí odborné ani laické veřejnosti, považují za nutné na tomto místě definovat i další základní pojmy s tématem spojené.

*„Provozovatel lyžařského areálu je právnická nebo fyzická osoba, která zajišťuje v těsné souvislosti a služeb v souvislosti s provozem lyžařského areálu.*

*Dopravní zařízení jsou v zimním období pozemní lanové dráhy, visuté lanové dráhy, kabinové lanové dráhy, sedačkové lanové dráhy, lyžařské vleky a dopravní lyžařské pásy.*

*Sjezdová trať je trať vhodná a určena ke sjezdovému lyžování a snowboardingu, která je za tímto účelem kontrolována, označena, zpravidla upravená pro lyžující veřejnost a zabezpečena zejména před atypickými nebezpečími. Sjezdové tratě jsou označeny podle stupně obtížnosti. Sjezdovou trať zpravidla vymezuje upravená plocha s různými stroji.*

*Okraj sjezdové tratě je vymezen rozhraním strojů upravené plochy sjezdové tratě a neupraveným terénem mimo sjezdovou trať.*

*Bezprostřední blízkost sjezdové tratě je vzdálenost 2m od okraje sjezdové tratě.“<sup>22</sup>*

## **Odpovědnost za škodu provozovatele lyžařského areálu**

Odpovědnost provozovatele lyžařského areálu by se měla uplatnit v rozsahu celého areálu, který provozuje. Pro tento případ pomíná fakt, že mohou existovat lyžařské areály, které provozuje jeden subjekt, ale lanovou dráhu v tomto areálu subjekt jiný. Také pomíná specifikaci, kdo a za jakých podmínek má lyžařský rezort provozovat. Ve své práci se budu zabývat pouze situací, kdy jedna fyzická i právnická osoba provozuje lyžařský areál jako celek. Přesto musíme u provozu ve skirezortu rozlišit dvě situace. Jednak když lyžař jede na vlek nahoru a pak, když sjíždí po sjezdovce dolů. V obou případech můžeme odvodit jinou odpovědnost provozovatele za škodu.

---

<sup>22</sup> SN 01 8027. Značení a zabezpečení v zimním období. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2009, s. 4 bod 3

Také je důležité vzít v úvahu, jaké nebezpečí na uživatele areálu hrozí. Česká technická norma SN 01 8027<sup>23</sup> rozlišuje typické a atypické zdroje nebezpečí. Typické nebezpečí nevyžaduje ze strany provozovatele žádnou pozornost, protože se s takovými situacemi musí lyžař vyrovnat sám a sám přizpůsobit svou jízdu těmto faktorům. Avšak k zabezpečení atypických nebezpečí je provozovatel povinen. Mezi typické nebezpečí patří hrany terénu, terénní nerovnosti, stromy, rozježděný terén, promíslivá a omezená výška sněhu, informační tyče s ukazateli, běžná údržba sjezdových tratí, bariéry sněhu vzniklé úpravou či zásahy, zábrany ohraničující sjezdové tratě a opravné práce. Mezi atypické zdroje řadíme všechny pevné a dočasně překážky, instalované provozovatelem lyžařského areálu na sjezdových tratích nebo v jejich bezprostřední blízkosti, křížení sjezdových tratí s jinou sjezdovou tratí, lyžařskou cestou, běžecskou tratí či jinou cestou, propasti a strmé úseky mimo sjezdové tratě, ocelové lano a kotvící prvek navijáku sněžné rolby, organizace závodních tréninků pro lyžaře a snowboardisty a organizace akcí na sjezdových tratích.<sup>24</sup> Samozřejmě existuje i řada dalších možných situací, které jsou zcela nepředvídatelné, takže nebezpečí uvedené v SN nemůžeme považovat za taxativní výčet. Dle mého názoru bez ohledu na právní závaznost či nezávaznost technické normy, je výčet nejednoznačný a naprosto neurčitý. Pod jednotlivé pojmy lze zařadit množství okolností, které lze zařadit pod typické i atypické nebezpečí. Při případném sporu by konkrétní skutkový děj musel posoudit soud, bez ohledu na SN.

---

23 Závaznost českých technických norem je velice spornou otázkou, která by vyžadovala samostatnou práci. Nicméně ve zkratce lze říci, že se technická harmonizace řídí zákonem č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, který v § 4 odst. 1 stanoví, že české technické normy nejsou obecně závazné. Lze tedy dojít k závěru, že norma sama o sobě závazná není. Ale jaká bude její závaznost, když na ni přímo odkáže právní předpis? Takové odkazy dříve na výlučné a indikativní. V publikaci *Uplatňování českých technických norem* od pána Jareše a Nováka z roku 2004 se k této problematice blíže vyjadřují: „Odkazy v právních předpisech na technickou normu se uplatňují různými způsoby. Pokud jde o sílu odkazu, rozlišuje se odkaz výlučný a indikativní. Výlučný odkaz určuje shodu s technickou normou, na kterou se odkazuje (buď přímo v textu právního předpisu, nebo lépe v poznámce pod čarou) jako jediný způsob splnění požadavků daného právního předpisu. Technická norma tak doplňuje nekompletní právní požadavek, a stává se tak vlastně součástí právního předpisu.“ Pokud tedy máme zákon, který přímo odkazuje na technickou normu, tak lze takovou normu považovat za právně závaznou. Odkaz na SN 01 8027 nalezneme v zákoně č. 159/1999 Sb., který v §11c legálně definuje lyžařský areál a v této definici přímo odkazuje na tuto konkrétní technickou normu. Nicméně tento zákon v běžce neupravuje provozovatele lyžařských areálů, ale činnost horské služby. Také se jedná o legální definici, která neobsahuje subjekt, který by měla norma zavazovat. Takže právní závaznost této konkrétní normy by mohla být diskutabilní.

24 SN 01 8027. Značení a zabezpečení v zimním sportovním terénu. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2009, s. 11 bod 5.1

## *Odpovdnost p i jízd na lyža ském vleku i lanové dráze*

Provoz lanových drah a lyža ských vlek<sup>25</sup> je upraven zákonem o drahách<sup>26</sup> a dalšími vyhláškami<sup>27</sup>. Provozovatel odpovídá za dobrý technický stav, který musí doložit platným prkazem zp sobilosti.<sup>28</sup> Tento prkaz je vydávaný drážním správním úadem a jen, jsou-li splnny podmínky zp sobilosti. K tmtto podmínkám pat í provád ní pravidelných revizí, prohlídek a zkoušek, zajišt ní ádné a bezpečné funkce za ízení obsluhou a trvalé dodržování provozn technických parametr podle technické dokumentace.<sup>29</sup> Celkov stav lyža ských vlek a lanovek musí odpovídat technické dokumentací. Pokud tyto požadavky nejsou dodržené, je z ejmé, že za zp sobené škody musí provozovatel odpovídat.

Z povahy vci se p i provozu vlek a lanovek jedná o provoz dopravního prost edku. Jednak slouží k p eprav lyža z údolí na vrchol a zároveň jeho provoz je úpraven zákonem o drahách, který upravuje provoz drážní dopravy<sup>30</sup>. Takže je lze jednozna n považovat za dopravní prost edek. K tomuto názoru se p iklání i Nejvyšší soud eské republiky ve svém rozsudku 25 Cdo 282/2001 z 28. 1. 2003. Nejen, že došel k záv ru, že lanová dráha plní funkci dopravního prost edku, ale i konstatoval, že odpov dnost za škodu se ídí dle § 427 SOZ (nov § 2927 NOZ) odpov dnost za škodu zp sobenou provozem dopravních prost edk . Dále uvedl: „*Provozem se rozumí nejen pohyb dopravního prost edku, ale i p íprava k jízd a bezprost ední úkony po skon ení jízd, v etn vystupování z n j.*“<sup>31</sup> V tomto konkrétním p ípad došlo ke zran ní p epravované osoby, která p i špatném výstupu ze seda kové lanovky upadla sm rem dozadu, kde chyb la bezpečnostní sí , následkem toho spadla ze strmého svahu a zp sobila si zran ní. Došlo k zavin ní provozovatele, protože výstup nebyl ádn zabezpe en ochranou sítí. Spoluzavin ní zran né nep íchází v úvahu, protože nebyla ádn pou ena.

---

25 Zákon . 266/1994 Sb. se vždy nevztahoval na lyža ské vleky, p sobnost zákona se na n až do novely roku 2006 nevztahovala (vylou eno v § 1 odst. 2)

26 Zákon . 266/1994 Sb., o drahách v ú inném zn ní

27 Vyhláška ministerstva dopravy . 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu ur ených technických za ízení a jejich konkretizace ( ádur ených technických za ízení) a Vyhláška ministerstva dopravy a zdroj . 175/2000 Sb., o p epravním ádu pro ve ejnou drážní a silni ní dopravu

28 § 22 odst. 1 písm. f zákona . 266/1994 Sb., o drahách v ú inném zn ní

29 § 2 vyhlášky ministerstva dopravy . 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu ur ených technických za ízení a jejich konkretizace ( ádur ených technických za ízení)

30 § 2 odst. 3 zákona . 266/1994 Sb., o drahách v ú inném zn ní

31 Rozsudek NS R ze dne 28. 1. 2003 . j. 25 Cdo 282/2001

Dležitost tohoto judikátu spatřuji také v určení rozsahu odpovědnosti za škodu způsobenou dopravním prostředkem nejen na samotnou jízdu na lanovce, ale také na nástup a výstup z dopravního prostředku. Otázkou zůstává, jak je prostor, kde má provozovatel odpovědnost, ohraničen. Jedná se již o samotný přejezd k vleku? či až bezprostřední nástup na vlek? A stejně tak i při výstupu? Kde končí hranice výstupu? Když již nesedím na lanovce, nebo až po sjezdu z prostoru lanovky? Odpověď na tyto otázky záleží až na samotném výkladu soudu při posuzování jednotlivých případů. Já osobně bych se klaněl k názoru, že prostor nástupu na lanovku je ohraničen turniketem, kterým musí každý lyžař projít. Tehdy vstupuje do ohraničeného prostoru a připravuje se na samotnou jízdu. U lanových drah bývá prostor samotné lanovky od prostoru nastupání oddělen samootevírací brankou, která pouští vždy jen určitý počet lyžařů na nástupiště. Dalo by se dojít i k názoru, že až po projetí brankou nastává moment přípravy k jízdě. Ale takové tvrzení nepovažuji osobně za správné, protože po projetí brankou lyžaři ihned nasedají na samotnou lanovku a je zde tak malý časový okamžik, kdy se již nestáčí na nic připravovat. A zároveň se takové branky nevyskytují u lyžařských vleků, takže u nich by potom výkladová praxe byla jiná. Zastávám názor, že praxe by měla být u lanových drah i lyžařských vleků sjednocená a tedy by se mělo za prostor přípravy k jízdě považovat místo mezi turniketem a samotným nástupem na vlek. Bezprostřední úkony po skončení jízdy považuji za výkladově jasnější, protože výstup je u všech dopravních prostředků identický. Lyžař opustí sedačku i unášče, sjede z výstupní rampy a opustí prostor výstupu, který sice nebývá ohraničen, ale je v tšinou poměrně logicky zřejmý. Tedy po opuštění tohoto prostoru, opouští lyžař dopravní prostředek. Ale samozřejmě, že co se týče vstupu i výstupu, musí se vždy individuálně posuzovat jak samotná situace, tak každý lyžařský areál individuálně.

V každé situaci musí být splněny tři základní podmínky vzniku odpovědnosti: událost vyvolaná zvláštní povahou provozu, vznik škody a příinná souvislosti mezi zvláštní událostí a vznikem škody. Odpovědnost za škodu způsobenou provozem dopravního prostředku je objektivní odpovědností, která nevyžaduje zavinění provozovatele. Takže provozovatel odpovídá vždy, když škoda byla způsobena okolnostmi, které mají převod v provozu. V konkrétním případě by se jednalo o takové události, kde by samotná lanovka nebo vlek svým provozem způsobila škodu. Například by se utrhla unášče i s lyžařem, který by si kvůli tomu ublížil, nebo by sedačková lanovka neměla zabezpečení proti pádu během opravy a opravovaný by z výšky spadnul. U takových případů je škoda jednoznačně způsobená provozem, a tudíž zde není možnost liberace. Zprostit se odpovědnosti lze pouze za předpokladu, že provozovatel škodu nemohl zabránit ani při vynaložení veškerého úsilí, které lze požadovat a událost neměla převod v provozu. Lyžařský vlek by měl být

zabezpečení proti nárazu a označení pokyny pro lyžaře, jak si během přepravy poúnat. Z praxe mohou uvést, že v tšina sloupů a nástupišť je obalena oranžovou bezpečnostní matrací<sup>32</sup> a v nástupní a výstupní stanici jsou umístěny piktogramy, jak se před, během a po skonění jízdy chovat. Obojí určuje SN 01 8027. Všechny pevné a dočasné překážky, které instaloval provozovatel, musí být zajištěny formou bezpečnostní matrace, jedná se například o traťové podpory lanových drah a vleků.<sup>33</sup> Dále jsou nástupiště vybavena piktogramy, které mohou být výstražné, příkazové, zákazové a informační. Příkazové se používají v souvislosti s provozem dopravního zařízení a měly by být umístěny viditelně. Patří se například příkaz tvořit dvojce/trojce/čtyřice, držet hůlky v jedné ruce, kontrolní zóna a jezdicí pás. Zákazové piktogramy přímě zakazují určité chování, jak již například jízda na vlek, tak například jízda dolů. Jedná se například o zákaz kličkování v lyžařské stopě na vlek a houpání se na sedačkové lanovce. Dále jsou piktogramy výstražné a informační. Výstražné se používají především k jízdě dolů, k označení nebezpečných míst. Informační pouze informují, zda se jedná o lyžařský vlek či lanovku, například kolikasedačkovou lanovku.<sup>34</sup> Pokud obsluha vleku uvidí, že se někdo příslušnými piktogramy neřídí, tak by jej měla ještě výslovně poučit. V praxi obsluha často upozorňuje lyžaře, že nedrží hůlky v jedné ruce a snowboardisty, že nemají jednu nohu vyndanou z vázání. Pokud v takovém případě obsluha dotyčnou osobu výslovně upozorní a osoba opět poruší příkaz a následně se zraní, tak bych usuzovala, že došlo k vynaložení veškerého úsilí a provozovatel, například obsluha vleku se odpovědnosti zproští. Pokud provozovatel splní všechny povinnosti uložené mu zákonem či českou technickou normou (bez ohledu na její právní závaznost), tak bych to považovala za vynaložení veškerého úsilí, které lze rozumně požadovat. A tedy by se nejednalo o odpovědnost provozovatele za způsobenou škodu. Ustanovení české technické normy jsou natolik logická, že i bez právní závaznosti takové normy, lze od provozovatele žádat takové chování. Jedná se více méně o bezpečnostní pravidla, jak má být lyžařský areál označen.

Zvláštní opatrnosti je třeba dbát u nezletilých osob, zejména u nástupu na vlek. K tomu se vyjádřil i Nejvyšší soud České republiky ve svém usnesení 25 Cdo 373/2008 z 30. 3. 2010. „Jestliže nezletilí mohou sami (bez doprovodu rodičů) nastupovat na ve výstupní vlek, nelze

---

32 V české soudní praxi nenajdeme rozhodnutí, které by tuto povinnost zakotvovalo, i objasňovalo. Můžeme se inspirovat v zahraničí, kde již podobné případy řešili. Konkrétně v Německu v rozhodnutí OLG Frankfurt 1 U 184/07 z 10. 9. 2008, který řešil náraz lyžaře do kovové konstrukce nástupu. Došel k názoru, že kovové pevně upevněné části dolní stanice lanovky musí být dle kladně zabezpečeny vypořádáním pro ochranu lyžaře před nárazem.

33 SN 01 8027. Značení a zabezpečení v zimním sportovním terénu. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2009, s. 11, 12 bod 5.2.1

34 SN 01 8027. Značení a zabezpečení v zimním sportovním terénu. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2009, s. 9, 10 bod 4.5.1, 4.5.2, 4.5.3, 4.5.4

usuzovat, že tak iní na vlastní nebezpečí, nýbrž je v cí provozovatele (potažmo obsluhy vleku) zajistit jejich bezpečný nástup a dát lyžaři pokyn, jakým způsobem má na vlek nastoupit.“<sup>35</sup> Proto je u vleku nápis samoobslužný vlek. Což znamená, že lyžař má přejít k vleku a sám nastoupit bez pomoci obsluhy. Nicméně z toho nevyplývá, že by obsluha vleku nebyla v bec přítomna. A právě obsluha vleku by měla vždy pomoci nezletilému s nástupem i ho popípad ještě použít, jakým způsobem má na vleku jet. Poučení je, jak již bylo řečeno, možné prostřednictvím piktogramů v nástupní stanici. Nicméně bych na základě výše zmíněného judikátu usuzovala, že malé dítě by měla obsluha ještě výslovně instruovat.

### ***Odpovědnost při jízdě na sjezdové trati***

Jízda ze svahu dolů s sebou má větší nebezpečí, stejná možná i větší rizika pro případného úrazu, než jízda na lyžařském vleku. Proto je důležité regulovat i tuto oblast pohybu na lyžích. Samozřejmě, že nemůže být předikázáno lyžaři, aby zatácel podle určitých instrukcí a jel jen jedinou možnou stopou atd. Tím by lyžování ztratilo na své kráse a atraktivitě. Ale jsou určeny pokyny pro provozovatele lyžařského areálu, jak má zabezpečit samotnou sjezdovou trať i její okolí. Pro případné spory je třeba posuzovat velice individuálně, protože při jízdě dolů je velká variabilita možných situací, které mohou mít za následek škodu.

V praxi soudy rozhodují spíše situace, kdy do sebe narazí dva lyžaři<sup>36</sup>, než spory mezi provozovatelem a lyžařem. Nicméně z minulosti známe případ, který řešil Nejvyšší soud České republiky (25 Cdo 4286/2011 z 31. 7. 2013). Jednalo se o lyžaře, který v úhybném manévru, přeskočil navezenou hromadu sněhu na okraji sjezdovky a dopadl do otevřené kulaté díry za onou muldou. Tím si způsobil vážná zranění. Žaloval provozovatele lyžařského areálu o náhradu škody, protože otevřený, nezabezpečený a neoznačený otvor považoval za chybu provozovatele. Soud dovodil, že provozovatel má odpovědnost podle § 420 SOZ za porušení povinnosti předcházet škodám ve smyslu § 415 SOZ. Povinností provozovatele totiž bylo inkriminované místo zabezpečit a řádně označit. Nicméně soud dále rozhodl, že lyžař nese spoluodpovědnost ve výši 80% dle § 441 SOZ, protože svou jízdu nepřizpůsobil stavu sjezdovky a hlavně ostatním lyžařům. Bohužel

<sup>35</sup> Usnesení NS ČR ze dne 30. 3. 2010, j. 25 Cdo 373/2008

<sup>36</sup> Proto se v takových případech jedná o porušení pravidel FIS a s tím porušení i tzv. generální prevence dle § 415 SOZ (§ 2900 NOZ). Usnesení NS ČR z 23. 2. 2005, j. 25 Cdo 1506/2004 a usnesení NS ČR z 17. 2. 2010, j. 8 Tdo 68/2010

se nemohu ztotožnit s názorem soudu, protože považují tak velké spoluzavinění až za nesmyslné. Nikdo nemůže rozumně předpokládat, že na sjezdovce při provozu bude odkrytá díra, která nebude nikterak označena a ještě schována za hromadou sněhu. Považuji to za fatální selhání provozovatele a potažmo i eských soudů. Soud sice argumentoval tím, že lyžař jel moc rychle a že měl svou jízdu přizpůsobit okolním lyžařům a konící sjezdovce a že k úrazu došlo ve snaze vyhnout se jinému lyžaři. Nicméně si myslím, že šlo jen o souhrn okolností, kdy do díry zapadl právě tento lyžař, protože se to mohlo stát kdykoliv komukoliv jinému. Nikdo neočekává, že na sjezdovce bude podobné nebezpečí jako je otevřený hydrobox na zasněžování.

A již zmíněný judikát považujeme za správný i nikoliv, soud se zde vyjádřil, jakou odpovědnost má provozovatel lyžařského areálu v režimu jízdy po sjezdové trati dolů. Jedná se o porušení preventivní povinnosti dle § 415 SOZ (§2900 NOZ) a následné dovození odpovědnosti dle § 420 SOZ (§ 2910 - § 2913 NOZ).

#### **§ 2924 z. 89/2012 Sb., občanský zákoník**

- (1) Vyžadují-li to okolnosti případu nebo zvyklosti soukromého života, je každý povinen poúinat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedovodné újme na svobodě, životě, zdraví nebo na vlastnictví jiného.

Porušení generální prevence je subjektivní odpovědností, tedy je zde kladen důraz na zavinení, s čímž se v případě provozu sjezdových tratí nemohu ztotožnit. Další eventualitu představuje pojetí odpovědnosti provozovatele jako odpovědnost za škodu z provozní činnosti, tedy dle § 420a SOZ i nově § 2924 NOZ. Možným důvodem, proč se k takovému řešení Nejvyšší soud nepřiklonil, může být možnost liberace provozovatele v takovém případě ve staré právní úpravě. Tehdy bylo jediné východisko vyvinutí se prokázáním, že škoda byla způsobena neodvratitelnou událostí nemající původ v provozu nebo vlastním jednáním poškozeného. Takže by jakékoliv škody způsobené na sjezdové trati byly odpovědností provozovatele, který by měl jen minimální možnost obrany. Takové řešení by bylo, dle mého názoru, velice přísné k provozovatelům. Nicméně nová právní úprava nám v úpravě vyvinutí se přinesla změnu. Nově bude dána možnost provozovatele zprostit se odpovědnosti i prokázáním vynaložení veškeré možné péče, kterou lze rozumně požadovat. Převážně proto, že dosavadní požadavky na provozovatele byly nepřijatelné.<sup>37</sup> Tedy rekonstrukce nebude tolik přísná k provozovatelům.

---

37 ELIÁŠ, K. a kol.; *Nový občanský zákoník s aktualizovanou doprovodnou zprávou*. Ostrava: Sagit, 2012, s. 1034

Aby se jednalo o odpovědnost za škodu z provozníinnosti, musí být splněny určité náležitosti. Jedná se v případě lyžařského areálu o závod? Definice lyžařského areálu dle § 11c zákona č. 159/1999 Sb. neodpovídá pojmu závod, jak jej rozumí občanský zákoník dle § 502 NOZ. Nicméně dle zákona stanoví: závod i jiné zařízení sloužící k výdělkovéinnosti. Provozování areálu rozhodně považují za výdělkovouinnost. Dále se musí jednat o škodu vzniklou z vlastní provozníinnosti, v cílepní použitou nebo vliveminnosti na okolí. Další otázkou je, zda lyžařský areál můžeme považovat za „provoz“ a jaká je zde „vlastní provozníinnost“? Rozhodně se nejedná o provozníinnost, kterou bychom si typicky pod provozem představili. Nic se v lyžařském areálu nevyrábí, nic se nepohybuje, je zde jen minimum strojů. Ale přesto bych se z právního hlediska klanla k názoru, že se o provoz se jedná, a že zde je vykonávána určitá provozníinnost. Provozovatel sjezdové tratě každý den upravuje, umle zasněžuje při příznivých podmínkách a také zabezpečuje. Myslím, že minimum sporů by se vyskytlo u určení, které „v cílepní provozu použité“ se vyskytují v lyžařském areálu. Zde vidím řadu věcí, které jsou při provozu použity, například sněžná dráha, rolby a sněžné skútry.<sup>38</sup> Myslím, že škoda způsobená těmito stroji by jasně naplnovala podmínky pro odpovědnost z provozníinnosti. Možnost vzniku škody vliveminnosti na okolí je dle mého názoru mizivá, tudíž se k ní nebudu blíže vyjadřovat.

Lyžařský areál je určitá plocha, kde provozovatel poskytuje určitou službu, z které má zisk. Nejvyšší soud ve svém rozsudku 25 Cdo 1117/2008 z 25. 2. 2011 označil za provoz i autokemp<sup>39</sup>, který by svými vlastnostmi mohl být identický s lyžařským areálem. Oba dva poskytují určité služby za úelem výdělku na specifickém k tomu příslušném prostoru. Teorie se přiklání k názoru, že provozovatel má ze svéinnosti prospěch, ale zároveň jehoinnost s sebou nese určitá rizika. A proto se jeví jako spravedlivé, aby provozovatel vyvážil zisky ze svéinnosti způsoběnou odpovědností za rizika z ní plynoucí.<sup>40</sup> Jedná se tedy o odpovědnost objektivní. A nevidím důvod, proč by se tímto názorem neměl řídit i provozovatel lyžařského areálu při provozu sjezdových tratí. Zároveň se i samotný provozovatel hlásí k provozu nejen lyžařského vleku, ale zároveň i sjezdových tratí. Tento názor lze odvodit z provozního řádu uveřejněného provozovatelem. Každé lyžařské středisko má svůj provozní řád, který se stává součástí smluvního vztahu, který vzniká zakoupením jízdenky.<sup>41</sup> Každý areál má sice své vlastní právní podmínky<sup>42</sup>, které se mohou lišit.

38 Myslím, že ve výše zmíněném soudním rozsudku 25 Cdo 4286/2011 z 31. 7. 2013, kdy poškozený spadl do otevřeného hydroboxu, který slouží k zasněžování, by se jednalo o věc při provozu použitou a tedy by se dala jasně odvodit odpovědnost provozovatele z provozníinnosti.

39 „... Lze za provozníinnost považovat i provozování autokempu, jestliže je pravidelnou výdělkovouinností, která je spojena s nabízením (a organizací) různých druhů služeb (ubytování, parkování vozidel, napájení obytných vozidel energií, apod.) v areálu k tomu vyhrazeného tábořiště, a to za pomoci zařízení a věcí, které jsou jeho součástí.“

40 FIALA, J. KINDL, M. a kol. *Občanský zákoník, Komentář*. I. Díl. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2009, s. 684

41 Smluvní vztah, který vzniká mezi lyžařem a provozovatelem, by mohla být na jedné straně smlouva o opravě (dle

Ale obecně lze říci, že provozní řád neupravuje pouze opravu na vleku, ale i jízdu dolů např. zákaz vjíždění do lesních prostor. Tedy se hlásí k provozování lyžařského areálu jako celku a s tím i k odpovědnosti za celý areál. To má zároveň přivádí na myšlenku, modelové situace, kdy se zraní lyžař bez zakoupené jízdenky. Odpovědnost provozovatele bude stejná jako u lyžaře, který si skipass zakoupil. Lyžařské sjezdovky jsou volně přístupné, a kdyby chtěl provozovatel zabránit vstupu neplátcích, musel by zavést turnikety i pro vjezd na trať. Zároveň NSR judikoval v usnesení 25 Cdo 373/2008 z 30. 3. 2010, že „... *pro případné nezaplacení jízdného před nástupem na vlek nevylučuje odpovědnost provozovatele vleku za škodu vyvolanou zvláštní povahou tohoto provozu, zejména když takovou situaci provozovatel sám umožnil.*“<sup>43</sup> Tento závěr sice dovodil pro jízdu na vleku bez zakoupené jízdenky, ale dle mého názoru je možná analogicky aplikace myšlenky i pro jízdu na sjezdovce.

Při snaze zprostit se odpovědnosti musí provozovatel dokázat, že vynaložil veškerou možnou péči, kterou lze rozumně požadovat. Jak již bylo výše řečeno, do této péče bych zařadil i dodržení ustanovení SN 01 8027, která ukládá, jak sjezdovou trať popř. celý lyžařský areál zabezpečit a označit. Správné označení areálu má sloužit jako prevence proti případnému vzniku škody. Mezi základní znaky patří orientační mapy, značení tratí, orientační tabule a piktogramy.<sup>44</sup> Bezpečnost sjezdových tratí mohou zajišťovat bezpečnostní matrace, vymežovací i bezpečnostní sítě/plátky nebo instalace signálních značek.<sup>45</sup> Samozřejmě, že vedle těchto povinností jsou i další, které lze rozumně požadovat a nikde uvedené být nemusí. Další možností, jak zmírnit zavinnost provozovatele, je možné spoluzavinění poškozeného dle § 441 SOZ (§ 2918 NOZ), kdy vzniklá škoda musela být způsobena i okolnostmi, kterou zapříčinila poškozená strana.<sup>46</sup> Jeden z možných důvodů spoluzavinění by mohl být alkohol.<sup>47</sup>

Dalším specifickým nebezpečím na sjezdovce jsou motorová vozidla. Mezi takové prostředky řadíme především sněžné rolby a skútry, jejichž použití také upravuje SN 01 8027. U jejich použití musíme rozlišovat dvě situace: pohyb v provozní době a mimo provozní dobu. Pohyb v provozní době patří k tzv. typickým nebezpečím, s kterým návštěvník musí počítat

---

§ 2550 a násl. NOZ) pro jízdu na vleku a na druhé straně innominátní smlouva (§ 1724 a násl. NOZ) pro jízdu dolů.

42 Mimo jiné na to odkazuje i česká technická norma SN 01 8027 v bod 7: „*Souhrn pravidel pro pohyb v lyžařském areálu stanovuje provozovatel v písemném předpisu lyžařského areálu, který je veřejně dostupný.*“

43 NSR ze dne 30. 3. 2010 .j. 25 Cdo 373/2008

44 SN 01 8027. Značení a zabezpečení v zimním středisku. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2009, s. 5 bod 4

45 Tamtéž, s. 11 bod 5

46 Otázka spoluzavinění je v souvislosti s lyžováním velice častá. Nejenže o něm rozhodl NSR v rozhodnutí ze dne 31. 7. 2013 .j. 25 Cdo 4286/2011, ale můžeme se s ním setkat v mnohých rozhodnutích ve Spolkové republice Německo (OLG Stuttgart 5 U 72/09 z 30. 11. 2009, OLG München 10 U 5433/08 z 8. 7. 2011)

47 OLG Stuttgart 5 U 72/09 ze dne 30. 11. 2009

a p ízp sobit tomu svou jízdu. P í pohybu ovšem musí být dodržena základní bezpečnostní pravidla. P í chodu vp ed musí použít optické varovné za ízení. V úzkých a nep ehledných úsecích í p í couvání í akustické varovné za ízení. Specifická pravidla platí pro použití takových za ízení jinou osobou než provozovatelem, ta musí mít souhlas provozovatele a odpov dnost za použití vozidel nese provozující subjekt.<sup>48</sup> P í pohybu vozidel mimo provozní dobu platí mírn ější pravidla. Rolba musí být osv tlena. Specifikum p edstavuje upravování sjezdovek za pomoci rolby s navijákem, která m že být použita pouze mimo pracovní dobu a místo práce musí být ádn ozna eno, protože p edstavuje atypické nebezpe í.<sup>49</sup> Mimo provozní dobu bych dovozovala vyšší spoluzavin ní poškozeného, a již jen z d vodu, že po zavírací dob se na sjezdové trati pohybovat nem l.

---

48 SN 01 8027. Zna ení a zabezpe ení v zimním st edisku. Praha: Ú ad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2009, s. 14 bod 6

49 Inspiraci lze získat z rozhodnutí Oberster Gerichtshof Wien 9 Ob 28/08w z 8. 10. 2008

## Závěr

Ve své práci jsem se snažila obsáhnout odpovědnost provozovatele lyžařského areálu za škodu. Důležitým aspektem je rozdělení provozu na dvě části – jízdu nahoru a jízdu dolů – kde se právní kvalifikace může lišit. Samozřejmě by pro provozovatele bylo příznivější, kdyby za případnou škodu při jízdě dolů odpovídali porušením generální prevence a nesli tzv. subjektivní odpovědnost. Nicméně si na základě výše uvedených argumentů myslím, že se jedná o škodu z provozní činnosti a tedy provozovatel nese objektivní odpovědnost za škodu. I kdyby se v případě rozhodování soud nepokláněl k mé argumentaci, tak je pro provozovatele výhodnější „použít s nepříznivější variantou“ v podobě objektivní odpovědnosti.

Momentální právní úpravu shledávám jako velice nedostatečnou a přinejmenším plnou nejasností. Ani soudní rozhodnutí nevnašejí světlo do problematiky. Proto považuji za správné a přínosné se tímto tématem zabývat a chtěla bych ho dále rozvinout ve své budoucí diplomové práci. Další možnost rozpracování vidím v možném srovnání odpovědností více provozovatelů (jiný provozovatel lanové dráhy a jiný provozovatel lyžařského areálu), v přeshraničních případech, v trestněprávních aspektech odpovědnosti i v případném pojištění provozovatelů lyžařských areálů. Důležité téma by představovalo srovnání právní úpravy se zahraničím, zejména s Německem a Rakouskem.

Nepochybuji, že toto momentálně ryze teoretické téma v blízké budoucnosti nalezne své využití i v praxi. Jak můžeme vidět, tak zahraniční soudy se již tímto otázkami zabývají a je jen otázkou času, kdy se toto téma přenesení do České republiky.

## Literatura

- B LOHLÁVEK, A. J.; ERNÝ, F.; JUNGWIRTHOVÁ, M.; KLÍMA, P.; PROFELDOVÁ, T.; ŠROTOVÁ, E. *Nový občanský zákoník. Srovnání dosavadní a nové občanskoprávní úpravy v etn p edpis souvisejících*. 1. vyd. Plzeň : Aleš Benk, 2012.
- ERNÍN, K.: *Technické normy v právních předpisech a smlouvách*. Jurisprudence. 6/2012. Praha: Wolters Kluwer, 2012, . 6, s. 37 - 41
- DVOŘÁK, J.; *Nové jevy v odpovědnosti za škodu podle nového občanského zákoníku*; publikováno *Odpovědnost v demokratickém právním stát : [konference konaná ve spolupráci Nejvyššího soudu ČR a Právnické fakulty Univerzity Karlovy dne 7. 6. 2012]/ GERLOCH, A; ŠTURMA, P. (eds.) - Praha: Univerzita Karlova v Praze, právnická fakulta, 2013. s. 48 - 54*
- ELIÁŠ, K. a kol.; *Nový občanský zákoník s aktualizovanou doprovodnou zprávou*. Ostrava: Sagit, 2012.
- ELIÁŠ, K. a kol.; *Občanský zákoník. Velký akademický komentář . 1. svazek § 1-487*; 1. vyd. Praha: Linde, 2008
- FIALA, J. KINDL, M. a kol. *Občanský zákoník, Komentář . I. Díl*. 1. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2009.
- JAREŠ, J.; NOVÁK, M.: *Uplatnění českých technických norem*; Sborník technické harmonizace, 2004
- KOBLIHA, I.; ELISCHER, D.; HOCHMAN, J.; HUNJAN KOBLIHOVÁ, R.; TULÁEK, J.: *Náhrada škody podle občanského a obchodního zákoníku, zákoníku práce, v oblasti průmyslového vlastnictví a podle autorského zákona. Praktická příručka*. Praha: Leges, 2012
- NOVOTNÝ, P.; KOUKAL, P.; ZAHOROVÁ E. *Nový občanský zákoník. Náhrada škody*. 1. vyd. GRADA Publishing, 2014.
- POKORNÝ, M. HOCHMAN, J. *Odpovědnost za škodu v právu občanském a pracovním*. 3. vyd. Linde Praha, 2008.
- ŠVESTKA, J.; DVOŘÁK, J. *Občanské právo hmotné* 2. 5. vyd. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2009.
- ŠVESTKA, J.; SPÁIL, J.; ŠKÁROVÁ, M.; HULMÁK, M. a kol. *Občanský zákoník I. § 1 až 459. Komentář . 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2009.*