

# 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.

**P**rávo 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 letišti 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 přiměřeném 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 letišti 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 *Sturgeon*,<sup>[1]</sup> 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 vý-

čet 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 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.<sup>[1]</sup> 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 přiletu do cílového místa určení se posunul o více jak tři hodiny. Dle SDEU se zpoždění v takovém případě musí posuzovat s ohledem na čas přiletu do cílového místa určení a paušalizovaná náhrada škody náleží cestujícím i v této situaci.<sup>[3]</sup>

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

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. ●

**JUDr. Jiří Hartmann, partner a advokát**  
**Advokátní kancelář Hartmann, Jelinek, Fráňa**  
**a partneři, s.r.o.**



## Poznámky:

[1] Rozsudek SDEU C-402/07 a C-432/07.

[1] Rozsudek SDEU C-257/14.

[1] Rozsudek SDEU C-11/11 ve věci *Folkers*.

[1] Rozsudek SDEU C-452/13 ve věci *Henning*.