

21. 11. 2012

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

I při zpoždění letu máte dle evropského práva nárok na finanční kompenzaci

Počet cestujících, které ročně odbaví všechna letiště v Evropské unii, dosahuje řádů sta milionů. Většina z těchto cestujících, resp. alespoň těch, kteří pocházejí z České republiky, je alespoň v minimální míře obeznámena se svými právy a s povinnostmi leteckého dopravce.[1]



Některé nároky se staly téměř obecně známou skutečností. Můžeme mezi ně zařadit např. nárok na náhradu škody za poškozené nebo ztracené zavazadlo,[2] nárok na finanční kompenzaci ve výši 250-600 EUR při zrušení letu (podle délky letu), nárok na vrácení ceny letenky a zajištění letenky pro nejbližší let nebo zajištění občerstvení, ubytování v hotelu, přepravy mezi letištěm a hotelem a poskytnutí dvou telefonických hovorů (příp. e-mailů) v případě odepření nástupu na palubu letadla.

Mezi cestujícími je rozšířeno i povědomí o jejich právech v případě zrušení letu, nikoliv však o jejich právech v případě zpoždění letu, a to zejména ve vztahu k nároku na finanční kompenzaci. Evropská legislativa totiž o nároku na finanční kompenzaci v případě zpoždění letu mlčí. Soudní dvůr EU avšak svou rozhodovací činností dovedl, že cestující, jejichž let byl opožděn, mají za určitých okolností (viz níže) také nárok na finanční kompenzaci.

Evropská legislativa

Právní úprava práv cestujících a povinností leteckých dopravců zahrnuje komplexní souhrn právních norem, na jejichž vrcholu se nachází Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě z roku 1999 (známá jako „Montrealská úmluva“), jejíž stranou je i Evropská unie, která její text inkorporovala v nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel.

Pro práva cestujících v letecké dopravě v Evropské unii je ale nejvýznamnějším nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů (dále jen „Nařízení č. 261/2004“).

V článku 6 Nařízení č. 261/2004 je cestujícím, jejichž let byl zpožděn[3], garantováno poskytnutí stravy a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době a dále pak dvou telefonických hovorů, podání zpráv telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou. Jestliže zpoždění letu trvá alespoň 5 hodin, má cestující možnost volby mezi finanční kompenzací pořizovací ceny letenky za část neuskutečněné cesty (jestliže let nadále neslouží původně požadovanému účelu) a zpátečním letem do původního místa odletu. Pokud je ale původně očekávaný čas odletu posunut alespoň o jeden den, mají cestující

právo spolu se zajištěním občerstvení také na přepravu mezi letištěm a místem ubytování.

Evropská judikatura

Judikatura Soudního dvora EU v hojně míře dotváří evropské letecké právo. Dokladem toho může být rozsudek Soudního dvora EU ze dne 19. listopadu 2009 ve spojených věcech Sturgeon a další[4], ve kterém Soudní dvůr rozhodl, že „článek 2 písm. l) a články 5 a 6 Nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že **bez ohledu na dobu trvání zpoždění** — byť by se jednalo o zpoždění významné — **nelze zpožděný let považovat za zrušený, jestliže je uskutečněn v souladu s původním plánem stanoveným leteckým dopravcem.**“

Články 5, 6 a 7 Nařízení č. 261/2004 musí být dle Soudního dvora vykládány v tom smyslu, že **pro účely uplatnění nároku na náhradu škody lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů, a že se tedy tito cestující mohou dovolávat nároku na náhradu škody** podle článku 7 Nařízení č. 261/2004, jestliže z důvodu zpoždění letu dosáhnou cílového místa určení po uplynutí **tří nebo více hodin** po čase přiletu původně plánovaném leteckým dopravcem.

Soudní dvůr zároveň stanovil liberační důvody pro dopravce, a to v tom smyslu, že **zpoždění nebude zakládat nárok na náhradu škody** ve prospěch cestujících, **jestliže** letecký dopravce prokáže, že zpoždění **bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit**, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Na to Soudní dvůr navázal tím, že „technická závada na letadle, která má za následek zrušení nebo zpoždění letu, nespadá pod pojem "mimořádné okolnosti" ve smyslu uvedeného ustanovení, s výjimkou situace, kdy je daná závada způsobena událostmi, které svou povahou či původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole.“

Dlouhou dobu se jednalo o jediný judikát Soudního dvora EU, který přiznal náhradu škody cestujícím, v případě zpožděného letu. O 3 roky později **zaujal stejný postoj také generální advokát Yves Bot**. Ten ve svém stanovisku ke spojeným věcem Emeka Nelson a další[5] shrnul, že unijní právo stanoví náhradu škody cestujícím v letecké dopravě pouze v případech, kdy jejich let byl zrušen, nicméně ve věci Sturgeon Soudní dvůr EU dospěl k závěru, že obdobná práva náleží cestujícím, jejichž let byl zpožděn o více než 3 hodiny. Generální advokát se domnívá, že **s ohledem** na neexistenci nových skutečností a **na zachování zásady rovného zacházení** s cestujícími, jejichž let byl zrušen nebo zpožděn, **je nutné setrvat na výkladu uvedeném ve věci Sturgeon**.

Dle generálního advokáta je tento výklad zcela v souladu se zásadou proporcionality, neboť podmínky stanovené v rozsudku Sturgeon se jeví jako zcela adekvátní, zvláště pak v případě, kdy má letecký dopravce garantovanou liberaci v případech, kdy prokáže, že zpoždění letu bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, které nemohl objektivně ovlivnit.

Těmto argumentům generálního advokáta dal Soudní dvůr EU ve svém rozsudku, který byl zveřejněn 23. 10. 2012, za pravdu a potvrdil, že neexistuje sebemenší důvod k odchýlení se od jeho závěrů uvedených ve věci Sturgeon.

Aktuální přístup Soudního dvora EU k problematice zpožděných letů tak cestujícím přináší (staro)nová práva a leteckým dopravcům (staro)nové povinnosti, které musejí být bez dalšího respektovány.



JUDr. Jiří Janák,
advokát



Mgr. Michal Švec,
advokátní koncipient

[KŠD LEGAL advokátní kancelář s.r.o.](#)

CITY TOWER
Hvězdova 1716/2b
140 78 Praha 4

Tel.: +420 221 412 611
Fax: +420 222 254 030
e-mail: ksd.law@ksd.cz



-
- [1] Tato práva cestujících jsou uvedena mimo jiné i v přepravních podmínkách leteckých dopravců.
[2] Ta může podle čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy dosahovat výše až 1.131 zvláštních jednotek čerpání (SDR). Přepočtení zvláštních jednotek čerpání na národní měny se provádí podle čl. 23 Montrealské úmluvy, a to podle metodiky přepočtu, kterou používá Mezinárodní měnový fond pro své operace a transakce ke dni vynesení rozsudku. Přepočtení jednotek zvláštních práv čerpání na národní měny se u smluvní strany, jež není členem Mezinárodního měnového fondu, provede podle metodiky, kterou určí tento stát. Přepočtení 1.131 SDR na české koruny činí cca 27.000,- Kč.
[3] A to buď o dvě hodiny v případě letů o délce nejvýše 1.500 km nebo o 3 hodiny nebo více v případě všech letů ve Společenství delších než 1.500 km a všech ostatních letů o délce od 1.500 km

do 3.500 km nebo v případě zpoždění letu o čtyři hodiny nebo více v případech všech letů, na které nespádají předchozí podmínky.

[4] Spojené věci C-402/07 Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH a C-432/07 Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz v. Air France SA ze dne 19. listopadu 2009.

[5] Spojené věci C-581/10 Emeka Nelson a další v. Deutsche Lufthansa AG a C-629/10 TUI Travel Inc., ze dne 15. května 2012.

© EPRAVO.CZ - Sběrka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Konec „severních ateliérů“? Nový stavební zákon otevírá dveře k rekolaudaci ubytovacích jednotek na plnohodnotné byty](#)
- [Oceňování nemovitosti a přiměřená náhrada při zrušení spoluvlastnictví](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 33.: Prevence střetu zájmů \(jednatel x společnost\)](#)
- [Úročení jistoty \(kauce\), kterou skládá podnájemce nájemci - II. díl](#)
- [Když obecní pozemky již nemusí být obecní - institut mimořádného vydržení v obecním právu](#)
- [Střet zájmů členů volených orgánů obchodních korporací: pravidla, proces a následky](#)
- [Dvě kiwi denně: EU schválila první zdravotní tvrzení pro čerstvé ovoce](#)
- [Nová „tlačítková“ povinnost pro e-shopy](#)
- [Digital Omnibus: Revoluce v datech, nebo jen nová zátěž pro podnikatele?](#)
- [Darování pro případ smrti nemovité věci zapsané v katastru nemovitostí a určení výše odměny soudního komisaře](#)
- [Flotilová novela: Kdo a kdy musí nově získat licenci k distribuci pojištění?](#)