

14. 1. 2022

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

Náhrada škody cestujícím v letecké dopravě v případě zrušení letu

Tento článek se zabývá problematikou spojenou s uplatněním nároků cestujících v letecké dopravě na náhradu škody v případě zrušení letu vyplývající z Nařízení ES č. 261/2004 (dále „Nařízení“), a to ve světle nového rozhodnutí Nejvyššího soudu v ČR ze dne 24. 6. 2021, sp. zn. 25 Cdo 1271/2021 (dále jen „Rozhodnutí“), v jehož důsledku se práva cestujících na náhradu škody částečně rozšiřují.

Současná právní úprava

Nařízení stanovuje práva pro cestující odlétající z členské země Evropské Unie (dále jen „EU“) a na cestující odlétající z letiště třetí země na letiště v EU, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je dopravce dopravcem EU.

Zrušení letu

Zrušením se rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován, a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo. **V případě zrušení letu mají cestující nárok na:**

1. Možnost volby mezi

- **proplacením výdajů**, tj. náhradou pořizovací ceny letenky do sedmi dní, a to za část nebo části neuskutečněné cesty a také za část nebo části již uskutečněné cesty, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, a to spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu, při nejbližší příležitosti (jedná se o situaci, kdy bude například zrušen navazující let cestujícího, cestující se nedostane do cílové destinace, jeho cestovní plán nepůjde uskutečnit a bude nezbytné, aby se navrátil zpět. V takový okamžik má nárok na proplacení co nejdříve zpáteční letenky);

anebo

- **přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení;**

anebo

- **přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.**

V případě přesměrování, kdy očekávatelný čas nového odletu je **alespoň následující den** po plánovaném odletu zrušeného letu, mají cestující **nárok na ubytování v hotelu (jednu nebo více nocí, pokud je to nezbytné) a na přepravu mezi letištěm a místem ubytování.**

Dále pokud dopravce nabízí cestujícím let do jiného letiště, než bylo původně v rezervaci, nese dopravce náklady na dopravu na původní letiště / jiné místo dohodnuté s cestujícím.

2. Stravu a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době, dva telefonní hovory a poslání dvou zpráv elektronickou poštou.

3. Náhradu škody ve stanovené výši za podmíněk, že:

- **nebyli** o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
- **nebyli** o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a nebylo jim nabídnuto přesměrování, jež by jim umožnilo odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo
- **nebyli** informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

Náhrada škody je stanovena v následující výši:

- **250 EU u všech letů o délce nejvýše 1500 km,**
- **400 EUR u všech letů v EU delších než 1500 km a u všech ostatních letů o délce od 1500 km do 3500 km,**
- **600 EUR u všech letů nespádajících pod výše uvedené.**

Pokud je cestujícímu nabídnuto přesměrování (jiná trasa letu, tj. například změna mezipřistání) na jeho cílové místo, lze snížit náhradu o 50 %, pokud přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu o dvě hodiny u letů o délce nejvýše 1500 km, o tři hodiny u všech letů v EU delších než 1500 km a u všech ostatních letů o délce od 1500 km do 3500 km nebo čtyři hodiny u všech ostatních letů nespádajících do předchozích kategorií.

Dopravce má také v případě informování cestujících o zrušení letu povinnost poskytnout vysvětlení ohledně možné náhradní dopravy.

V článku 5 odst. 3 Nařízení je dále stanoveno, že dopravce není povinen platit náhradu škody, jestliže může prokázat, že zrušení letu je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

Je však dopravce povinen uhradit škodu cestujícím v případě stávky?

Právní důsledky zrušení letu leteckým dopravcem z důvodu stávky v judikatuře Soudního dvora EU (dále jen „SDEU“)

Dosavadní rozhodovací praxe byla ustálena v tom, že stávka představuje mimořádnou okolnost, které nemohl dopravce zamezit a není tedy povinen nahradit škodu cestujícím. SDEU a nyní i Nejvyšší soud v ČR (dále jen „NS“) výklad mimořádné okolnosti v případě stávky upřesnil ve prospěch cestujících.

SDEU v Rozsudku ze dne 4. října 2012, Finnair Oyj v. Timy Lasso, C-22/11, ECLI:EU:C:2012:604, konstatoval, že stávka (v tomto případě zaměstnanců letiště) skutečně představuje mimořádnou okolnost, ale detailnější analýzu tohoto problému SDEU v této věci již neprovedl.

V Rozsudku SDEU ze dne 17. dubna 2018, H.K. a další v. TUIfly GmbH, C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258, bod 36 konstatoval, že cílem Nařízení je zajistit vysokou úroveň ochrany

cestujících jako slabší strany spotřebitele a v důsledku toho musí být pojem „*mimořádné okolnosti*“, který se od cíle Nařízení odchyľuje tím, že umožňuje dopravci zprostit se povinnosti, ve smyslu Nařízení vykládán restriktivně. Dále soud uvedl, že osvobozující důvody z ustanovení čl. 5 odst. 3 Nařízení nejsou automatické a je nutné kumulativní splnění dvou podmínek. **První podmínkou** je, aby se jednalo o událost, která není z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotýcnému dopravci. **Druhou podmínkou** je, aby se jednalo o událost, která se vymyká účinné kontrole dopravci. **V závěru tohoto rozhodnutí SDEU uvedl, že nezáleží na tom, zda stávka je podle vnitrostátních předpisů legální či nikoliv, neboť by právo cestujících na náhradu škody záviselo na právních předpisech v sociální oblasti každého členského státu, čímž by byly ohroženy cíle Nařízení.**

Na výše učinění závěr SDEU navázal v rozhodnutí ze dne 23. 3. 2021, Airhelp Ltd v. Scandinavian Airlines System Denmark - Norway - Sweden, C-28/20, když ho dále rozvinul určením, že „*stávka je pouze jedním z možných projevů sociálního vyjednávání, a musí tedy být považována za událost vlastní běžnému výkonu zaměstnavatele, a to bez ohledu na zvláštnosti dotčeného trhu*“.

SDEU se vypořádal také s bodem 14 v Preambuli Nařízení, který stanoví, že mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího dopravce. SDEU doplnil, že bod 14 v preambuli Nařízení míří na stávky, které nejsou vnitřně spjaty s činností dotčeného leteckého dopravce. Stávky vylučující povinnost dopravce k úhradě náhrady tak budou stávky např. zaměstnanců letiště nebo stávky pracovníků řízení letového provozu.

Právní důsledky zrušení letu leteckým dopravcem z důvodu stávky ve světle rozhodnutí soudů ČR

Článkem 5 odst. 3 Nařízení argumentoval Obvodní soud pro Prahu 6, když zamítl žalobu, ve které se žalobce domáhal náhrady škody ve výši 600 EUR s příslušenstvím z titulu náhrady za zrušený let z důvodu stávky palubních leteckých průvodčů žalovaného leteckého dopravce. Soud označil po právní stránce stávku za mimořádnou okolnost, které nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení. Žalobce podal proti tomuto rozhodnutí odvolání k Městskému soudu v Praze, který rozsudkem ze dne 28. 5. 2020, sp. zn. 17 Co 102/2019, potvrdil prvoinstanční rozhodnutí, kdy mj. v odůvodnění rozhodnutí odkázal na bod 14 Preambule Nařízení, který stanovuje, že: „*Stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.*“ S ohledem na citované ustanovení odvolací soud dovodil, že mezi mimořádné události, při kterých není dopravce povinen hradit náhradu, patří i stávka, a to bez ohledu na to, zda se jedná o stávku zaměstnanců dopravce či zaměstnanců jiných subjektů, jejichž činnost je nezbytná činnosti dopravce.

Žalobce podal proti rozhodnutí MS v Praze dovolání k NS a uvedl několik dovolacích důvodů, včetně toho, že Městský soud v Praze nerespektuje existující judikaturu SDEU a poukázal na smysl a účel Nařízení, kterým je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících a navrhl, aby dovolací soud napadané rozhodnutí zrušil a věc vrátil odvolacímu soudu k dalšímu řízení.

NS v Rozhodnutí rozhodl, že stávka vlastních zaměstnanců, ohlášená a plánovaná, nemůže být mimořádnou událostí, když dle výše zmíněné judikatury ani stávka neplánovaná a neohlášená, tzv. „divoká stávka“, se za mimořádnou okolnost nepovažuje. **Plánovaná stávka představuje „vnitřní“**

událost dopravce, a to včetně stávky zahájené na výzvu odborových svazů, jelikož tyto svazy jednají v zájmu zaměstnanců uvedeného podniku.

Je zřejmé, že stávka jako mimořádná událost se nyní bude posuzovat individuálně a s ohledem na konkrétní kroky, které dopravce udělal nebo mohl udělat. Bude rozhodně obtížné, aby se dopravci podařilo prokázat, že stávka, která zapříčinila zrušení letu, není událostí vlastní běžnému výkonu činnosti dopravce. Obdobně tomu bude u dokazování druhé podmínky, tj. zda opravdu dopravce nemohl účinně kontrolovat stávku tak, aby nezapříčinila zrušení letu a poškození cestujících.

Závěr

Na základě výše uvedeného je zřejmé, že se lze domáhat při podmínkách stanovených Nařízením též náhrady škody v případě, kdy je cestujícím zrušen let z důvodu stávky zaměstnanců leteckého dopravce, případně stávky jiné skupiny, na kterou se však mohl dopravce připravit. Rozhodnutí kopíruje trend posledních let, který podporuje v právních vztazích spotřebitele, nebo obecně slabší stranu. Pokud tedy bude Váš let zrušen z důvodu mimořádných okolností bez nároku na náhradu škody, zjistěte, co bylo touto mimořádnou okolností. Pokud mimořádnou okolností byla stávka, neznamená to zproštění se odpovědnosti dopravce bez dalšího.



JUDr. Veronika Rudolfová,
advokátní koncipientka

URBAN & HEJDUK

[Urban & Hejduk s.r.o., advokátní kancelář](#)

Palác Valdek
Jugoslávská 620/29
120 00 Praha 2

Tel: +420 226 207 507
e-mail: info@urbanhejduk.cz

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

Další články:

- [Nový zákon o veřejných dražbách, aukce a obálkové metody](#)

- [Pohled přes hranice - natáčení pornografických klipů jako důvod výpovědi z nájmu bytu](#)
- [Nařízení EU o umělé inteligenci a jeho dopady na využití jazykových modelů v advokátní praxi](#)
- [Revize zájezdové směrnice: co přináší, co hrozilo a co to znamená pro praxi](#)
- [Kupní smlouva o převodu nemovitosti bez uvedení výše kupní ceny](#)
- [Druhá „tlačítková novela“: povinné tlačítko pro odstoupení od smlouvy](#)
- [Souhlas s veřejným užíváním pozemku jako překážka nároku na bezdůvodné obohacení - nález Ústavního soudu sp. zn. I. ÚS 2541/25](#)
- [Kupní smlouva bez přesného určení kupní ceny](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 36.: Doložka o mlčenlivosti](#)
- [Detekce podezřelého obchodu v kontextu hazardních her](#)
- [AI omnibus](#)