

16. 7. 2021

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

Práva cestujícího při změnách v letovém itineráři a odepření nástupu na palubu

Současná doba přináší do přepravních vztahů značnou nejistotu a potíže ohledně možnosti jejich plnění. Aktuální se tak opět stává téma náhrad škody, například v souvislosti s hromadným rušením přepravních smluv. V oblasti letecké dopravy existuje již více než desetiletí harmonizovaná úprava, která je navíc podpořena rozsáhlou rozhodovací praxí a cestujícím přiznává poměrně široká práva, nejen v souvislosti se zrušením letů.

Přímo použitelný předpis Evropské unie, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 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**“), stanovuje široká práva cestujícího, kterému není umožněno naplnění původního letového itineráře. Jak vyplývá již z názvu předpisu, půjde o situace, kdy je pasažérovi odepřeno nastoupit na palubu, jeho let je zrušen nebo má významné zpoždění.

Zrušením letu je myšleno jakékoliv neuskutečnění dříve plánovaného letu. Pojem odepření nástupu na palubu nezahrnuje pouze případ překročení kapacity v důsledku nadměrného počtu rezervací, ale v souladu s judikaturou Soudního dvora Evropské unie[1] (dále jen „**SDEU**“) je nutný extenzivní výklad, aby nebyla cestujícím odepřena ochrana v rozporu s principem vysoké úrovně ochrany cestujících. Za odepření nástupu na palubu ve smyslu Nařízení jsou proto považovány i provozní důvody, které nemohl cestující nijak ovlivnit. Nakonec, klasifikace zpoždění letu jako významného dle Nařízení závisí na vzdálenosti letu, jak je popsáno níže.

Nařízení se vztahuje na cestující odlétající z letiště nacházejícího se na území členského státu, případně z letiště nacházejícího se na území třetí země, pokud letí na letiště umístěné na území členského státu. Náhrady a pomoc stanovené Nařízením je ale možné přiznat pouze, pokud se cestující řádně přihlásí k přepravě, případně je bez ohledu na důvod dopravcem převeden z rezervovaného letu. Nárok na náhradu za významné zpoždění letu se vztahuje i na přímo navazující lety do třetího státu s mezipřistáním mimo území EU. Přestoupení do jiného letadla při mezipřistání nemá žádný vliv na to, že dva nebo více letů rezervovaných současně je třeba považovat za jediný let s navazujícím spojením.[2]

Letecký dopravce má možnost liberovat se pouze ze své povinnosti paušalizované náhrady škody ve smyslu Nařízení, a to pouze u zrušení letu v důsledku mimořádných okolností, které splňují v souladu s rozhodovací praxí SDEU[3] kumulativně dvě podmínky – nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. S ohledem na princip vysoké úrovně ochrany cestujících musí být tyto podmínky vykládány restriktivně.[4] Obě podmínky splňuje například případ rušivého chování cestujícího, které skutečně ohrožuje bezpečnost letu a vyžaduje přesměrování letu[5] nebo střet letadla s ptákem (ale i tady musí dopravce přijmout přiměřená opatření k zamezení takové situace).[6] V druhém případě však nebyla uznána mimořádná událost v rozsahu zpoždění dopravce po odmítnutí technické kontroly jiným certifikovaným technikem, než jeho vybraným. Dopravce se pak může zprostit povinnosti hradit cestujícímu náhrady za významné zpoždění letu například i v situaci, kdy byl mimořádnou událostí postižen jeden z předchozích letů v rámci rotace letadla, pokud mezi zpožděním pozdějšího

letu a mimořádnou událostí existuje přímá příčinná souvislost.[7]

Mimořádnou událostí není dle judikatury SDEU bezpečnostní incident, při kterém se cestující z jiného letu smísí s cestujícími z druhého letu, v důsledku čehož musí být zopakována bezpečnostní kontrola.[8] Na leteckém dopravci lze spravedlivě požadovat, aby zorganizoval provoz svého podniku tak, aby si vytvořil při přípravě letu dostatečnou časovou rezervu pro zvládnutí situace smísení cestujících různých letů bez současného nadlimitního zpoždění přesahující tři hodiny, neboť k takovým událostem při jeho provozu může dojít, aniž by naplňovaly znaky mimořádnosti.[9] Za mimořádnou událost není považována ani stávka zaměstnanců leteckého dopravce, protože se jedná o událost vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného zaměstnavatele.[10] Z uvedeného vyplývá, že je nutné vykládat tyto podmínky vždy s ohledem na okolnosti případu a okolnosti výkonu činnosti leteckého dopravce jako takové.

Práva cestujícího

V případě odepření nástupu v důsledku překročení kapacity má dopravce povinnost nejprve vyzvat dobrovolníky k odstoupení od jejich rezervací za náhradu podle podmínek dohodnutých mezi dotčenými cestujícími a dopravcem. Mimo dohodnuté náhrady má dobrovolník navíc právo na proplacení výdajů na cestu, případně přesměrování na jeho cílové místo určení. Pokud se však nepřihlásí dostatečný počet dobrovolníků, může dopravce odepřít cestujícím nástup proti jejich vůli. V takovém případě má cestující právo navíc na paušalizovanou náhradu ve výši 250 € až 600 € v závislosti na délce odepřeného letu a právo na poskytnutí péče v rozsahu zajištění přiměřeného občerstvení a v případě nezbytného přenocování také na ubytování a přepravu mezi letištěm a ubytováním. Cestující má rovněž právo na 2 telefonáty a zaslání 2 zpráv faxem nebo e-mailem.

Je-li dopravcem zrušen let, má cestující právo na proplacení výdajů nebo přesměrování a výše popsané právo na poskytnutí péče v závislosti na čase odletu nového letu. Nejsou-li cestující informováni o zrušení v dostatečném časovém předstihu, mají také právo na paušalizovanou náhradu škody v závislosti na délce letu. Informace o zrušení letu musí přijít alespoň dva týdny před plánovaným odletem. Pokud je cestující informován v menším časovém předstihu, musí být dopravcem nabídnuto také přesměrování. V případě informování alespoň 7 dní před odletem musí cestující dosáhnout cílovou destinaci nejpozději 4 hodiny oproti původnímu času příletu, jinak nejpozději 2 hodiny oproti plánovanému času příletu.

Naplnění podmínky pro kvalifikaci zpoždění jako významného zpoždění ve smyslu Nařízení a náhrady škody za takové zpoždění je závislé na délce letu. V případě letu o délce do 1500 km je významným zpožděním nejméně o 2 hodiny a paušalizovaná náhrada za takové zpoždění činí 250 €. V případě letu na území Společenství o délce nad 1500 km a ostatních letů o délce 1500 km až 3500 km je významným zpožděním alespoň o 3 hodiny a náhrada činí 450 €. U ostatních letů je významným zpožděním alespoň o 4 hodiny a náhrada za takové zpoždění činí 600 €.

Může vzniknout i situace, kdy je let z různých důvodů odkloněn na jiné letiště obsluhující stejné město. V takovém případě nese dopravce náklady na dopravu cestujícího na původní letiště. Zajímavým je v tomto ohledu rozhodnutí SDEU[11], podle kterého se takové odklonění nemůže považovat za zrušení letu, protože opačný přístup by nebyl v souladu s účelem Nařízení, ani se zásadou rovného zacházení. Bylo také posouzeno, že pojem letiště obsluhující stejné místo, město nebo region, nemůže být vykládán prostřednictvím administrativně určených hranic. Musí být naopak chápán tak, že se tím rozumí území vyznačující se tím, že se v jeho bezprostředním okolí nacházejí letiště, která mají tato území obsluhovat.

Další relevantní rozhodnutí

SDEU se ve vztahu k Nařízení zabýval i jinými, pro cestující neméně zajímavými otázkami. V případě, že cestující pořídil letenky prostřednictvím cestovní kanceláře, musí se případné náhrady domáhat právě u ní. Domáhat se náhrady po letecké společnosti nemůže ani v případě insolvence dané cestovní kanceláře.[\[12\]](#)

Zajímavým je také rozhodnutí ve vztahu k volbě sudiště při domáhání se náhrady ve smyslu Nařízení. Takové ujednání obsažené ve všeobecných přepravních podmínkách, které by stanovily sudiště do státu odlišného od státu bydliště spotřebitele, nebo státu místa odletu či příletu, je nepřiměřeným ujednáním, pokud způsobuje výraznou nerovnováhu práv a povinností stran v neprospěch spotřebitele.[\[13\]](#)

Konečně, přiznání náhrady podle Nařízení nebrání tomu, aby poškozený cestující mohl být odškodněn za újmu, kterou utrpěl a jež má být posuzována individuálně, pokud mu vnitrostátní nebo mezinárodní právo přiznávají nárok na takovouto náhradu, za podmínky, že tato náhrada je další náhradou ve vztahu k paušální náhradě stanovené v Nařízení.[\[14\]](#) Je ale nutné podotknout, že náhrada poskytnutá podle Nařízení může být od dalších náhrad odečtena v souladu s čl. 12 odst. 1 Nařízení.

Mgr. Matúš Valent,
advokátní koncipient

BRODEC & PARTNERS

————— LAW FIRM —————

[BRODEC & PARTNERS s.r.o., advokátní kancelář](#)

Rubešova 162/8
120 00 Praha 2

Tel.: +420 224 247 215
e-mail: info@akbrodec.cz

[\[1\]](#) Rozhodnutí SDEU ze dne 4. 10. 2012, ve věci C 22/11, Finnair Oyj v Timy Lassooy.

[\[2\]](#) Rozhodnutí SDEU ze dne 31. 5. 2018, ve věci C-537/17, Claudia Wegener v Royal Air Maroc.

[\[3\]](#) Rozhodnutí SDEU ze dne 22. 12. 2008, ve věci C-549/07, Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia, nebo rozhodnutí SDEU ze dne 17. 9. 2015, ve věci C-257/14, C. van der Lans v Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV.

[\[4\]](#) Rozhodnutí SDEU ze dne 23. 3. 2021, ve věci C-28/20, Airhelp Ltd v Scandinavian Airlines System SAS.

[\[5\]](#) Rozhodnutí SDEU ze dne 11. 6. 2020, ve věci C-74/19, LE v Transport Aéreos Portugueses SA.

[6] Rozhodnutí SDEU ze dne 4. 5. 2017, ve věci C-315/15, Marcela Pešková, Jiří Peška v Travel Service a.s.

[7] Rozhodnutí SDEU ze dne 22. 4. 2021, ve věci C-826/19, WZ v. Austrian Airlines AG.

[8] Rozhodnutí Městského soudu v Praze ze dne 24. 6. 2020, sp. zn. 18 Co 80/2020.

[9] Rozhodnutí SDEU ze dne 14. 11. 2014, ve věci C-394/14, Sandy Siewert and Others v Condor Flugdienst GmbH.

[10] Rozhodnutí SDEU ze dne 23. 3. 2021, ve věci C-28/20, Airhelp Ltd v Scandinavian Airlines System SAS.

[11] Rozhodnutí SDEU ze dne 22. 4. 2021, ve věci C-826/19, WZ v. Austrian Airlines AG.

[12] Rozhodnutí SDEU ze dne 10. 7. 2019, ve věci C-163 18, HQ, IP, JO v Aegean Airlines SA.

[13] Rozhodnutí Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 13. 8. 2020, sp. zn. 22 Co 130/2020.

[14] Rozhodnutí SDEU ze dne 29. 7. 2019, ve věci C-354/18, Radu-Lucian Rusu a Oana-Maria Rusu v SC Blue Air – Airline Management Solutions Srl.

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

Další články:

- [Postoupení pohledávky na výživné jako novinka právní úpravy účinné od 1. 1. 2026](#)
- [Jak zahájit provoz mezinárodní letecké linky do České republiky \(EU\): právní požadavky pro aerolinky ze třetích zemí](#)
- [Mimořádné vydržení a vývoj judikatury Nejvyššího soudu](#)
- [Preventivně-sankční funkce náhrady nemajetkové újmy za porušení osobnostních práv pohledem Ústavního soudu](#)
- [Odštěpný závod zahraniční společnosti optikou NIS2: Jak správně určit velikost podniku?](#)
- [Zápis ochranné známky bez komplikací. Klíčem k úspěchu je kvalitní předběžná rešerše](#)
- [Zneužití práva na přístup podle GDPR](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 31. - létající pořizovatel ve světle nového stavebního zákona](#)
- [Právní povaha sítě elektronických komunikací - režim náhrady škody](#)
- [Náhrada ušlého nájemného při předčasném ukončení nájemní smlouvy na nebytové prostory](#)
- [Jak fungují plánovací smlouvy v reálných situacích \(2. díl\)](#)