11. 8. 2017

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

Právo cestujících na odškodnění v případě zpoždění letu ve světle aktuální judikatury Soudního dvora EU

Každé léto se velký počet cestujících přepravuje na své letní dovolené s využitím letecké přepravy. Mnohdy však přeprava nefunguje dle předpokládaného časového harmonogramu, což často způsobuje cestujícím nepříjemnosti. Z toho důvodu považuji za vhodné zaměřit se v tomto článku na problematiku nároku cestujících na odškodnění v případě zpoždění letu ve světle aktuální judikatury Soudního dvora EU (dále jen „SDEU“). Vzhledem k tomu, že obecně k problematice náhrad za zpoždění letu bylo již publikováno množství článků, zaměřím se zejména na aktuální výkladové problémy a aktuality týkající se dané problematiky.

Stručné shrnutí právní úpravy

Nejdůležitějším právním předpisem v oblasti práv cestujících v letecké přepravě je nařízení 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**“). Zpoždění letu se týká zejména článek 6 Nařízení, který ovšem stanovuje pouze podmínky, kdy má cestující nárok na stravu, ubytování a případně další služby ze strany dopravce, to vše vždy s ohledem na dobu zpoždění v závislosti na plánované délce letu.

O finančním odškodnění hovoří Nařízení pouze v případě zpoždění delšího než 5 hodin. V takovém případě má cestující dle článku 8 odst. 1 možnost požádat o kompenzaci ceny letenky za část nebo části neuskutečněné cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího.

Rozšíření výše uvedeného nároku i na další finanční náhradu, podobně jak je tomu v případě zrušení letu, musíme hledat v judikatuře Soudního dvora EU. Konkrétně v rozhodnutí Sturgeon a další proti Condor Flugdienst GmbH[1] a Nelson a další proti Deutsche Lufthansa AG[2]. V těchto rozhodnutích SDEU judikoval, že *„je třeba konstatovat, že se cestující zpožděných letů mohou dovolávat nároku na náhradu škody stanoveného v článku 7 nařízení č. 261/2004, jestliže z důvodu takového letu utrpí časovou ztrátu tří nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou svého cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas příletu plánovaný leteckým dopravcem.*“ V souladu s výše uvedeným rozhodnutím SDEU je možné požadovat při zpoždění letu stejnou náhradu jako v případech zrušení letu ve smyslu článku 7 Nařízení. Konkrétně pak jde o částku 250 EUR u letů v rámci EU nepřesahujících 1500 km, částku 400 EUR u letů v rámci EU nad 1500 km a ostatních letů v rozmezí

1500-3500 Km a částku 600 EUR u všech ostatních letů. K tomu je vždy nutné splnit podmínku délky zpoždění, tedy 2,3 a 4 hodiny v závislosti na délce letu.

Mimořádné okolnosti

V souladu s článkem 5 odst. 3 Nařízení není provozující letecký dopravce povinen platit náhradu v souladu s článkem 7 Nařízení, jestliže může prokázat, že zrušení (zpoždění) je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata. V bodě 14 odůvodnění Nařízení zákonodárce k pojmu mimořádné okolnosti uvádí následující *„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*." V průběhu let se musel SDEU několikrát k pojmu mimořádné okolnosti vyjádřit a upřesnit tak výklad tohoto neurčitého právního pojmu. V rozhodnutí ve věci Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A[3], SDEU rozhodl, že technická závada na letadle nespadá pod pojem mimořádné okolnosti, ve smyslu čl. 5 odst. 3. Nařízení. Toto rozhodnutí SDEU odůvodnil tím, že *„letečtí dopravci jsou při výkonu své činnosti běžně vystavováni různým technickým závadám, které se při provozu letadel nevyhnutelně objevují." a z toho důvodu „oprava technické závady způsobené nedostatkem údržby letadla tedy musí být považována za vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce*." Jediná výjimka, kdy technická závada může být považována za mimořádnou okolnost je v souladu s názorem SDEU v případě, že jde o skrytou výrobní vadu letadla.

Dalším zajímavým problémem, který SDEU řešil, byla otázka, zda pod pojem mimořádné okolnosti spadá případ, kdy je uzavřen vzdušný prostor z důvodu erupce sopky. Tuto otázku SDEU vyřešil v rozhodnutí Denise McDonagh v. Ryanair Ltd.[4] , kde stanovil, že erupce sopky spadá pod pojem mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení a letecký dopravce v takovém případě není povinen poskytnout finanční náhradu za zpoždění letu, zároveň ale je třeba brát v úvahu, že to leteckého dopravce nezbavuje povinností poskytnout cestujícím služby ve smyslu článku 9 Nařízení (stravu, ubytování atd.), a to i přesto, že uzavření vzdušného prostoru může trvat obzvláště dlouhou dobu.

Zřejmě nejnovější případ vztahující se k pojmu mimořádné okolnosti se týká českých občanů. Jde o případ, kdy došlo ke zpoždění letu z důvodu srážky letadla s ptákem, která zapříčinila nutnou kontrolu technického stavu letadla. V rámci předběžné otázky SDEU rozhodl ve věci Marcela Pešková, Jiří Peška proti Travel Service[5], že střet letounu s ptákem je třeba podřadit pod pojem mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení. V takovém případě tedy cestující nemají nárok na finanční odškodnění ve smyslu článku 7 Nařízení.

Závěr

S ohledem na výše uvedené je zřejmé, že problematika nároků cestujících vůči leteckým společnostem v případě zpoždění letu není tak jednoznačná, jak by se na první pohled mohlo zdát. Nezbývá tedy než si v každém konkrétním případě zjistit na co máme, jako cestující v případě zpoždění nárok a nenechat se odbýt častou reakcí leteckých dopravců, že zpoždění letu bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi. Jak je uvedeno výše, ne vše může být považováno za mimořádnou okolnost, která by leteckého dopravce zbavovala povinnosti poskytnout cestujícím finanční náhradu.

Mgr. Jan Urban,

advokátní koncipient

KŠD LEGAL advokátní kancelář s.r.o.

CITY TOWER
Hvězdova 1716/2b
140 00 Praha 4

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

[1] 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.
[2] 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.
[3] Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Friederike Wallentin-Hermann v. Alitalia-Linee Aeree Italiane S.p.A, ze dne 28. 12. 2008, C-549/07.
[4] Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Denise McDonagh v. Ryanair Ltd., ze dne 31.1.2013, C-11/13.
[5] Rozsudek Soudního dvora Evropské unie ve věci Marcela Pešková, Jiří Peška proti Travel Service, ze dne 4.5.2017, C-315/15.

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

Další články:

- Judikatura: smluvní sjednání prekluzivní lhůty je obecně platné (FIDIC)
- Civilněprávní prostředky ochrany při koupi falzifikátu
- Novela zákona o pyrotechnice: likvidace profesionálů namísto zmírnění negativních vlivů
- Konec zákonné koncentrace řízení? Návrh Nejvyššího soudu před Ústavním soudem
- Soudní poplatky v řízení o rozvodu manželství a úpravy poměrů k nezletilému dítěti po tzv. rozvodové novele
- Imise ve stavebním řízení aneb kde končí veřejný zájem a začíná soukromé právo?
- Užívání prostoru nad pozemkem třetí osobou
- Přístup k nemovitosti přes pozemek třetí osoby
- PŘEHLEDNĚ: Jak funguje předkládání plné moci? Postačí soudu jen její „fotokopie“? Aneb vývoj právní úpravy požadavků na plnou moc v našem právním systému.
- Využívání nástrojů umělé inteligence: proč je GDPR relevantní?
- Transfer Pricing: Na co si dát pozor s blížícím se koncem roku