



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátě složeném z předsedkyně senátu JUDr. Blanky Chlostové a soudců JUDr. Michala Holuba a JUDr. Zuzany Hanákové, LL.M. ve věci

žalobce: **J. P.**, narozený xxx
bytem xxx, xxx,
zastoupený advokátem JUDr. Filipem Chytrým
se sídlem Malátova 633/12, 150 00 Praha 5,

proti

žalované: **easyJet Airline Company Limited**
se sídlem Hangar 89, London Luton Airport, Luton, Bedfordshire, LU2 9PF,
United Kingdom
zastoupená advokátem JUDr. Jiřím Horníkem, LL.M.
se sídlem Jungmannova 745/24, 110 00 Praha 1,

o 1 186, 10 EUR s příslušenstvím

k odvolání žalobce proti výroku I rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 15. září 2022, č. j. 20 C 341/2019-93

takto:

- I. Rozsudek soudu I. stupně se v zamítavém výroku I o věci samé **potvrzuje.**
- II. Rozsudek soudu I stupně se ve výroku III o nákladech řízení **mění** jen tak, že žalobci přiznaná náhrada nákladů činí **11 656 Kč.**

Shodu s pravopisem potvrzuje Iveta Tomanová.

- III. Žalobce je povinen zaplatit žalované na náhradu nákladů odvolacího řízení **6 534 Kč** do 3 dnů od právní moci rozsudku k rukám právního zástupce žalované JUDr. Jiřího Horníka, LL.M., advokáta.

Odůvodnění:

1. V záhlaví uvedeným rozsudkem soud I. stupně zamítl žalobu co do částky 250 EUR se zákonným úrokem z prodlení z částky 250 EUR ve výši 9 % ročně od 5. 11. 2018 do zaplacení (výrok I), vyhověl žalobě co do částky 936,10 EUR se zákonným úrokem z prodlení z částky 936,10 EUR ve výši 9 % ročně od 5. 11. 2018 do zaplacení (výrok II) a uložil žalované zaplatit žalobkyni náklady řízení ve výši 20 096 Kč do 3 dnů od právní moci rozsudku k rukám právního zástupce žalobce (výrok III).
2. Soud I. stupně takto rozhodl o žalobě, kterou se žalobce domáhal vydání rozhodnutí, kterým by soud uložil žalované povinnost zaplatit žalobci částku v celkové výši 1 186,10 EUR s příslušenstvím s odůvodněním, že dne 27. 7. 2018 se zúčastnil letu č. xxx z Londýna do Prahy, jehož operujícím leteckým dopravcem byla žalovaná (dále také jen „předmětný let“). Předmětný let byl zrušen. Přestože žalobce byl v den plánovaného letu přihlášen k přepravě, žalovaná neposkytla žalobci adekvátní přesměrování do cílového místa ani žádnou další pomoc. Nabídka žalované, že je připravena „přebookovat“ letenky na jiný let, kdy nejbližší volný let byl až za 4 dny, žalobce považoval za zcela nedostatečnou. Žalobce tak byl nucen zajistit si na své náklady: a) cestu z Londýna do Paříže vlakem: metro Londýn letiště – Londýn nádraží za částku ve výši 9,1 EUR; vlak z Londýna do Paříže za částku ve výši 235 EUR; vlak z Paříže na letiště za částku ve výši 10,30 EUR; novou letenku z Paříže do Prahy – za částku ve výši 639 EUR a stravu za částku ve výši 13,10 EUR. Celkové náklady na náhradní přepravu a související služby činily 936,10 EUR. Podle čl. 8 a čl. 9 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 a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále také jen „Nařízení“) vznikl žalobci vůči žalované nárok na proplacení vzniklých nákladů. Podle čl. 7 Nařízení pak žalobci vznikl také nárok na zaplacení náhrady škody ve výši 250 EUR. Uvedené částky však žalovaná ani přes předžalobní výzvu k zaplacení neuhradila.
3. Žalovaná navrhl, aby žaloba byla zamítnuta. Potvrdila, že dne 27. 7. 2018 měla provést předmětný let (č. xxx) z londýnského letiště Gatwick do Prahy. Plánovaný čas odletu byl v 17:25 UTC, plánovaný čas příletu do Prahy v 19:25 UTC. V den plánovaného uskutečnění předmětného letu ovlivňovaly letovou situaci nad Velkou Británií a na letišti Gatwick dvě události. Jednak vzletové a přistávací dráhy (ranveje) na letišti Gatwick byly po určitou dobu zavřeny v důsledku nouzového přistání letu xxx provozovaného společností Virgin Atlantic a zároveň v okolí letiště Gatwick a nad územím východní Anglie panovaly nepříznivé povětrnostní podmínky a bouřky. Tyto dvě události vedly ke zpoždění velké většiny letů směřujících do a z této oblasti. V důsledku dočasného uzavření ranvejí některé lety kroužily delší dobu nad letištěm Gatwick, přičemž po jejich otevření mělo hlavní prioritu přistání těchto letů. V důsledku toho pak měly i další odlety naplánované na stejný den z letiště Gatwick velké zpoždění, neboť před odlety muselo dojít k přistání letadel, případně byly další lety rovnou rušeny. Londýnské řízení letového provozu z důvodu zajištění bezpečnosti cestujících a plynulosti letového provozu proto nepovolilo provedení předmětného letu a ten tak musel být zrušen. Žalovaná následně cestujícím předmětného letu nabídla pomoc ve smyslu čl. 8 a 9 Nařízení. Toho však žalobce nevyužil a na vlastní náklady se dopravil do Prahy. Nepříznivé povětrnostní podmínky ve spojení s dočasným uzavřením ranvejí a následné rozhodnutí

londýnského řízení letového provozu o nepovolení provedení předmětného letu byly mimořádnými okolnostmi, kterým nemohla žalovaná zjevně zabránit, ani kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Žalobci tak jednak nevznikl ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení nárok na výplatu náhrady škody ve výši 250 EUR, a protože žalobce nevyužil pomoci dle čl. 8 a 9 Nařízení, nevznikl mu ani nárok na proplacení dobrovolně vynaložených nákladů spojených s cestou do Prahy.

4. Soud I. stupně zjistil z *kopie zprávy BBC*, že v den, kdy měl proběhnout předmětný let, došlo na letišti v Londýně k nouzovému přistání letadla a letiště bylo po tu dobu uzavřeno, z *kopie zprávy METAR pro letiště Gatwick ze dne 27. 7. 2018*, že ten den byly nepříznivé povětrnostní podmínky, z *kopie listiny Actual flight info*, že předmětný let byl zrušen z důvodu letištních restrikcí a nepříznivého počasí, z *kopie zprávy Eurocontrolu ze dne 27. 7. 2018*, že v době plánovaného odletu předmětného letu byly v Londýně nepříznivé povětrnostní podmínky s bouřkami s oznámeními kratšími 15 minut, které vedlo až k 60 % zpoždění letů, regulace byla 456 a 401 minut ve večerních hodinách. Z *kopie čestných prohlášení J. C. a L. S.* soud I. stupně zjistil, že v den plánovaného odletu předmětného letu byli odbaveni, přičemž jim bylo sděleno, že let bude mít zpoždění, což následně vyústilo ve zrušení letu; nejbližší možný let byl za čtyři dny; zřízenec žalované jim sdělil, že mohou využít vlastní formu přepravy do Prahy, která jim bude proplacena; žalovaná jim neposkytla žádné písemné potvrzení. Z *kopie dopisu ze dne 3. 10. 2018 a předžalobní výzvy ze dne 4. 12. 2018 adresovaného právním zástupcem žalobce žalované* soud I. stupně zjistil, že byla vyzvána k úhradě nároků za zrušený předmětný let. Z *kopie e-mailu ze dne 23. 10. 2018 adresovaného žalovanou žalobci* soud I. stupně zjistil, že předmětný let byl zrušen z důvodu nepříznivého počasí, z *kopie emailu ze dne 27. 7. 2018 adresovaného žalované (obsaženého v emailu ze dne 29. 10. 2018 – pozn. odvolacího soudu)*, že informovala cestující, že předmětný let byl zrušen z důvodu nepříznivého počasí a restrikcí leteckého provozu, přičemž těmito restrikcemi bylo zapříčiněno velké zpoždění, kdy posádka pak přesáhla dobu, kdy mohla obsluhovat let a z *kopie dokladů o zaplacení*, že žalobce zaplatil za letenku z Paříže do Prahy dne 28. 7. 2018, vlak z Londýna do Paříže dne 28. 7. 2018 a vlak na letiště v Paříži, metro v Londýně.
5. Soud I. stupně dospěl k následujícímu závěru o skutkovém stavu. Žalobce se dne 27. 7. 2018 měl zúčastnit letu č. xxx z Londýna do Prahy, jehož operujícím leteckým dopravcem byla žalovaná. Předmětný let byl zrušen jednak z důvodu restrikcí ze strany letiště (nouzové přistání jiného letu) a jednak z důvodu nepříznivých povětrnostních podmínek na letišti v Londýně a po směru Praha, které neumožnily uskutečnit předmětný let v plánovaném čase. Dané okolnosti zapříčinily zároveň takové zpoždění, které mělo za následek překročení maximální možné pracovní doby zaměstnanců žalované – posádky předmětného letu, kteří mají povinné bezpečnostní přestávky. Žalovaná nabídla žalobci v důsledku zrušení předmětného letu pomoc, a to náhradní let, který se uskutečnil za čtyři dny a zároveň proplacení průměrného hotelu, večeře a snídaně.
6. Soud I. stupně zjištěný skutkový stav posoudil podle čl. 5, 7 a 8 Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) ze dne 11. 2. 2004 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 a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91. Odkázal také na odst. 14 Preambule Nařízení a na stanovisko generálního advokáta Yvese Bota ze dne 28. 7. 2016 ve věci C-315/15 (*P., P. vs. Travel Service a. s.*), podle kterého lze dojít k závěru, že zvláště závažné povětrnostní podmínky jsou mimořádnou okolností ve smyslu odstavce 14 Preambule Nařízení.
7. Soud I. stupně dovodil, že předmětný let byl zrušen z důvodu restrikcí ze strany letiště (nouzové přistání jiného letu) a především z důvodu závažných nepříznivých povětrnostních podmínek

na letišti v Londýně a po směru Praha, které neumožnily uskutečnit předemtný let v plánovaném čase. Dané okolnosti zapříčinily zároveň takové zpoždění, které mělo za následek překročení maximální možné pracovní doby zaměstnanců žalované – posádky předemtného letu, kteří mají povinné bezpečnostní přestávky. Zpoždění letů v ten den se týkalo 60 % letů a čítalo 456 a 401 minut, přičemž dané povětrnostní podmínky nebyly s uskutečněním předemtného letu slučitelné. Takové zpoždění mělo za následek překročení maximální možné pracovní doby posádky předemtného letu. Ačkoliv personální obsazení předemtného letu není mimořádnou okolností, povětrnostní podmínky, které zapříčinily, že předemtný let nemohl proběhnout v plánovaném čase, a byl by výrazně zpožděn, mimořádnou okolností byly. Restrikce ze strany letiště spojené s nouzovým přistáním jiného letu, sice také, nikoliv však výrazně, ke zpoždění přispěly. Nepřiměřené povětrnostní podmínky představují mimořádnou okolnost, které nemohla žalovaná zabránit, ani kdyby byla přijala všechna přiměřená opatření. Žalovaná by za přijetí jakéhokoliv opatření nedokázala zamezit vysokému zpoždění až zrušení, a to ani náhradním letem, který by také nebylo možné uskutečnit. Žalovaná tak prokázala, že zpoždění letu žalobce bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, čímž se zprostita povinnosti zaplatit žalobci náhradu podle článku 7 Nařízení za zpoždění letu.

8. Nárok žalobce na proplacení nákladů podle čl. 8 Nařízení však soud I. stupně shledal důvodným, neboť liberační důvod podle článku 5 odst. 3 Nařízení se na něj nevztahuje. Soud I. stupně považoval za zcela nepřiměřenou náhradu nabídnutou žalovanou, neboť se mělo jednat o let, který se měl uskutečnit až za čtyři dny. Za zcela opodstatněnou pak považoval volbu žalobce, který si na vlastní náklady zajistil jiný způsob dopravy do cílové destinace, a to vlakem z Londýna do Paříže a následně letecky z Paříže do Prahy následující den.
9. Výrok o nákladech řízení soud I. stupně odůvodnil ust. § 142 odst. 3 o. s. ř. a přiznal ve věci převážně úspěšnému žalobci plnou náhradu nákladů řízení, neboť žalobce měl neúspěch jen v poměrně nepatrné části.
10. Proti výroku I tohoto rozsudku podal žalobce včasné odvolání z důvodů uvedených v ust. § 205 odst. 2 písm. e) a g) zákona č. 99/1963 Sb., občanského soudního řádu (dále jen „o. s. ř.“) a navrhl, aby napadený rozsudek byl ve výroku I změněn tak, že žalobci bude přiznána částka 250 EUR s příslušenstvím včetně nákladů odvolacího řízení, případně, aby odvolací soud rozsudek soudu I stupně zrušil a věc vrátil soudu I. stupně k dalšímu řízení.
11. Žalobce namítal, že náhradu škody dle čl. 7 Nařízení mu nelze odepřít z důvodu mimořádné okolnosti spočívající v nepříznivých povětrnostních podmínkách, neboť z čestných prohlášení dalších dvou spolucestujících vyplývá, že z letiště běžně startovala i přistávala jiná letadla a žalovaná nedoložila příkaz ke zrušení letu. Ve skutečnosti byl let zrušen z toho důvodu, že posádka překročila maximální operační hodiny a na letišti nebyla jiná posádka, která by ji vystřídala podle důkazů (email žalované ze dne 29. 10. 2018). Zrušení letu z důvodu špatného počasí byl pouze zástupný důvod a skutečným důvodem zrušení letu bylo nesprávné rozvržení hodiny posádky letu. V uvedené souvislosti žalobce odkázal na rozsudek Soudního dvora EU ze dne 12. 5. 2011, č. C-294/10 z 12. 5. 2011 ve věci A. E., A. R. proti Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija týkající se překročení maximálních operačních hodin posádky, ve kterém Soudní dvůr EU posuzoval otázku, zda může být mimořádnou okolností situace, kdy na letišti i v řízení letového provozu došlo k rozsáhlému výpadku dodávek elektrické energie, v jejichž důsledku nefungovaly navigační a komunikační systémy řízení letového provozu, v tomto důsledku lety nabíraly zpoždění, až následně došlo k překročení maximálních operačních hodin letové posádky a let byl zrušen. Soudní dvůr EU pak dospěl k závěru, že rozumně jednající letecký dopravce, aby zabránil tomu, že jakékoli, byť nevýznamné zpoždění, povede nevyhnutelně ke zrušení letu, musí napláňovat včas své prostředky k vytvoření určité časové

rezervy, aby byl dle možností schopen let uskutečnit, jakmile mimořádné okolnosti pominou. Nemá-li letecký dopravce v takové situaci naopak žádnou časovou rezervu, nelze mít za to, že přijal všechna přiměřená opatření stanovená v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004. V daném případě bylo Soudním dvorem EU konstatováno, že přestože výpadek dodávek elektrické energie by bylo možné považovat za mimořádnou okolnost, tak letecký přepravce měl počítat s rezervou pro svoji posádku a překročení maximálních operačních hodin posádky proto nezakládalo mimořádnou okolnost ve smyslu Nařízení.

12. V uvedené souvislosti žalobce také argumentoval tím, že na předpověď počasí se lze 48-72 hodin před letem spolehnout z 90 %, a lze tak zajistit časovou rezervu operačních hodin posádek, aby nepřízeň počasí nezpůsobila zrušení letu, s proměnlivým počasím se musí počítat. V daném případě však žalovaná nesprávně rozvrhla hodiny posádky, a proto je na její straně dána odpovědnost za zrušení letu.
13. Žalobce také uvedl, že na základě hlášeného nouzového přistání jiného letu mohlo dojít pouze ke zpoždění v řádech desítek minut. Ostatní lety nicméně zrušeny nebyly a uskutečněny byly.
14. Žalovaná ve vyjádření k odvolání navrhla, aby byl napadený rozsudek potvrzen. Zdůraznila, že v rámci dokazování před soudem I. stupně bylo meteorologickou zprávou METAR, výpisem ze systému Actual Flight Info, zprávou Eurocontrol a dalšími listinnými důkazy spolehlivě prokázáno, že let byl ovlivněn silně nepříznivými povětrnostními podmínkami, které jsou obecně považovány za mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení.
15. Žalovaná také odkázala na Sdělení Komise – Pokyny pro výklad 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, a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 (2016/C 214/04) (dále jen „Sdělení Komise – Pokyny pro výklad Nařízení (2016/C 214/04)“), podle kterého situace: „kdy je provozující letecký dopravce nucen zpoždit nebo zrušit let na přetíženém letišti kvůli špatným povětrnostním podmínkám, včetně případů, kdy tyto podmínky mají za následek nedostatečnou kapacitu, vyplýv[á] z mimořádných okolností.“
16. Dále zdůraznila, že každé světové letiště má limitovanou kapacitu počtu odletů a příletů, které dokáže v daném časovém horizontu odbavit, přičemž standardně letiště operují na hranici své kapacity. Skutečnost, že na letišti Gatwick v rozhodném časovém okně mohla odlétat a přilétat jiná letadla, nevypovídá ničeho o existenci, resp. neexistenci mimořádných okolností. Podstatné pak bylo nejen počasí na letišti, ale i v cílové destinaci, bouřky byly nejen v Londýně, ale i přímo na trase do Prahy a letadla musela být přesměrována do jiných tras, které měly omezenou kapacitu.
17. Odkaz žalobce na rozsudek Soudního dvora EU ze dne 12. 5. 2011, č. C-294/10 z 12. 5. 2011 nebyl podle žalované přílehlavý. Žalovaná z uvedeného rozhodnutí odkázala zejména na odst. 37 uvedeného rozsudku, ve kterém Soudní dvůr EU zmínil, že letecký dopravce: „musí počítat s určitou časovou rezervou, která mu dle možností dovolí uskutečnit celý let, jakmile mimořádné okolnosti pominou. Naproti tomu nelze uvedené ustanovení [čl. 5 odst. 3 Nařízení] vykládat tak, že v rámci přiměřených opatření ukládá povinnost obecného a nediferencovaného plánování minimální časové rezervy použitelné bez rozdílu na všechny letecké dopravce ve všech situacích, ve kterých nastanou mimořádné okolnosti. Při posuzování schopnosti leteckého dopravce zajistit uskutečnění celého letu v nových podmínkách vyplývajících z výskytu těchto okolností je třeba dbát na to, aby rozsah požadované časové rezervy nevedl k tomu, že by letecký

dopravce byl nucen přistoupit k neúnosným obětem s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době.“ Povinnost držet časové rezervy tedy není dle výkladu Soudního dvora EU bezbřehá, ale naopak musí se jednat o časovou rezervu přiměřenou.

18. Žalovaná dále doplnila, že v rozhodný den bylo aplikováno celkem osm ze sedmnácti meteorologických opatření, která vyvolala 60 % zpoždění pro londýnskou oblast letového provozu, mj. i na letiště Gatwick, a to regulovanými přílety ráno i večer se zpožděním 456 min a 401 min. Přiměřená opatření nelze ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení vykládat tak, že by měl každý letecký dopravce držet časovou rezervu pro všechny své posádky v rozsahu přesahujícím sedm hodin. Žalovaná se tak ztotožnila se závěrem soudu I. stupně, který uvedl, že nepřiměřené povětrnostní podmínky představovaly mimořádnou okolnost, které nemohla žalovaná zabránit, ani kdyby byla přijala všechna přiměřená opatření. Ani za přijetí jakéhokoliv opatření by žalovaná nedokázala zamezit vysokému zpoždění až zrušení letu, ani náhradní let by se totiž nemohl uskutečnit. Zpoždění předmětného letu bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi a žalovaná tak byla zproštěna povinnosti zaplatit žalobci náhradu podle čl. 7 Nařízení.
19. Odvolací soud přezkoumal napadený rozsudek včetně řízení, které jeho vydání předcházelo, podle ust. § 212 a § 212a o. s. ř. a dospěl k závěru, že odvolání žalobce není důvodné.
20. Soud I. stupně se výslovně nezabýval otázkou svojí pravomoci k projednání věci, ta nicméně vyplývá z čl. 18 odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (přepřacované znění), podle kterého platí, že spotřebitel může podat žalobu proti smluvnímu partnerovi buď u soudů členského státu, v němž má tento smluvní partner bydliště, nebo, bez ohledu na bydliště druhé strany, u soudu místa, kde má bydliště spotřebitel. Žalobce, který byl v daném případě spotřebitelem, má bydliště v České republice, mohl tak proti žalované, která má sídlo v Londýně ve Velké Británii podat žalobu v České republice a český soud tak měl pravomoc k projednání věci.
21. Odvolací soud pak při posouzení důvodnosti odvolání vycházel ze skutkového stavu zjištěného v dostatečném rozsahu soudem I. stupně a dospěl k závěru, že na základě provedených důkazů soud I. stupně dospěl ke správnému závěru o skutkovém stavu.
22. Podle odst. 14 Preambule 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 a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 platí, 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.
23. Podle odst. 15 Preambule Nařízení za vznik mimořádných okolností by se měl považovat případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění nebo zrušení.
24. Podle čl. 5 odst. 1 písm. c) Nařízení platí, že v případě zrušení letu mají dotčení cestující

v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže

- i) nejsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
- ii) nejsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase přiletu, nebo
- iii) nejsou 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 přiletu.

25. Podle čl. 5 odst. 3 Nařízení provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.
26. Podle čl. 7 odst. 1 písm. a) Nařízení odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů.
27. Odvolací soud neshledal důvodnou námitku žalobce, že náhradu škody dle čl. 7 Nařízení nelze žalobci odeprít pro mimořádné okolnosti spočívající v nepříznivých povětrnostních podmínkách, protože z čestných prohlášení dalších dvou spolucestujících vyplývalo, že z letiště běžně startovala i přistávala jiná letadla a žalovaná nedoložila příkaz ke zrušení letu a že skutečným důvodem zrušení letu byla skutečnost, že posádka žalované překročila maximální operační hodiny a na letišti nebyla jiná posádka, která by ji vystřídala. Čestná prohlášení spolucestujících, ve kterých bylo uvedeno, že letadlo vzlétala a přistávala, sama o sobě izolovaně bez kontextu s dalšími soudem I. stupně provedenými důkazy nemají vypovídací hodnotu týkající se povětrnostních podmínek na trase letu Praha – Londýn a o vytíženosti, případně přetíženosti letiště. V uvedeném směru byly, jak správně uvedl soud I. stupně podstatné skutečnosti, které vyplývaly ze z listiny Actual Flight Info ze dne 27. 7. 2018, podle které důvodem pro zrušení letu bylo rozhodnutí letiště Gatwick, povětrnostní podmínky a dřívější uzavření ranvejí. Jednalo se tak o rozhodnutí řízení letového provozu. Nepříznivé povětrnostní podmínky zahrnující bouřky, které vyústily v omezení letového provozu, však byly, ale také zmíněny již v emailu žalované ze dne 29. 10. 2018 adresovaném žalobci, na který odkazoval sám žalobce v odvolání, a v meteorologické zprávě METAR pro letiště Gatwick z 27. 7. 2018, které soud I. stupně rovněž provedl k důkazu.
28. Na danou situaci pak nelze aplikovat rozsudek Soudního dvora EU ze dne 12. 5. 2011, č. C-294/10 z 12. 5. 2011 ve věci A. E., A. R. proti Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija týkající se mj. překročení maximálních operačních hodin posádky coby mimořádné okolnost ve smyslu ust. čl. 5 odst. 3 Nařízení, ve kterém Soudní dvůr EU posuzoval otázku, zda může být mimořádnou okolností situace, kdy na letišti i v řízení letového provozu došlo k rozsáhlému výpadku dodávek elektrické energie, v jejichž důsledku nefungovaly navigační a komunikační systémy řízení letového provozu, v tomto důsledku lety nabíraly zpoždění, až následně došlo k překročení maximálních operačních hodin letové posádky a let byl zrušen.
29. V souvislosti s uvedeným rozhodnutím žalobce také poukazoval na skutečnost, že na předpověď počasí se lze 48-72 hodin před letem spolehnout z 90 %, a zajistit časovou rezervu operačních hodin posádek, aby nepřízeň počasí nezpůsobila zrušení letu a že s proměnlivým počasím se musí počítat.
30. Uvedené rozhodnutí Soudního dvora EU se totiž týkalo skutkově odlišné situace, kdy

v důsledku výpadků elektrické energie, došlo původně ke zpoždění letu o 2 hodiny a 10 minut a následně, protože povolená doba služby posádky byla nedostatečná, došlo ke zrušení letu. Za těchto skutkových okolností pak Soudní dvůr EU dospěl v bodě 28 rozsudku k tomu, že za takových okolností musí dopravce včas naplánovat své prostředky a vytvořit časovou rezervu, aby let mohl uskutečnit, jakmile mimořádné okolnosti pominou. Pokud nemá letecký dopravce v takové situaci naopak žádnou časovou rezervu, nelze mít za to, že přijal všechna přiměřená opatření stanovená v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

31. V projednávané věci však bylo prokázáno, že zpoždění letů v daný den u 60 % letů čítalo 456 a 401 minut, tj. (jak uváděla již žalovaná) 7 a více hodin a na leteckém dopravci nelze v takové situaci ani s ohledem na předpověď počasí požadovat, aby počítal s takto dlouhou časovou rezervou ve vztahu k plánované povolené době služby posádky a bral přitom v úvahu potenciální nepříznivé povětrnostní podmínky, případně nouzové přistání.
32. V uvedeném směru se odvolací soud ztotožňuje s názorem žalované odkazujícím na bod 5. 4 Sdělení Komise – Pokynů pro výklad Nařízení (2016/C 214/04), podle kterého v souladu s 14. bodem odůvodnění nařízení situace, kdy je provozující letecký dopravce nucen zpozdit nebo zrušit let na přetíženém letišti kvůli špatným povětrnostním podmínkám, včetně případů, kdy tyto podmínky mají za následek nedostatečnou kapacitu, vyplývá z mimořádných okolností.
33. Odvolací soud se žalovanou souhlasí i v tom směru, že podstatné pro uskutečnění předmětného letu bylo nejen počasí na letišti Gatwick, ale i do cílové destinace. Také z tohoto důvodu nemůže obstát námitka žalobce, že z předmětného letiště odlétala v rozhodnou dobu jiná letadla. Jak ostatně plyne z bodu 37 zmíněného rozsudku Soudního dvora EU ustanovení čl. 5 odst. 3 nařízení nelze vykládat tak, že v rámci přiměřených opatření ukládá povinnost obecného a nediferencovaného plánování minimální časové rezervy použitelné bez rozdílu na všechny letecké dopravce ve všech situacích, ve kterých nastanou mimořádné okolnosti. Při posuzování schopnosti leteckého dopravce zajistit uskutečnění celého letu v nových podmínkách vyplývajících z výskytu těchto okolností je třeba dbát na to, aby rozsah požadované časové rezervy nevedl k tomu, že by letecký dopravce byl nucen přistoupit k neúnosným obětem s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době. Shodný závěr pak vyplývá i z bodu 5 odst. 5 Sdělení Komise – Pokynů pro výklad Nařízení (2016/C 214/04).
34. S ohledem na uvedené skutečnosti tak odvolací soud závěr soudu I. stupně, že důvodem zrušení letu byly mimořádné okolnosti spočívající v nepříznivých podmínkách, kterým žalovaná nemohla zabránit, ani kdyby přijala všechna přiměřená opatření (čl. 5 odst. 3 Nařízení), shledává zcela správným. Žalobci tak proti žalované nárok na náhradu škody dle čl. 7 odst. 1 písm. a) Nařízení nevznikl.
35. Odvolací soud tak s ohledem na uvedené skutečnosti podle § 219 o. s. ř. a rozsudek soudu I. stupně v zamítavém výroku I o věci samé potvrdil.
36. Žalovaná sice nepodala odvolání do výroku III napadeného usnesení o nákladech řízení, jedná se však o výrok závislý na napadeném výroku I týkajícím se rozhodnutí ve věci samé (§ 212 písm. a) o. s. ř.), odvolací soud proto přezkoumal i správnost nákladového výroku III napadeného rozsudku.
37. Soud I. stupně přiznal žalobci ve smyslu ust. § 142 odst. 3 o. s. ř. plnou náhradu nákladů řízení, jako kdyby žalobce měl ve věci stoprocentní úspěch. Žalobce se podanou žalobu na žalované domáhal zaplacení částky v celkové výši 1 186,10 EUR, úspěšný však byl pouze co do částky 936,10 EUR s příslušenstvím a neúspěšný byl co do částky 250 EUR s příslušenstvím. Žalobce

tak byl úspěšný ve vztahu k 79 % předmětu řízení a neúspěšný ve vztahu k 21 % předmětu řízení, ve kterých byla úspěšná žalovaná. Žalobce by měl mít nárok je na 58 % nákladů řízení nikoliv na 100 %.

38. O nákladech řízení před soudem I. stupně tak mělo být rozhodnuto podle ust. § 142 odst. 2 o. s. ř., podle kterého platí, že měl-li účastník ve věci úspěch jen částečný, soud náhradu nákladů poměrně rozdělí, popřípadě vysloví, že žádný z účastníků nemá na náhradu nákladů právo. Celkové náklady vzniklé žalobci činily ve 100 % částku 20 096 Kč, 58 % z této částky tak činí 11 656 Kč.
39. Odvolací soud proto nákladový výrok III napadeného rozsudku podle ust. § 220 odst. 1 písm. a) o. s. ř. změnil způsobem uvedeným ve výroku II tohoto rozsudku.
40. Výrok o nákladech odvolacího řízení je odůvodněn ust. § 142 odst. 1 ve spojení s § 224 odst. 1 o. s. ř., a tyto byly přiznány v odvolacím řízení plně úspěšné žalované. Náklady sestávají z nákladů zastoupení advokátem, které tvoří odměna stanovená dle § 6 odst. 1 a § 7 vyhlášky č. 177/1996 Sb. Z tarifní hodnoty ve výši 5 986,75 Kč (kurz eura ke dni 24. 1. 2023, tj. 23,875 Kč x 250 EUR) činila odměna za jeden úkon právní služby částku ve výši 1 500 Kč. Žalované vznikl nárok na úhradu odměny advokáta za převzetí a přípravu zastoupení, vyjádření k odvolání ze dne 21. 11. 2022 a účast na odvolacím jednání dne 24. 1. 2023. Celková odměna advokáta za tři úkony právní služby činí 4 500 Kč, k níž náleží tři paušální náhrady hotových výdajů po 300 Kč podle § 13 odst. 4 vyhlášky č. 177/1996 Sb. ve výši 900 Kč. Další část náhrady nákladů řízení tvoří daň z přidané hodnoty ve výši 21 %, tj. částka 1 134 Kč dle ust. § 137 o. s. ř. Celkové náklady odvolacího řízení žalované tak činí 6 534 Kč.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat dovolání k Nejvyššímu soudu prostřednictvím soudu I. stupně ve lhůtě dvou měsíců ode dne jeho doručení, avšak jen za splnění podmínek a z důvodů stanovených v § 237 o. s. ř. ve znění od 30. 9. 2017 - jestliže napadené rozhodnutí závisí na vyřešení otázky hmotného nebo procesního práva, při jejímž řešení se odvolací soud odchýlil od ustálené rozhodovací praxe dovolacího soudu nebo která v rozhodování dovolacího soudu dosud nebyla vyřešena nebo je dovolacím soudem rozhodována rozdílně, anebo má-li být dovolacím soudem vyřešena právní otázka posouzena jinak.

Proti tomuto rozsudku v části týkající se výroku o nákladech (odvolacího) řízení není dovolání přípustné.

Praha 24. ledna 2023

JUDr. Blanka Chlostová v. r.
předsedkyně senátu