



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátě složeném z předsedkyně Mgr. Jiřiny Jislové a soudkyň JUDr. Renaty Polákové a Mgr. Aleny Jedličkové ve věci

žalobců: a) **A. K.**, narozená xxx
bytem xxx, xxx
b) **R. K.**, narozený xxx
bytem xxx, xxx
oba zastoupení advokátem Mgr. Petrem Novákem
sídlem Vídeňská 546/55, 639 00 Brno

proti

žalované: **Smartwings, a. s.**, IČO 25663135
sídlem K Letišti 1068/30, 160 08 Praha 6

o částku 800 euro s příslušenstvím,

k odvolání žalobců proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 21. ledna 2021, č. j. 19 C 436/2020-45,

takto:

I. Rozsudek soudu prvního stupně **se potvrzuje.**

II. Žalobci jsou povinni zaplatit žalované společně a nerozdílně náhradu nákladů řízení ve výši 900 Kč do tří dnů od právní moci rozsudku.

Odůvodnění:

1. Shora uvedeným rozsudkem soud prvního stupně rozhodl tak, že žaloba s návrhem, aby soud uložil žalované povinnost zaplatit každému ze žalobců 400 EUR s příslušenstvím zamítl a současně jim

Shodu s prvopisem potvrzuje Vladimíra Kantorová.

uložil povinnost zaplatit společně a nerozdílně náklady řízení ve výši 600 Kč do tří dnů od právní moci rozsudku.

2. Takto rozhodl o žalobě, již se žalobci domáhali zaplacení každý 400 EUR s odůvodněním, že dne 7. 6. 2019 se účastnili letu č. xxx z Prahy do Hurghady a operujícím leteckým dopravcem byla žalovaná. Odlet spoje z Prahy byl stanoven na 00: 05 hodin, přílet spoje do Hurghady byl stanoven na 04:20 hodin. Nicméně skutečný odlet spoje se uskutečnil až v 06:40 hodin. Z tohoto důvodu žalobci dorazili do cílové destinace až v 10:50 hodin, což bylo více než 3 hodiny později oproti plánovanému času příletu. Výše uvedené je nutno považovat za nesplnění povinnosti žalované coby leteckého dopravce.
3. Soud prvního stupně ve věci rozhodl platebním rozkazem, proti kterému žalovaná podala včasný odpor, přičemž uvedla, že nároky uplatněné žalobci neuznává, neboť byl let ovlivněn mimořádnou okolností, kdy v čase odletu došlo k úmrtí jedné cestující přímo na palubě letadla. S ohledem na tuto událost, následné střídání posádky a uzavření letiště v Hurghadě došlo k posunu času odletu tak, aby letoun přistál v Hurghadě až po znovuotevření letiště. Žalovaná byla přesvědčena o tom, že zpoždění způsobené úmrtím cestující na letu je nutno považovat za mimořádnou okolnost, kterou nemohla žalovaná jakkoliv ovlivnit.
4. Soud prvního stupně na základě provedeného dokazování, když věc po právní stránce posoudil podle přímo aplikovatelného nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 261/2004, ve spojení s rozsudkem Soudního dvora EU S. (C 402/07 S. v. Condor) ze dne 19. 11. 2009, čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení, v případě zrušení letu, podle něhož mají cestující nárok na náhradu škody dle čl. 7 od provozujícího leteckého dopravce, vyjma případů, uvedených pod bodem I) až III), podle čl. 7 odst. 1 nařízení, rozsudku Soudního dvora EU S. (C-402/07 S. v. Condor), jakož i čl. 14 preambule nařízení, při určování vzdálenosti, stejně jako Montrealské úmluvy a soudní judikatury Soudního dvora EU, dospěl po právním posouzení zjištěného skutkového stavu k závěru, že úmrtí cestující na palubě letadla je mimořádnou okolností, která není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a zároveň se ze své povahy vymyká jakékoliv účinné kontrole. V návaznosti na úmrtí cestující došlo k dalšímu zpoždění letu, když další čas si vyžádala výměna posádky, která využila oprávnění po incidentu (úmrtí cestující) v letu nepokračovat. Poté co byla nová posádka připravena k případnému odletu, bylo nutno vyčkat znovuotevření cílového letiště v Hurghadě po noční uzávěře. Jelikož zpoždění v délce celkem 335 minut (120 + 35+180) nemohla žalovaná jakkoliv ovlivnit, je třeba tuto dobu odečíst od celkové doby zpoždění na příletu (390 minut), výsledné zpoždění, které lze přičítat žalované, pak nepřevyšuje 3 hodiny. Z uvedených důvodů soud nároky obou žalobců zamítl. O nákladech řízení rozhodl podle § 142 odst. 1 o. s. ř.
5. Proti tomuto rozsudku podali žalobci odvolání, jímž se domáhali toho, aby změnou rozsudku bylo jejich žalobě vyhověno.
6. V obsáhlém odvolání akcentovali své přesvědčení o tom, že dne 7. 6. 2019 se účastnili letu č. xxx z Prahy do Hurghady, kdy se odlet tohoto letu měl dle letového plánu uskutečnit v 00:05 hodin místního času a do cílového místa určení měl tento let přiletět v čase 4:20 místního času. Ve skutečnosti však let z Prahy odletěl v čase 6:40 hodin místního času a do Hurghady přiletěl v 10:50 místního času. Zpoždění letu v cílovém místě určení tudíž dosáhl celkové délky 6 hodin a 30 minut. Žalobci poukázali na to, že soud prvního stupně poukázal na mimořádnou okolnost, která měla, dle napadeného rozsudku, spočívat jednak v úmrtí jedné z cestujících letu a následné nutnosti vyčkat na vystoupení rodinných příslušníků zemřelé a vyložení jejich zavazadel, a dále pak ve výměně posádky letounu z důvodu psychické újmy posádky, vzniklé v důsledku úmrtí jedné z cestujících a následně v noční uzávěře letiště v místě příletu, tj. v Hurghadě. Žalobci se však konkrétně domnívají, že rozhodnutí o výměně posádky, byť iniciované v důsledku úmrtí jedné z cestujících, je nutno přičítat k tíži žalované, kdy se jednalo o její vlastní rozhodnutí, kdy je žalovaná povinna nést nepříznivé následky s ním spojených. Žalobci tak uvádějí, že úmrtí jednoho z cestujících mohlo být pro posádku traumatizující, ale bylo také jistě traumatizující i pro ostatní cestující,

nicméně mají za to, že posádka letounu by měla být na takové stresující situaci připravena, a to i po psychické stránce. Žalobci akcentovali, že v souvislosti s provozováním letecké dopravy cestujících je nutno počítat s množstvím neočekávaných rizikových situací, které mohou v průběhu letu nastat, přičemž příprava posádky na takové situace i události je vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce, který je schopen výběr posádky letu, její přípravu a dostatečnou kvalifikaci ovlivnit. Jedná se tak o událost, ležící ve sféře vlivu leteckého dopravce, přičemž výměnu posádky z důvodu jejich psychického tlaku, vzniklého v důsledku úmrtí jedné z cestujících letu, nelze nikterak považovat za mimořádnou okolnost ve smyslu nařízení. Stejně tak dle názoru žalobců není mimořádnou okolností ani plánovaná uzávěra letiště v Hurghadě, které mělo být z důvodu opravy přistávací a vzletových drah uzavřeno dne 7. 6. 2019 v čase od 4:00 UTC do 8:00 UTC. Žalobci podotýkají, že tato uzávěra letiště byla plánovaná, přičemž žalovaná o ní byla informována s dostatečným časovým předstihem. Žalovaná však i přes toto dostatečně včasné upozornění na plánovanou uzávěru letiště nereagovala a svůj let nechala naplánovaný dle původního letového plánu, tedy tak, že měl do Hurghady přiletět v čase 2:20 UTC, tj. celkem 100 minut před uzavřením letiště. Žalobci se tak domnívají, že taková časová rezerva je pro odvrácení významného zpoždění či zrušení letu v důsledku existence případné mimořádné okolnosti nedostatečná, což se konečně ukázalo i v posuzované věci, ačkoliv totiž mimořádná okolnost v podobě úmrtí jedné z cestujících předmětného letu, a učinění potřebných úkonů s tímto spojených trvala toliko 120 minut, let žalobců byl v důsledku nedostatečné časové rezervy žalované při operování letu opožděn až o 6 hodin a 30 minut, to je celkem 390 minut. Zpoždění letu žalobců tak bylo kvůli absenci reakce žalované na oznámení o plánované uzávěře letiště Hurghadě navýšena až od 270 minut. Žalobci poukázali na rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 22. 11. 2018 ve věci C – 294/10, a uzavřeli, že se domnívají, že v rámci plánování předmětného letu, měla žalovaná přihlídnout k možnosti výskytu případných mimořádných okolností a s časovou rezervou naplánovat tak, aby mohl být let uskutečněn poté, co důvody, pro které mimořádná okolnost trvá, pominou. Závěrem uvedli, že podle žalobců měl soud prvního stupně odečíst od celkové doby zpoždění toliko zpoždění v délce 120 minut, které vzniklo v důsledku úmrtí jedné z cestujících, neboť jediné tato událost je ve světle nařízení a relevantní judikatury Soudního dvora Evropské unie mimořádnou okolností. Jestliže z celkové délky zpoždění předmětného letu 390 minut, trvala mimořádná okolnost toliko 120 minut, je nutno zbylé zpoždění, v délce 270 minut, přičítat k tíži žalované. Zpoždění v délce 270 minut je pak přičitatelné žalované coby operujícímu leteckému dopravci a představuje významné zpoždění, přesahující délku tří hodin, které zakládá vznik nároku cestujících na paušální náhrady újmy dle čl. 7 nařízení.

7. Žalovaná ve svém písemném vyjádření vyvracela vývody odvolání a navrhla potvrzení napadeného rozsudku jako věcně správného. V odvolání mimo jiné zdůraznila, že bylo jednoznačně prokázáno, že těsně před odletem letadla z Prahy došlo k úmrtí jedné z cestujících přímo na palubě letadla, přičemž palubní personál poskytoval dotyčné osobě resuscitaci před příchod záchranářů. Žalobci uvádí, že k výměně posádky došlo primárně z důvodu toho to incidentu. Toto tvrzení se však nezakládá na pravdě. Dle vyhl. č. 466/2006 Sb. činí maximální doba letové posádky ve službě 12 hodin s tím, že může být prodloužena na základě rozhodnutí kapitána letadla, se souhlasem všech členů posádky, podle § 14 odst. 1. Podloužení může být maximálně o 2 hodiny. Výměna posádky tak byla v přímé příčinné souvislosti s úmrtím cestující, neboť letoun přistál v Hurghadě oproti plánovanému času příletu o šest hodin později a posádka by tak nebyla schopna operovat let zpáteční z důvodu překročení maximální doby ve službě dle vyhlášky. V řízení bylo dále prokázáno, že let byl ovlivněn uzávěrou letiště v Hurghadě, přičemž původně měl let v Hurghadě přistát 100 min. před uzávěrou letiště. Žalované byl takto schválen letový plán ze strany Eurocontrol i v koordinaci egyptským nařízením letového provozu. Takováto plánová časová rezerva je v souladu s rozhodnutím ESD pod č. C-294/10 (body 33–36). K tomu je nutno podotknout, že ke stanovení pravidelného letového řádu dochází mnoho měsíců dopředu, kdy ani žalovaná nemůže předpokládat, v jaký čas se dané letiště rozhodne přerušovat provoz. Žalovaná je také závislá na přidělených časech odletu ze strany Letiště Praha, a. s. Při posouzení všech vstupujících vlivů, má

žalovaná za to, že časová rezerva v délce 100 minut je více, než dostatečná a nebýt takové bezprecedentní situace, letadlo by doletělo do destinace včas. Soud prvního stupně měl podle žalobců v souladu s výše uvedeným závěrem Soudního dvora EU odečíst od celkové doby zpoždění toliko zpoždění v délce 120 minut, které vzniklo v důsledku úmrtí jedné z cestujících, neboť jediné tato událost je ve světle nařízení a relevantní judikatury Soudního dvora EU mimořádnou okolností. Jestliže pak z celkové délky zpoždění předmětného letu 390 minut, trvala mimořádná okolnost toliko 120 minut, je nutno zbylé zpoždění v délce 270 minut přičítat k tíži žalované. Zpoždění v délce 270 minut je pak přičitatelné žalované coby operujícímu leteckému dopravci a představuje významné zpoždění, přesahující délku tří hodin, které zakládá vznik nároku cestujících na paušální náhradu újmy dle čl. 7 nařízení. Žalobci jsou s ohledem na veškeré shora uvedené skutečnosti přesvědčeni, že jim nárok na paušální kompenzaci, ve smyslu čl. 7 nařízení náleží, když zpoždění jejich letu na příletu do cílového místa určení přesáhlo délky tří hodin, přičemž za této situace měl soud prvního stupně, dle názoru žalobců, správně rozhodnout tak, že měl žalobě vyhovět v celém rozsahu.

8. K odvolání žalobců se vyjádřila žalovaná, a navrhla potvrzení rozsudku soudu prvního stupně, jako věcně správného. Ve svém vyjádření zdůraznila, že v řízení před soudem prvního stupně bylo dostatečně prokázáno, že let xxx z Prahy do Hurghady, dne 7. 6. 2019, byl ovlivněn mimořádnými okolnostmi ve smyslu 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. V řízení bylo jednoznačně prokázáno, že těsně před odletem letadla z Prahy došlo k úmrtí jedné z cestujících přímo na palubě letadla, přičemž palubní personál poskytoval dotyčné osobě resuscitaci před příchodem záchranářů. Žalobci uvádí, že k výměně posádky došlo primárně z důvodu tohoto incidentu. Toto tvrzení se však nezakládá na pravdě. Podle vyhl. č. 466/2006 Sb., činí maximální doba letové posádky ve službě 12 hodin s tím, že může být prodloužena na základě rozhodnutí kapitána letadla se souhlasem všech členů posádky podle § 14 odst. 1. Prodloužení může být maximálně o 2 hodiny. Výměna posádky tak byla v přímé příčinné souvislosti s úmrtím cestující, neboť letoun přistál v Hurghadě, oproti plánovanému času příletu, o šest hodin později a osádka by tak nebyla schopna operovat let zpáteční, z důvodu překročení maximální doby ve službě dle vyhlášky. V řízení bylo dále prokázáno, že let byl ovlivněn uzavěrou letiště v Hurghadě, přičemž původně měl let v Hurghadě přistát 100 minut před uzavěrou letiště. Žalovaná byl takto schválen letový plán ze strany Eurocontrol i v koordinaci s egyptským nařízením letového provozu. Takováto plánovaná časová rezerva je v souladu s rozhodnutím ESD pod č. C-294/10 (body 33–36). K tomu je nutné podotknout, že k sestavení pravidelného letového řádu dochází mnoho měsíců dopředu, kdy ani žalovaná nemůže předpokládat, v jaký čas se dané letiště rozhodne přerušovat provoz. Žalovaná je také závislá na přidělených časech odletu ze strany Letiště Praha, a. s. Při posouzení všech vstupujících vlivů, má žalovaná za to, že časová rezerva v délce 100 minut je více, než dostatečná a nebýt takové bezprecedentní situace, letadlo by doletělo do destinace včas.
9. Žalobci ve svém písemném vyjádření vyvraceli odvolací námitky žalované a navrhli potvrzení rozsudku soudu prvního stupně jako správného. Ve svém vyjádření zdůraznili, že v řízení bylo jednoznačně prokázáno, že těsně před odletem letadla z Prahy došlo k úmrtí jedné z cestujících přímo na palubě letadla, přičemž palubní personál poskytoval dotyčné osobě resuscitaci před příchodem záchranářů. Žalobci uvádí, že k výměně posádky došlo primárně z důvodu tohoto incidentu. Toto tvrzení se však nezakládá na pravdě. Podle vyhl. č. 466/2006 Sb. činí maximální doba letové posádky ve službě 12 hodin s tím, že může být prodloužena na základě rozhodnutí kapitána letadla se souhlasem všech členů posádky podle § 14 odst. 1. Podloužení může být maximálně o 2 hodiny. Výměna posádky tak byla v přímé příčinné souvislosti s úmrtím cestující, neboť letoun přistál v Hurghadě oproti plánovanému času příletu o 6 hodin později a posádka by tak nebyla schopna operovat let zpáteční z důvodu překročení maximální doby ve službě dle vyhlášky. V řízení bylo dále prokázáno, že let byl ovlivněn uzavěrou letiště v Hurghadě, přičemž

původně měl let v Hurghadě přistát 100 minut před uzavěrou letiště. Žalované byl tak schválen letový plán ze strany Eurocontrol i v koordinaci s egyptským nařízením letového provozu. Takováto plánovaná časová rezerva je v souladu s rozhodnutím ESD pod č. C-294/10 (body 33-36). K tomu však podotýkají, že k sestavení pravidelného letového řádu dochází mnoho měsíců dopředu, kdy ani žalovaná nemůže předpokládat, v jaký čas se dané letiště rozhodne přerušovat provoz. Žalovaná je tak závislá na přidělení časů ze strany Letiště Praha, a. s. Při posouzení všech vstupujících vlivů má žalovaná za to, že časová rezerva v délce 100 minut je více než dostatečná, a nebýt takové bezprecedentní situace, letadlo by doletělo do destinace včas.

10. Odvolací soud k odvolání žalobců, přezkoumal rozsudek soudu prvního stupně, jakož i řízení jeho vydání předcházející (§ 212, § 212 a o. s. ř.) a poté dospěl k závěru, že odvolání není opodstatněné.
11. Soud prvního stupně si pro své rozhodnutí opatřil dostatečný skutkový podklad, provedené důkazy správně hodnotil ve smyslu ustanovení § 132 o. s. ř. a nepochybil ani v právním posouzení věci, jestliže žalobu zamítl. Odvolací soud se s jeho závěry zcela ztotožňuje a pro stručnost svého odůvodnění odkazuje na pregnantní odůvodnění rozsudku soudu prvního stupně, neboť soud prvního stupně postupoval zcela správně, jestliže o žalobě rozhodl záporně. Odvolací soud vychází z těch důkazů, které byly předloženy před soudem prvního stupně, a které bylo jím zcela správně hodnoceno, nepochybuje o tom, že úmrtí cestující na palubě letadla je mimořádnou okolností, která není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a zároveň se ze své povahy vymyká jakékoliv účinné kontrole. V návaznosti na toto úmrtí, pak samozřejmě došlo ke zpoždění letu, když další čas si vyžádala výměna posádky, která využila oprávnění po incidentu, tj. úmrtí cestujícího a za situace, kdy cílové letiště v Hurghadě bylo uzavřeno, je nepochybné, že muselo dojít ke zpoždění letu, kterou však žalovaná nemohla jakkoliv ovlivnit a v důsledku toho soud prvního stupně správně dospěl k závěru, že je třeba od celkové doby zpoždění na přiletu odečíst 390 minut a výsledné zpoždění pak nepřevyšuje 3 hodiny.
12. Rozhodnutí soudu prvního stupně je zcela věcně správné, a proto bylo podle § 219 o. s. ř. potvrzeno.
13. Výrok o náhradě nákladů odvolacího řízení vychází z § 224 odst. 1 ve spojení s § 142 odst. 1 o. s. ř., a úspěšné žalované byla proto přiznána náhrada nákladů odvolacího řízení ve výši 900 Kč za 3 úkony právní služby podle vyhl. č. 254/2015 Sb.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat dovolání ve lhůtě dvou měsíců ode dne doručení rozhodnutí k Nejvyššímu soudu České republiky prostřednictvím soudu prvního stupně, avšak jen za podmínek uvedených v § 237 o. s. ř.

Praha 27. dubna 2021

Mgr. Jiřina Jislová v. r.
Před sedkyně senátu