

USNESENÍ

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátě složeném z předsedkyně JUDr. Marcely Kučerové a soudkyň Mgr. RNDr. Jany Zaoralové a Mgr. Hany Kadlecové, LL.M., v právní věci

žalobce: **F. K.**, narozen dne xxx
bytem xxx, xxx
zastoupen advokátem JUDr. Robertem Jehne
sídlem Washingtonova 1567/25, 110 00 Praha 1

proti
žalovanému: **Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.**
sídlem Amsterdamsweg 55, 1182 Amstelveen, Nizozemské království
zastoupen advokátem Mgr. Aloisem Šatavou
sídlem Truhářská 13-15, 110 00 Praha 1

o zaplacení částky 600 euro s příslušenstvím, o odvolání žalovaného proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 18. srpna 2020, č. j. 33 C 174/2019-52, ve znění usnesení ze dne 14. října 2020, č. j. 33 C 174/2019-64

takto:

Rozsudek soudu I. stupně **se mění** tak, že odvolací soud schvaluje tento smír účastníků:

- I. Žalovaná se zavazuje uhradit žalobci částku 600 EUR s úrokem z prodlení z této částky od 12. 11. 2019 do zaplacení, ve výši 10% ročně, a to do 14 dnů ode dne právní moci usnesení o schválení smíru, k rukám právního zástupce žalobce.
- II. Žalovaná se zavazuje uhradit žalobci na náhradu nákladů řízení částku ve výši 28.000 Kč, a to do 14 dnů ode dne právní moci usnesení o schválení smíru, k rukám právního zástupce žalobce.

Odůvodnění:

1. Soud I. stupně shora označeným rozsudkem uložil žalovanému povinnost zaplatit žalobci částku 600 EUR s úrokem z prodlení ve výši 10 % ročně z této částky od 12. 11. 2019 do zaplacení, do tří dnů od právní moci rozsudku (výrok I.), a dále uložil žalovanému povinnost zaplatit žalobci k rukám jeho právního zástupce náhradu nákladů řízení ve výši 13 342 Kč, do tří dnů od právní moci rozsudku (výrok II.).
2. Takto soud I. stupně rozhodl v řízení o žalobě, již se žalobce domáhal zaplacení náhrady škody případně zrušení (zpoždění) letu podle článku 5 odst. 1 písm. c), článku 7 odst. 1 písm. c) Nařízení 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 kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále jen „Nařízení“), ve spojení s výkladem článků 5, 6 a 7 Nařízení, který podal Soudní dvůr EU ve spojených věcech č. C-402/07 a C-432/07 Ch. S. a další v. Condor Flugdienst GmbH a S. B. a C. L. v. Air France SA, a podle něhož lze pro účely uplatnění nároku na náhradu škody nahlížet na cestující zpožděných letů stejně jako na cestující zrušených letů; cestující zpožděných letů se tedy mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle článku 7 Nařízení, jestliže dosáhnou cílového místa určení tři nebo více hodin po čase přiletu původně plánovaném leteckým dopravcem.
3. Žalobce tvrdil, že měl dne 14. 6. 2019 rezervaci na let žalovaného dopravce pod č. letů xxx, a to z Durhamu v USA přes Detroit (USA) a Amsterdam (EU - Nizozemské království) do Prahy

Shodu s prvopisem potvrzuje Nikola Spalová.

(ortodromická vzdálenost 7 250 km). Pro zpoždění letu č. xxx z Detroitu do Amsterdamu (na příletu o 74 minut) nestihl žalobce navazující let č. xxx do Prahy; po přesměrování na let č. xxx byl do cílové destinace (do Prahy) dopraven se zpožděním cca 4 a půl hodiny.

4. Žalovaná na obranu proti žalobě namítala, že v důsledku skutkových okolností nastalých v daném případě nemůže být kvalifikována jako „provozující letecký dopravce“, který je povinen k náhradě podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 Nařízení. Na žalobce, jako cestujícího letu z Durhamu (USA) do Prahy, se nevztahuje Nařízení č. 261/2004, neboť nejsou splněny podmínky působnosti Nařízení podle článku 3 odst. 1 písm. b); let sice odlétal z letiště umístěného na území třetí země na letiště v členském státě, nebyl však proveden žalovanou na základě smlouvy žalobcem, proto nemůže být žalovaná v právním postavení provozujícího leteckého dopravce ve smyslu článku 2 písm. b) Nařízení. Zpožděný let č. xxx byl (jako DL 136) provozován leteckým dopravcem Delta Air Lines, Inc., registrovaným ve Spojených státech amerických, který není dopravcem Společenství ve smyslu článku 2 písm. c) Nařízení a který byl i smluvní stranou smlouvy o přepravě uzavřené žalobcem. Číslo letenky vystavené pro žalobce začíná číselným kódem „xxx“ přiděleným IATA společnosti Delta Air Lines, Inc. (tzv. účetní kód); tvrzení žalobce, že se žalovanou uzavřel přepravní smlouvu, tedy není pravdivé.
5. Soud I. stupně dovodil pravomoc českých soudů k projednání a rozhodnutí v této věci s mezinárodním prvkem, daným skutečností, že žalovaná je právnickou osobou se sídlem ve státu EU; vycházel z čl. 7 odst. 1 písm. b) Nařízení Rady (EU) č. 1215/2012 (Brusel I. bis) ve spojení s rozsudkem Soudního dvora ze dne 9. července 2009 P. R. proti Air Baltic Corporation C-204/08, s odůvodněním, že místem plnění (smlouvy o přepravě) bylo jako místo příletu Letiště Václava Havla v Praze, nacházející se obvodu soudu I. stupně. Věc poté právně posoudil podle Nařízení Rady (ES) č. 261/2004.
6. Soud I. stupně zjistil tento skutkový stav: žalobce byl cestujícím tvrzeného letu z Durhamu (USA) do Prahy se dvěma mezipřistáními a dorazil do cílové destinace Praha (EU) s více než čtyřhodinovým zpožděním. Let (skládající se ze tří úseků realizovaných dílčími lety xxx, xxx, xxx) byl žalobci prodán v rámci jedné rezervace. Lety xxx (Durham – Detroit), xxx (Detroit–Amsterdam) byly fakticky provedeny Delta Air Lines a let xxx (Amsterdam – Praha) byl fakticky proveden žalovanou. Elektronická letenka obsahovala u každého z dílčích letů kromě informace o dopravci, který let fakticky provedl, další údaj „marketed by“; u každého z navazujících dílčích letů xxx, xxx, xxx, bylo uvedeno označení „marketed by KLM Royal Dutch Airlines“ (žalovaná).
7. Právní posouzení: Soud I. stupně dospěl k závěru, že navazující dílčí lety xxx, xxx, xxx byly uskutečněny v rámci jediné rezervace, tedy pro účely posouzení nároků cestujících představují „let“ ve smyslu Nařízení. Označení „marketed by“ v elektronické letence je označením leteckého dopravce, který cestujícímu prodal přepravu, čítaje v to veškeré navazující lety. Jako „marketed by“ je označen dopravce, který cestujícímu nabízí logistiku celé cesty a bere na sebe odpovědnost za její řádné provedení a je tak na něho nutno nahlížet jako na provozujícího leteckého dopravce ve smyslu čl. 2 písm. b) Nařízení. Vzhledem k tomu, že navazující dílčí lety xxx, xxx, xxx byly uskutečněny v rámci jediné rezervace, kterou žalobci prodala žalovaná, je žalovaná v právním postavení provozujícího leteckého dopravce letu ve smyslu čl. 2 písm. b) Nařízení, jenž je povinen cestující ze zpožděného letu odškodnit (čl. 7 odst. 1 písm. c) Nařízení). Z uvedeného důvodu žalobě v plném rozsahu vyhověl, včetně požadavku na zaplacení úroku z prodlení ve výši dle § 1802 o. z. ve spojení s § 2 nařízení vlády č. 351/2013 Sb.; o nákladech řízení bylo rozhodnuto podle § 142 odst. 1 o. s. ř. ve prospěch plně úspěšného žalobce.
8. Tento rozsudek napadla žalovaná odvoláním, o němž odvolací soud rozhodl rozsudkem ze dne 6. 1. 2021, č. j. 18 Co 333/2020-102; rozsudek soudu I. stupně změnil tak, že žalobu zamítl. Odvolací soud po skutkové stránce uzavřel, že žalobci letenku vystavil letecký dopravce Delta Air Lines, Inc.; u tohoto dopravce byla učiněna jediná rezervace předmětného letu s více navazujícími lety, proto je nutno ztotožnit jej se smluvní stranou smlouvy o přepravě formou zmíněných navazujících letů.

Odvolací soud se dále zabýval otázkou, zda takto zjištěný skutkový stav spadá do rozsahu Nařízení, jehož oblast působnosti je podle čl. 3 odst. 1 omezena na cestující z letiště na území členského státu a na cestující odlétající z letiště mimo Evropskou unii (dále též jen „EU“) na území členského státu letem provozovaným leteckým dopravcem EU. Poukázal na relevantní rozhodovací praxi SDEU, zejména pak rozhodnutí ve věci C-367/20 (SP proti KLM Royal Dutch Airlines), podle níž se Nařízení vztahuje na cestující letu s mezipřistáním sestávajícího ze dvou úseků, na něž byla učiněna jediná rezervace leteckého dopravce Společenství a směřujícího z letiště umístěného na území třetí země na letiště na území členského státu přes letiště v jiném členském státě v případě, kdy zpoždění má původ v prvním úseku letu provozovaném v rámci dohody o sdílení kódu dopravcem se sídlem ve třetí zemi. Cestující pak může uplatnit náhradu vůči leteckému dopravci Společenství, který provedl druhý úsek letu. V nyní posuzovaném případě měl žalobce jedinou rezervaci s více navazujícími lety na základě letenky vystavené dopravcem Delta Air Lines Inc., místo odletu podle rezervace byla Praha, jež byla rovněž cílovým místem určení posledního letu. Jelikož veškeré uvedené závěry o aplikovatelnosti Nařízení na „navazující lety, uskutečněné na základě jediné rezervace“ se vztahují k předpokladu, že přeprava je prováděna z letiště umístěného na území členského státu EU do cílové destinace mimo území EU, respektive z letiště umístěného mimo území EU na letiště umístěné na území EU, je nutno uzavřít, že rezervace žalobce nesplňuje znaky tohoto pojmu, k němuž se vztahuje uvedený výklad článku 3 Nařízení. Ani při posouzení rezervace jako rezervace dvou letů (z letiště Praha na letiště na území USA a zpět) nelze dospět k závěru, že se na žalobce jako na cestujícího vztahuje Nařízení. Jelikož zpoždění významné z hlediska Nařízení nastalo v části letu z letiště mimo EU na letiště v EU přes letiště v jiném členském státě, je pro aplikaci nařízení nezbytné, aby provozující letecký dopravce byl dopravcem Společenství. V souladu s čl. 2 písm. b) Nařízení může být letecký dopravce kvalifikován jako „provozující“ při splnění podmínky uskutečnění letu a existenci příslušné smlouvy uzavřené s cestujícím. Pokud se let s mezipřistáním sestává ze dvou nebo více úseků s jedinou rezervací a úsek letů s výchozí (cílovou) destinací mimo EU je prováděn jiným provozujícím leteckým dopravcem než tím, který uzavřel smlouvu s cestujícími a provedl první (závěrečný) úsek letu, zůstává dopravce, který provedl první/poslední fázi letu ve smluvním vztahu s cestujícími i v rámci provádění druhého/prvního letu (viz závěry vyslovené SDEU v rámci odůvodnění rozhodnutí C-502/18, či C-367/20). Z uvedeného vyplývá, že nutnou podmínkou vzniku nároku na náhradu podle Nařízení je uzavření smlouvy o přepravě s dopravcem Společenství, který provedl poslední fázi letu, což v daném případě nebylo splněno.

9. Uvedený právní názor neobstál v řízení o dovolání. Nejvyšší soud ČR rozsudkem ze dne 31. 8. 2022, sp. zn. 25 Cdo 2426/2021, rozsudek odvolacího soudu zrušil a věc vrátil tomuto soudu se závazným právním názorem k otázce pasivní věcné legitimace leteckého dopravce dle nařízení (ES) č. 261/2004, že „*Nárok cestujícího ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 („Nařízení“) nelze podle rozhodovací praxe SDEU striktně vázat k osobě, jež je přímo ve smluvním vztahu s cestujícím, neboť se podle Nařízení nejedná o nezbytnou kvalifikační podmínku provozujícího leteckého dopravce, jenž je povinován k poskytnutí příslušné kompenzace (viz zejména čl. 5, čl. 6, čl. 7 Nařízení). Není tak samo o sobě určující, jak je dopravce označen na dokumentech vystavených k letu. Jakkoliv se může jednat o okolnost napomáhající ke zjištění rozhodujících okolností, je třeba jeho označení mít jen za jeden ze zdrojů informací pro potřebná zjištění, nikoliv za jednoznačnou identifikaci povinné osoby. Současně platí, že let je třeba pojímat jako jednu operaci letecké dopravy zahrnující případně i mezipřistání, takže může být realizován více než jedním leteckým dopravcem. Pro poměry posuzované věci lze shrnout, že ve sporu o náhradu za zpoždění letu není pasivní legitimace leteckého dopravce Společenství, který zajišťoval část letu sestávajícího z více letů s mezipřistáními (je tedy provozujícím leteckým dopravcem), vyloučena tím, že letenku na kompletní let vystavil letecký dopravce ze třetí země“.*
10. Účastníci ve fázi odvolacího řízení po zrušení předchozího rozsudku odvolacího soudu uzavřeli smír o předmětu řízení včetně nákladů řízení před soudy obou stupňů a navrhli odvolacímu soudu, aby jej schválil. Znění smíru, podepsaného právními zástupci žalobce i žalované, je obsaženo v

podání právního zástupce žalobce došlém odvolacímu soudu dne 4. 11. 2022 (č. l. 158 an.) a v podání právního zástupce žalované shodného znění, došlém odvolacímu soudu dne 4. 11. 2022 (č. l. 156 an.).

11. Podle § 99 o. s. ř. připouští-li to povaha věci, mohou účastníci skončit řízení soudním smírem (odst. 1); soud rozhodne o tom, zda smír schvaluje; neschválí jej, je-li v rozporu s právními předpisy (odst. 2). Podle § 211 o. s. ř. pro řízení u odvolacího soudu platí přiměřeně ustanovení o řízení před soudem prvního stupně, pokud není stanoveno něco jiného.
12. V daném případě - ve sporu o zaplacení náhrady škody případě zrušení (zpoždění) letu podle článku 5 odst. 1 písm. c), článku 7 odst. 1 písm. c) Nařízení 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, jsou účastníci ve dvoustranném soukromoprávním poměru a hmotněprávní úprava nevylučuje, aby si mezi sebou právní vztahy upravili dispozitivními úkony (dohodou). Povaha věci tedy uzavření smíru připouští. Dohoda účastníků, vyjádřená smírem, je určitá a srozumitelná a podepsaná právními zástupci s procesní plnou mocí, tedy z hlediska obecných požadavků kladených na právní úkony (§ 553 o. z.), učiněné v písemné formě (§ 561 o. z.) je platná. Účastníci řízení uzavřeli smír o plnění, které žalobce jako cestující letu, provozovaného dopravcem Společností, který byl dopraven do cílové destinace Praha (EU) s více než čtyřhodinovým zpožděním, podle článku 5 odst. 1 písm. c), článku 7 odst. 1 písm. c) Nařízení žádat může, tedy smír není v rozporu s právními předpisy.
13. Protože jsou v daném případě splněny podmínky ustanovení § 99 o. s. ř. pro schválení smíru a zároveň účastníci obsahem smíru upravili hmotněprávní vztahy, jež jsou předmětem řízení, tedy vyčerpali předmět řízení, odvolací soud podle § 99, § 211, § 220 odst. 2 o. s. ř. uzavřený smír schválil, včetně dohody účastníků o náhradě nákladů řízení před soudy obou stupňů.

Poučení:

Proti tomuto usnesení **není** dovolání přípustné.

Praha 12. prosince 2022

JUDr. Marcela Kučerová, v. r.
předsedkyně senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje Nikola Spalová.