



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátě složeném z předsedy
Pavla Freiberta a soudkyň Mgr. Alice Žáčkové a JUDr. Heleny Karetové ve věci

Mgr.

žalobců: a) **M.K.**, narozený xxx
bytem xxx

b) **A.K.**, narozená xxx
bytem xxx

oba zastoupeni advokátem Mgr. Petrem Novákem
sídlem Kopečná 241/20, 602 00 Brno

proti
žalované:

SOCIETE AIR FRANCE, zahraniční osoba registrovaná pod č. B 420 495 178
sídlem 45, Rue de Paris, 95 747 Roissy CDG Cedex 93 290, Tremblay en France,
Francouzská republika
jednající v ČR prostřednictvím Societe Air France-obchodní zastoupení
IČO: 161 91 382
sídlem Evropská 846/176a, 160 00 Praha 6 – Vokovice
zastoupená advokátem Mgr. Aloisem Šatavou
sídlem Truhlářská 1104/13, 110 00 Praha 1 – Nové Město

o zaplacení 1 200 EUR s příslušenstvím, k odvolání žalobců proti rozsudku Obvodního soudu
pro Prahu 6 ze dne 15. května 2024, č. j. 7 C 166/2023-65,

takto:

I. Rozsudek soudu I. stupně **se** ve výroku I. **potvrzuje**, ve výroku II. **se mění** jen tak,
že náklady řízení činí **17 411,90 Kč**, jinak **se** v tomto výroku II. **potvrzuje**.

Shodu s prvopisem potvrzuje E.J.

- II. Žalobci **jsou povinni** zaplatit žalované na náhradě nákladů odvolacího řízení částku 6 388,80 Kč, a to do tří dnů od právní moci tohoto rozsudku, k rukám právního zástupce žalované Mgr. Aloise Šatavy, advokáta.

Odůvodnění:

1. Soud prvního stupně rozhodoval o žalobě na zaplacení částky 2x 600 EUR s příslušenstvím z titulu paušalizované náhrady škody za zpoždění letu dle článku 7 odst. 1 písm. c) 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 letu a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále jen „**Nařízení**“).
2. Žalovaná nárok neuznala.
3. Napadeným rozsudkem soud prvního stupně zamítl žalobu na zaplacení částky 1 200 EUR s příslušenstvím (výrok I.) a uložil žalobcům zaplatit žalované náklady řízení ve výši 18 876 Kč (výrok II.).
4. Pro rozhodnutí vyšel ze zjištění, že žalobci si na základě jediné rezervace zakoupili letenky na let operovaný žalovanou č. AF 943 (v žalobě AF 950) s odletem z Havany dne 16. 5. 2022 v 17:10 hod. s plánovaným přiletem do Paříže dne 17. 5. 2022 v 8:20 hod. (faktickým v 8:02 hod., otevření dveří v 8:26 hod.) a na navazující let č. AF 1382 z Paříže dne 17. 5. 2022 v 9:20 hod. (faktický odlet v 9:33 hod.) s plánovaným přiletem do Prahy téhož dne v 11:00 hod. a že minimální přestupová doba mezi terminály 2E a 2F na letišti CDG v Paříži je 35 až 45 minut. Dále vyšel z tvrzení žalobců, že po přistání v Paříži se zdrželi při velkém množství lidí na bezpečnostní kontrole a z tohoto důvodu dorazili k odletové bráně letu až po jejím zavření. Žalobci poté dostali od žalované náhradní bezplatné letenky do Prahy přes Amsterdam, do svého cíle pak dorazili dne 17. 5. 2022 v 17:45 hod.
5. Soud prvního stupně nárok posuzoval nárok dle čl. 1, čl. 2 písm. j), čl. 3 odst. 2 Nařízení. Poté uzavřel, že žalobcům nárok na kompenzaci nevznikl, když letadlo z Havany do Paříže letu č. AF 943 bylo na svém přiletu opožděno pouze o 6 minut, tedy čas na přestup byl dostatečný. Žalobci tak měli na přesun minimálně navíc 9 minut (celkem 54 minut) oproti přestupové době stanové letišťem (35-45 minut), fakticky však o 22 minut Žalobci se dostavili k odletové bráně letu do Prahy opožděně z důvodu nedostatečného personálního obsazení bezpečnostních kontrol letiště, což nelze přičítat k tíži žalované, tuto situaci nelze posuzovat ani jako odepření přístupu na palubu letadla letu č. AF 1382. Žalovaná uvedenému nemohla zamezit, ani kdyby přijala přiměřená opatření, když nadto v důsledku čekání na cestující z letu č. AF 943 opozdila odlet letu č. AF 1382 o 13 minut.
6. O náhradě nákladů řízení rozhodl dle § 142 odst. 1 zákona č. 99/1963 Sb., občanský soudní řád (dále jen „**o. s. ř.**“) ve výši dle vyhlášky č. 177/1996 Sb., o odměnách advokátů a náhradách advokátů za poskytování právních služeb (advokátní tarif, dále jen „**AT**“).
7. Proti rozsudku podali žalobci odvolání z důvodů dle § 205 odst. 2 písm. b), c), e), g) o. s. ř. Rozhodnutí shledali pro nedostatek odůvodnění nepřezkoumatelným. Trvali na tom, že jejich nárok je důvodný s ohledem na zpoždění letu. Předně namítali, že skutečnost, že nebyli schopni stihnout přestup na navazující let, jim nemůže jít k jejich tíži, když doba stanovená na přestup letu byla určena dopravcem. Čas 60 minut na přestup byl krátký, neboť v Paříži je třeba na přestup mezi terminály 90 minut. Nadto přílet z Havany byl opožděn o 6 minut, což jim zkrátilo dobu na přestup. Cílového místa tak dosáhli se zpožděním delším,

než jsou 3 hodiny. Skutečnost, že let č. AF 1832 byl zpožděn o 13 minut, neznamená, že by odletová brána byla otevřená o 13 minut déle; uvedený závěr nemá oporu v dokazování. Dále odkázali na čl. 2 písm. h) Nařízení, v němž se stanoví, že v případě, že se let skládá z několika jednotek letecké přepravy, přičemž se jedná o přímo navazující lety, považují se tyto jednotky letecké dopravy za jediný let, což je i tento případ. Dále namítali, že zdržení u bezpečnostních kontrol nemůže být posouzeno ani jako mimořádná okolnost ve smyslu čl. 14 Nařízení. Nadto žalovaná netvrdila ani neprokázala ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení, jaká opatření k odvrácení této mimořádné skutečnosti přijala. Poukázali na závěr rozhodnutí SDEU ve věci C-294/10. Navrhli napadené rozhodnutí změnit a přiznat jim uplatněný nárok a náklady řízení.

8. Žalovaná namítala, že letecký dopravce nemůže odepřít nástup na palubu cestujícím, kteří se k odletové bráně ani nedostavili, když tím je vyloučen projev vůle ve smyslu čl. 2 písm. j) Nařízení. Zdůraznila, že za výkon bezpečnostních kontrol neodpovídá. Setrvala na své obraně, že 6minutové zpoždění letu z Havany do Paříže samo o sobě nezakládá nárok na odškodnění ve smyslu čl. 7 odst. 1 písm. c) Nařízení. K tvrzení o minimálním času na přestup uvedla, že systém rezervace letů funguje tak, že cestujícím není umožněno si zarezervovat let s kratším přestupovým časem, než je stanovený minimální čas na příslušném letišti. Dle oficiálních informací dotčeného letiště doba přestupu mezi terminálem 2E a 2F činí 25 až 45 minut. Odkázala na pravomocné rozsudky soudu prvního stupně sp. zn. 27 C 241/20233 (sp. zn. 18 Co 113/2024) nebo sp. zn. 19 C 76/20234 (sp. zn. 19 Co 125/2024), dle nichž žalobci časový limit pro odbavení osob a zavazadel před odletem plynoucí z čl. 3 odst. 2 Nařízení nedodrželi, a proto byly žaloby na odškodnění za neoprávněné odepření nástupu na palubu zamítnuty. Poznamenala, že minimální čas na přesun na letišti Charlese de Gaulla v Paříži v délce 90 minut nebyl prokázán. Tvrzení o mimořádné okolnosti ve smyslu článku 5 odst. 3 Nařízení označila za irelevantní, rozsudek SDEU ve věci C-294/10 za nepřiléhavý. Navrhla rozsudek potvrdit a přiznat jí náklady odvolacího řízení.
9. Odvolací soud přezkoumal rozsudek soudu prvního stupně a řízení, které předcházelo jeho vydání, dle § 212 a § 212a o. s. ř., a dospěl k závěru, že **není důvodné**.
10. Předně neshledal důvodnou námitku nepřezkoumatelnosti napadeného rozsudku z důvodu absence jeho řádného odůvodnění. Soud prvního stupně srozumitelným způsobem vysvětlil důvody, které jej vedly k zamítavému rozhodnutí. Navíc podle ustálené judikatury Nejvyššího soudu měřítkem toho, zda rozhodnutí soudu prvního stupně je či není přezkoumatelné, nejsou požadavky odvolacího nebo dovolacího soudu. V jeho rozhodnutí ze dne 28. 6. 2022, sp. zn. 23 Cdo 688/2022, které je aplikovatelné i na odvolání, se konstatuje, že „...ani pokud rozhodnutí odvolacího soudu nevyhovuje všem požadavkům na jeho odůvodnění, není zpravidla nepřezkoumatelné, jestliže případné nedostatky odůvodnění nebyly – podle obsahu dovolání – na újmu uplatnění práv dovolatele“. Tedy i pokud rozhodnutí soudu prvního stupně nevyhovuje všem požadavkům na jeho odůvodnění, což není tento případ, žalobcům nic nebránilo, aby na základě odůvodnění napadeného rozhodnutí podali řádné odvolání a uvedli argumentaci ohledně toho, v čem spatřují jeho nesprávnost, což svědčí o jeho přezkoumatelnosti.
11. Odvolací soud tak konstatuje, že soud prvního stupně svá skutková zjištění čerpal z řádně provedeného dokazování a jím zjištěný skutkový stav je způsobitelným podkladem pro rozhodnutí o věci samé; ostatně ani sami žalobci v podaném odvolání proti skutkovým zjištěním, vyjma časového rozmezí stanoveného letištěm Charlese de Gaulla pro přestup mezi terminálem 2E a 2F, nijak nebrojili, žádají toliko odlišné právní posouzení jinak správně

zjištěných okolností. Také odvolací soud proto ze skutkových zjištění soudu prvního stupně vychází a na podrobnější odůvodnění napadeného rozhodnutí v tomto směru pro stručnost odkazuje. Rovněž po právní stránce je posouzení věci ze strany soudu prvního stupně v zásadě správné, když věc posuzoval dle příslušných ustanovení Nařízení.

Dále poznamenává, že soud prvního stupně správně mlčky dovedl mezinárodní příslušnost dle čl. 17 odst. 1 písm. c) 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 (Brusel I bis).

12. Odvolací soud tak shrnuje, že žalovaná dodržela všechny své smluvní povinnosti, když letadlo letu č. AF 943 z Havany do Paříže přistálo v čase o 19 minut dříve, byť k otevření dveří letadla došlo až v 8:26 hod., tedy s 6minutovým zpožděním. Žalobci měli původně 60 minut na dostavení se k nástupu na palubu letu č. AF 1832, po zpoždění výstupu 54 minut. Letadlo z Paříže odletělo do Prahy o 13 minut později a přistálo v Praze se zpožděním 1 minuty, tedy zpožděním nikoli významným, což vylučuje odpovědnostní titul dle č. 6 odst. 1, čl. 7 odst. 1 písm. c) Nařízení.
13. Námitce žalobců, že se dostavili do místa určení (Praha dne 17. 5. 2022, v 11:00 hod.) se zpožděním delším jak tři hodiny (náhradními lety přes Amsterdam), odvolací soud nepřisvědčil. Žalobci tvrdí, že se účastnili jednoho letu, tedy bylo na žalované tuto přepravu zajistit, když tak zdržení u bezpečnostních kontrol na letišti jde pouze k tíži žalované. Odvolací soud konstatuje, že dle čl. 2 písm. j) Nařízení je „odepření nástupu na palubu“ definováno jako *„odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2, s výjimkou případu, kdy zde jsou přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu, například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady“*. K odepření nástupu na palubu musí dojít v důsledku porušení povinnosti leteckého dopravce. Nebyla uplatněna žádná taková tvrzení, tedy že by žalovaná jako letecký dopravce zamezila bezdůvodně žalobcům jako cestujícím v nástupu na palubu letadla poté, co se k nástupu fyzicky dostavili, nebo jiným porušením svých povinností způsobila, že se cestující nemohli k odletové bráně dostavit (například v důsledku zpoždění předchozího letu operovaného stejným leteckým dopravcem tak, že by čas pro přesun mezi terminály byl nedostatečný). Naopak závazek z přepravní smlouvy nebyl splněn pro jednání žalobců, kteří se k nástupu do letadla do jeho faktického odletu ve smluveném čase, nedostavili, byť z důvodu bezpečnostní kontroly prováděné letištním personálem. Správa letišť a jejich personální či materiální nedostatky však nejsou skutečnostmi vlastními běžnému výkonu činnosti leteckých dopravců a vymykají se rovněž jejich účinné kontrole, tedy jim nemůže být přičítána k tíži. V obdobné věci rozhodl Městský soud v Praze rozsudkem ze dne 15. 5. 2024, č. j. 18 Co 113/2024, se závěrem, že *„závazek žalované vyplývající z potvrzené rezervace, tedy dopravit žalobce konkrétním leteckým spojem z Amsterdamu, nebyl splněn pro absenci nezbytné součinnosti žalobců, spočívající v tom, že by za situace, kdy jim dopravce v nástupu nebránil, byli do přistaveného letadla nastoupili.“* Stejný závěr byl učiněn v dalším rozsudku odvolacího soudu ze dne 19. 6. 2024, č. j. 19 Co 125/2024. Pokud se tedy žalobci nedostavili k nástupu do letadla včas (za situace, kdy jim byl ze strany dopravce stanoven dostatečný časový prostor pro přestup), nemohli být ani žalovanou dopraveni v sjednaném čase doletu do místa určení. Nebyl tak prokázán ani odpovědnostní titul (odepření nástupu na palubu) ve smyslu článku 4 odst. 3 Nařízení. Námitka, že se jednalo o jeden let, je tak v daném případě irrelevantní.
14. Na uvedeném závěru ničeho nemění, že žalovaná neprokázala (ani k výzvě odvolacího soudu) svá tvrzení, že k uzavření brány F50 na letišti v Paříži došlo s 13minutovým zpožděním. Časový přesun na letišti v Paříži mezi terminály 2E do 2F činí, jak bylo prokázáno, 35 až 45 minut. Žalobci tedy měli na přesun fakticky celkem 54 minut.

15. S ohledem na uvedené jsou námitky ohledně posouzení bezpečnostní kontroly jako mimořádné okolnosti ve smyslu článku 5 odst. 3 Nařízení také irelevantní. Proto i rozsudek SDEU ze dne 12. 5. 2011 ve věci C-294/10 není pro danou věc přiléhavý, neboť řeší nároky cestujících z titulu náhrady škody za zrušený let.
16. Soud prvního stupně správně rozhodl také o nákladech řízení dle § 142 odst. 1 o. s. ř. Odměny je však třeba vypočítat za každý úkon z tarifní hodnoty stanovené v době jeho započetí dle přepočtu na českou měnu dle kurzu pro nákup valut uvedeného v kurzovním lístku ČNB ke dni příslušného úkonu. Tarifní hodnota činí za přípravu a převzetí zastoupení ze dne 4. 5. 2023 a neodůvodněný odpor z téhož dne částku 28 152 Kč (kurz 23,46 Kč/EUR), za odůvodnění odporu ze dne 2. 6. 2023 částku 28 386 Kč (kurz 23,655 Kč/EUR), za účast u jednání dne 9. 10. 2023 částku 29 370 Kč (kurz 24,475 Kč/EUR), za vyjádření ze dne 17. 4. 2024 částku 30 276 Kč (25,23 Kč/EUR) a za účast u jednání dne 15. 5. 2024 částku 29 712 Kč (kurz 24,76 Kč/EUR). Současně za neodůvodněný odpor přiznal pouze polovinu odměny. Náklady tak sestávají z odměn 3x 2 060 Kč, 2x 2 300 Kč a 1x 2 340 Kč dle § 8 odst. 1 AT ve spojení s § 7 bod 5 AT, šesti náhrad hotových výdajů po 300 Kč dle § 13 odst. 1, 4 AT a 21% DPH ve výši 3 021,90 Kč, tj. 17 411,90 Kč. O místu plnění bylo správně rozhodnuto dle § 149 odst. 1 o. s. ř. a o lhůtě k plnění dle § 160 odst. 1 věta před středníkem o. s. ř.
17. Vzhledem k tomu, že odvolací námitky nebyly způsobilé zvrátit správné skutkové i právní závěry soudu prvního stupně, odvolací soud napadený rozsudek jako věcně správný ve výroku I. ve věci samé dle § 219 o. s. ř. potvrdil a v nákladovém výroku II. změnil pouze výši náhrady nákladů řízení dle § 220 odst. 1 o. s. ř. a ve zbývajících částech i tento výrok potvrdil dle § 219 o. s. ř.
18. O nákladech odvolacího řízení bylo rozhodnuto dle § 224 odst. 1 a § 142 odst. 1 o. s. ř. Tarifní hodnota činí za vyjádření k odvolání ze dne 16. 9. 2024 částku 30 162 Kč (kurz 25,135 Kč/EUR) a za účast u jednání dne 13. 11. 2024 částku 30 360 Kč (kurz 25,30 Kč/EUR). Náklady tak sestávají ze dvou odměn po 2 340 Kč dle § 8 odst. 1 AT ve spojení s § 7 bod 5 AT, dvou náhrad hotových výdajů po 300 Kč dle § 13 odst. 1, 4 AT a 21 % DPH ve výši 1 108,80 Kč, tj. celkem 6 388,80 Kč. O místu plnění bylo rozhodnuto dle § 149 odst. 1 o. s. ř. a o lhůtě k plnění dle § 160 odst. 1 věta před středníkem o. s. ř.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku **je přípustné dovolání** za podmínek uvedených v § 237 o. s. ř. ve lhůtě dvou měsíců od doručení jeho písemného vyhotovení k Nejvyššímu soudu České republiky prostřednictvím Obvodního soudu pro Prahu 6. Přípustnost dovolání je oprávněn zkoumat jen dovolací soud (§ 239 o. s. ř.). **Pouze proti nákladovým výrokům nelze podat dovolání** dle § 238 odst. 1 písm. h) o. s. ř.

Praha 13. listopadu 2024

Mgr. Pavel Freibert v. r.
předseda senátu

Shodu s prvopisem potvrzuje E.J.