



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátě složeném z předsedkyně senátu Mgr. Nadi Pínové a soudců JUDr. Jiřího Körblera a JUDr. Jany Tondrové ve věci

žalobců: a) **H. M. B.**, narozená xxx
bytem xxx, xxx
b) **R. M.**, narozený xxx
bytem xxx, xxx
c) **J. B.**, narozený xxx
bytem xxx, xxx
d) **S. B.**, narozená xxx
bytem xxx, xxx
e) **R. M.**, narozený xxx
bytem xxx, xxx
všichni zastoupeni advokátem Mgr. Petrem Novákem
sídlem Vídeňská 546/55, 639 00 Brno

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

o zaplacení částky 2 000 EUR s příslušenstvím,

o odvolání žalobců proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 5. října 2021,
č. j. 19 C 255/2020-88,

Shodu s prvopisem potvrzuje Zuzana Turoňová.

takto:

- I.** Návrh žalobců na přerušení odvolacího řízení **se zamítá.**
- II.** Rozsudek soudu prvního stupně **se potvrzuje.**
- III.** Žádný z účastníků **nemá** právo na náhradu nákladů odvolacího řízení.

Odůvodnění

1. Napadeným rozsudkem soud prvního stupně zamítl žalobu, aby žalované byla uložena povinnost zaplatit každému ze žalobců částku 400 EUR spolu s úrokem z prodlení z této částky v zákonné výši od 16. 8. 2019 do zaplacení (výrok I), a o povinnosti k náhradě nákladů řízení rozhodl tak, že žalobci jsou povinni na jejich náhradu zaplatit žalované společně a nerozdílně částku 900 Kč do tří dnů od právní moci rozsudku (výrok II).
2. Soud prvního stupně takto rozhodl o žalobě, kterou se každý ze žalobců domáhal po žalované zaplacení částky 400 EUR s příslušenstvím z titulu odškodnění podle 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 (ES) č. 261/2004“], a to za zpožděný let ze dne 7. 6. 2019 č. xxx z Prahy do Hurghady.
3. Žalovaná navrhla zamítnutí žaloby z důvodu, že let byl ovlivněn mimořádnou okolností, kterou nemohla nijak ovlivnit. V čase odletu došlo k úmrtí jedné cestující přímo na palubě letadla. V souvislosti s touto událostí bylo nezbytné vystřídat posádku a čas odletu musel být posunut následně i v důsledku uzavření letiště v Hurghadě tak, aby letoun přistál v Hurghadě až po znovuotevření letiště.
4. Soud prvního stupně při svém rozhodování vyšel ze zjištění, že žalobci se účastnili shora uvedeného letu operovaného žalovanou, který měl z Prahy odlétat v čase 00:05 hodin a do Hurghady přiletět v čase 04:20 hodin místního času (02:20 UTC). Ve skutečnosti z Prahy odlétal v čase 06:40 hodin (04:40 UTC) a do Hurghady přiletěl v čase 10:50 hodin místního času (08:50 UTC). Zpoždění na přiletu tak činilo 6 hodin a 30 minut. Žalovaná obdržela od letiště v Hurghadě potvrzení o tom, že letiště bylo dne 7. 6. 2019 uzavřeno, a to z důvodu opravy přistávací a vzletové dráhy 16L a 34R. Tato uzávěra probíhala od 4:00 UTC do 8:00 UTC. Původní přilet žalované do Hurghady byl plánován v čase 2:20 UTC, tedy 100 minut před uzávěrou letiště. Ze záznamu letu xxx ze dne 7. 6. 2019 vyplývá, že zpoždění v souvislosti s úmrtím cestující trvalo v celkové délce 120 minut. Je označeno kódovým označením 16H dle terminologie IATA. Další zpoždění bylo způsobeno střídáním náhradní posádky, ke kterému došlo v souvislosti s úmrtím cestující, neboť původní posádka nebyla schopna po této události v letu pokračovat. Tato část zpoždění, označená kódem 64B, činila celkem 35 minut. Během čekání na znovuotevření letiště v Hurghadě došlo k odstranění závady na letounu. Celková délka zpoždění připadajícího na odstranění závady, označeného kódem 41A, činila 60 minut. Zpoždění pro restriktce na cílovém letišti, označené kódem 88A, trvalo 180 minut. Celková délka zpoždění na odletu činila 390 minut.
5. Po právní stránce soud prvního stupně zjištěný skutkový stav hodnotil dle Nařízení (ES) č. 261/2004. Dospěl 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 jakékoli účinné kontrole. Konstatoval, že v návaznosti na úmrtí cestující došlo k dalšímu zpoždění letu v důsledku výměny 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 uzavěře. Jelikož žalovaná nemohla zpoždění v délce celkem 335 minut (120 + 35 + 180 minut) jakkoliv ovlivnit, je třeba dle soudu prvního stupně tuto dobu odečíst od celkové doby zpoždění na příletu v délce 390 minut, přičemž výsledné zpoždění, které lze přičítat žalované pak nepřevyšuje 3 hodiny. Na základě uvedeného soud prvního stupně uzavřel, že nebyly splněny předpoklady pro odškodnění žalobců dle článku 5 ve spojení s článkem 7 dle Nařízení (ES) č. 261/2004, a proto žalobu jako nedůvodnou zamítl. O povinnosti k náhradě nákladů řízení bylo rozhodnuto podle § 142 odst. 1 o. s. ř. a, v řízení zcela procesně úspěšné žalované byla soudem prvního stupně přiznána plná náhrada všech účelně vynaložených nákladů řízení sestávající z celkem tří paušálních náhrad hotových výdajů nezastoupeného účastníka řízení, které jí náleží podle vyhlášky č. 254/2015 Sb. za podání odporu, písemné vyjádření k věci samé a účast při soudním jednání.

6. Proti tomuto rozsudku podali žalobci včasné odvolání. Sice v něm vyslovili souhlas s tím, že za mimořádnou událost ve smyslu nařízení (ES) č. 261/2004 lze považovat úmrtí jedné z cestujících, avšak již nesouhlasí s tím, že by za mimořádnou okolnost měla být považována také výměna posádky žalované, a dále také pravidelná noční uzavěra letiště v místě příletu letu. Poukázali na to, že doba zpoždění jejich letu na příletu činila 6 hodin a 30 minut, přičemž událost spojená s úmrtím jedné z cestujících předmětného letu trvala celkově 120 minut. Následně pak došlo k výměně posádky letounu, odstranění závady na letounu a vyčkávání na znovuotevření letiště v místě příletu. Dle žalobců však kromě samotného úmrtí jedné z cestujících a nutnosti provedení úkonů s tím spojených, nelze žádné další důvody zpoždění předmětného letu přisuzovat mimořádným okolnostem, které by nebyly vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého přepravce a které by letecký přepravce nemohl nikterak ovlivnit. Vyjádřili názor, že rozhodnutí o výměně posádky, byť iniciované v důsledku úmrtí jedné z cestujících, je nutno přičítat k tíži žalované, neboť je povinna posádku na takové situace připravit a zajistit její dostatečnou psychickou odolnost, zejména čekali se od posádky, že zachová klid a rozvahu v případě nečekaných událostí. Výběr takové posádky je v rukou žalované a ta může ovlivnit i její výcvik a připravenost na takové i další rizikové situace. Za mimořádnou událost nelze dle žalobců považovat ani plánovanou uzavěru letiště v Hurghadě. Žalovaná měla v rámci plánování předmětného letu přihlídnout k možnosti výskytu případných mimořádných okolností a časovou rezervu naplánovat tak, aby mohl být let uskutečněn poté, co důvody, pro které mimořádná okolnost trvá, pominou. Zdůraznili, že časová rezerva podle původního letového plánu v trvání 100 minut před uzavřením letiště je pro odvrácení významného zpoždění či zrušení letu v důsledku existence případné mimořádné okolnosti nedostatečná, což se ukázalo i v posuzované věci. Na podporu své argumentace odkázali na judikaturu Soudního dvora Evropské unie (dále jen „SDEU“), konkrétně na rozsudek ze dne 22. 11. 2018 ve věci C-294/10 a rozsudek ze dne 4. 5. 2017 ve věci C-315/15. Závěrem vyjádřili přesvědčení, že od celkové doby zpoždění předmětného letu v trvání 390 minut mělo být odečteno pouze zpoždění v trvání 120 minut, způsobené mimořádnou událostí spočívající v úmrtí jedné z cestujících, přičemž zbylé zpoždění v trvání 270 minut by mělo být přičítáno k tíži žalované. Vzhledem k tomu, že se jedná o významné zpoždění přesahující dobu 3 hodin, zakládá vznik nároku cestujících na paušální náhradu újmy dle článku 7 Nařízení (ES) č. 261/2004. Z uvedených důvodů tedy navrhli, aby odvolací soud napadený rozsudek soudu prvního stupně změnil tak, že žalobě v celém rozsahu vyhověl a přizná jim náhradu nákladů řízení před soudy obou stupňů. Kromě toho žalobci ještě navrhli, aby řízení v této věci bylo odvolacím soudem podle § 109 odst. 2 písm. c) o. s. ř. přerušeno do skončení dovolacího řízení vedeného u Nejvyššího soudu České republiky pod sp. zn. 25 Cdo 2272/2021, jehož předmětem je přezkum pravomocného meritorního rozhodnutí věci vedené u Obvodního soudu pro Prahu 6 pod sp. zn. 19 C 436/2020, při jejímž rozhodování bylo vycházeno z naprosto stejného skutkového základu.
7. Žalovaná se k odvolání žalobců nevyjádřila.

8. Pokud soud neučiní jiná vhodná opatření, může řízení přerušit, jestliže probíhá řízení, v němž je řešena otázka, která může mít význam pro rozhodnutí soudu, nebo jestliže soud dal k takovému řízení podnět [§ 109 odst. 2 písm. c) o. s. ř.]. Smyslem přerušení řízení podle § 109 odst. 2 písm. c) o. s. ř. je především zajistit hospodárnost řízení. V posuzované věci byly přitom zjištěny všechny rozhodné skutečnosti umožňující meritorní rozhodnutí a žalobci v návrhu na přerušení řízení nijak nekonkretizují, jaká právní otázka, kterou učinili předmětem dovolacího řízení, by mohla být významná pro rozhodnutí i v této věci. S přihlédnutím k uvedenému odvolací soud neshledal navrhované přerušení řízení účelným a souladným se zásadou hospodárnosti řízení, a proto návrh žalobců na přerušení řízení jako nedůvodný zamítl.
9. Odvolací soud z podnětu podaného odvolání přezkoumal napadený rozsudek, včetně řízení, které jeho vydání předcházelo (§ 212, § 212a odst. 1, 5 o. s. ř.), a poté co podle § 101 odst. 3 o. s. ř. projednal věc v nepřítomnosti řádně předvolaných účastníků řízení, kteří se k jednání soudu bez omluvy nedostavili a ani z prokazatelně závažného důvodu nežádali o jeho odročení, shledal, že odvolání žalobců není důvodné.
10. Soud prvního stupně si pro své rozhodnutí opatřil dostatek skutkových zjištění, vyšel ze správně zjištěného skutkového stavu věci a věc posoudil správně i po právní stránce.
11. Při posuzování důvodnosti žalobou uplatněného nároku na odškodnění soud prvního stupně přílehlavě aplikoval Nařízení (ES) č. 261/2004, jakož i relevantní judikaturu Soudního dvora Evropské unie. V případě zrušení letu mají dotčení cestující za podmínek stanovených v článku 5 odst. 1 písm. c) ve spojení s článkem 7 nařízení (ES) č. 261/2004 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce. Vzhledem k tomu, že újma utrpěná cestujícími v letecké dopravě v případě zrušení nebo významného zpoždění letu je podobná, dospěl Soudní dvůr Evropské unie v rozsudku z 19. 11. 2009 ve spojených věcech C-402/07, C-432/07 Ch. S., G. S. a A. S. proti Condor Flugdienst GmbH a S. B. a C. L. proti Air France SA k závěru, že nelze zacházet s cestujícími zpožděných letů a s cestujícími zrušených letů různým způsobem, aniž by došlo k porušení zásady rovného zacházení. To platí tím spíše s ohledem na cíl sledovaný Nařízením (ES) č. 261/2004, kterým je zvýšit ochranu všech cestujících v letecké dopravě. Za těchto podmínek je třeba konstatovat, že se cestující zpožděných letů mohou dovolávat nároku na náhradu škody stanoveného v článku 7 Nařízení (ES) 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.
12. Současně z článku 5 odst. 3 Nařízení (ES) č. 261/2004 vyplývá, že provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7 tohoto nařízení, jestliže může prokázat, že zrušení letu je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Mimořádnými okolnostmi ve smyslu článku 5 odst. 3 Nařízení (ES) č. 261/2004 jsou v kontextu bodu 14 preambule nařízení (ES) č. 261/2004 takové okolnosti, 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 dopravce.
13. V případě, že zpoždění letu je způsobeno nejen mimořádnou okolností, které nebylo možno zabránit pomocí opatření přiměřených situaci, a ve vztahu k níž letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření s cílem čelit jejím následkům, ale i jinou okolností nespádající do této kategorie, musí být za účelem posouzení, zda za zpoždění tohoto letu na příletu má být poskytnuta náhrada škody podle článku 7 Nařízení (ES) č. 261/2004, zpoždění způsobené prvně zmíněnou okolností

odečteno od celkové doby zpoždění daného letu na příletu (srovnej rozsudek SDEU ze dne 4. 5. 2017 ve věci C-315/15 M. P. aj. P. proti Travel Service, a. s.).

14. Odvolací soud souhlasí se závěrem soudu prvního stupně, že úmrtí cestující na palubě letadla je mimořádnou okolností ve smyslu článku 5 odst. 3 ve spojení s bodem 14 preambule nařízení (ES) č. 261/2004, neboť se jedná o nepředvídatelnou událost vymykající se jakékoliv účinné kontrole leteckého dopravce. Je rovněž ve shodě se soudem prvního stupně v názoru, že bezprostředním následkem této mimořádné události bylo nejen zpoždění v délce 120 minut, nýbrž také časová ztráta v délce 35 minut, jež připadá na výměnu posádky, respektive časová ztráta v délce 180 minut spojená s nutností vyčkat konce plánované uzávěry a znovuotevření letiště v Hurghadě. Žalovaná totiž této časové ztrátě zjevně nemohla zabránit, ačkoliv přijala všechna přiměřená opatření, zejména v podobě letového plánu, který počítal s plánovaným příletem na letiště v Hurghadě s časovou rezervou 100 minut před jeho uzávěrou. Nelze přitom přisvědčit odvolacím námitkám žalobců v tom smyslu, že se jedná o opatření nedostatečné. Z judikatury SDEU plyne, že letecký dopravce, který je povinen přijmout všechna přiměřená opatření, aby čelil mimořádným okolnostem, musí ve fázi plánování letu přiměřeným způsobem přihlídnout k riziku zpoždění spojenému s případným výskytem takovýchto okolností. V důsledku toho musí počítat s určitou časovou rezervou, která mu dle možností dovolí uskutečnit celý let, jakmile mimořádné okolnosti pominou. Naproti tomu nelze článek 5 odst. 3 Nařízení (ES) č. 261/2004 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, kdy 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 (srovnej rozsudek SDEU ze dne 12. 5. 2011 ve věci C-294/10 A. E. a E. R. proti Lītvijas Republikas Ekonomikas ministrija).
15. Za mimořádnou okolnost pak nelze považovat technickou závadu na letounu, jejíž oprava si vyžádala zpoždění v délce 60 minut, neboť byt' by vznikla neočekávaně, zůstává vnitřně spjata se složitým systémem letadla, jež letecký dopravce provozuje, a jedná se o událost, která je vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce (srovnej rozsudek SDEU ze dne 17. 9. 2015 ve věci C-257/14 C. van der L. proti Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV).
16. Soud prvního stupně tedy správně a v souladu se shora citovanou judikaturou SDEU od celkového zpoždění předmětného letu na příletu v trvání 390 minut odečetl zpoždění způsobené mimořádnou událostí a ve výsledku tak dospěl ke správnému závěru, že časová ztráta, kterou žalobkyně v důsledku zpoždění předmětného letu, způsobeného okolnostmi nespadaajícími do kategorie mimořádných okolností, jež naplňují liberační důvody ve smyslu článku 5 odst. 3 Nařízení (ES) č. 261/2004, nedosahuje 3 hodin. Nejedná se tedy dle judikatury SDEU o významné zpoždění, zakládající žalobcům jako cestující právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce dle článku 5 odst. 1 písm. c) ve spojení s článkem 7 Nařízení (ES) č. 261/2004.
17. Ze všech uvedených důvodů dospěl odvolací soud k závěru, že soud prvního stupně rozhodl ve věci správně, pokud žalobu jako nedůvodnou v plném rozsahu zamítl a nepochybil ani při rozhodování o povinnosti k náhradě nákladů řízení mezi účastníky navzájem. Odvolací soud proto podle § 219 o. s. ř. napadený rozsudek soudu prvního stupně jako věcně správný potvrdil, čímž zároveň dostal legitimnímu očekávání, že i v této věci bude zdejší soudem podle § 13 o. z. rozhodnuto tak, jak již bylo pravomocně rozhodnuto v jiných skutkově a právně obdobných sporech, např. v rozsudku Městského soudu v Praze ze dne 3. 6. 2021, č. j. 20 Co 165/2021-66,

rozsudku téhož soudu ze dne 9. 2. 2022, č. j. 72 Co 28/2022-79, popř. rozsudku ze dne 10. 2. 2022, č. j. 70 Co 28/2022-82.

18. O povinnosti k náhradě nákladů odvolacího řízení bylo rozhodnuto podle § 151 odst. 1 o. s. ř., ve spojení s § 224 odst. 1 a § 142 odst. 1 o. s. ř. a contrario, a to tak, že žádný z účastníků nemá právo na náhradu nákladů odvolacího řízení, neboť v této fázi řízení zcela procesně úspěšné žalované žádné náklady řízení nevznikly.

Poučení:

Proti tomuto rozsudku lze podat dovolání do dvou měsíců od jeho doručení. Dovolání se podává u soudu prvního stupně a rozhoduje o něm Nejvyšší soud.

Praha 22. března 2022

Mgr. Nad'a Pínová v.r.
předsedkyně senátu