



ČESKÁ REPUBLIKA

ROZSUDEK

JMÉNEM REPUBLIKY

Městský soud v Praze jako soud odvolací rozhodl v senátě složeném z předsedkyně senátu JUDr. Markéty Wildové a soudkyň JUDr. Blanky Bendové a Mgr. Kateřiny Sedlákové ve věci

žalobců: a) **T. S.**, narozený xxx
bytem xxx, xxx
b) **Y. S.**, narozená 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 zaplacení částky 400 EUR s příslušenstvím pro každého z žalobců

k odvolání žalobců proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 5. října 2021, č. j. 19 C 388/2020-58

takto:

- I. Rozsudek soudu I. stupně **se potvrzuje**.
- II. Žalobci jsou povinni zaplatit žalované na náhradě nákladů odvolacího řízení částku 600 Kč do 3 dnů od právní moci rozsudku.

Odůvodnění:

1. Napadeným rozsudkem soud I. stupně zamítl žalobu, kterou se každý ze žalobců domáhal po žalované zaplacení částky 400 EUR s příslušenstvím (výrok I.) a žalobcům uložil povinnost zaplatit

Shodu s prvopisem potvrzuje Hana Vápeníková

žalované společně a nerozdílně na náhradě nákladů řízení částku 900 Kč do tří dnů od právní moci rozsudku (výrok II.).

2. Takto rozhodl na podkladě žalobních tvrzení, dle nichž se žalobci ze dne 7. 6. 2019 účastnili letu č. xxx z Prahy do Hurghady (dále i jen „předmětný let“), který operovala žalovaná jakožto letecký dopravce. 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 (Hurghada) až v 10:50 hodin, což bylo o více než 3 hodiny později oproti plánovanému času příletu. Výše uvedené je nutno považovat za nesplnění povinnosti žalované coby leteckého dopravce. Žalobci tak nebyli do cílové destinace dopraveni včas, a v souladu s čl. 7 odst. 1 Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. 2. 2004 (dále i jen „Nařízení“) se každý z nich domáhal náhrady škody ve výši 400 EUR, která přísluší každému cestujícímu v případě zpoždění letu, které nebylo způsobeno mimořádnými okolnostmi.
3. Žalovaná nároky uplatněné žalobci neuznala, nespороvala, že žalobci byli účastní xxx z Prahy do Hurghady dne 7. 6. 2019. Podle žalované 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 v níže uvedeném čase, došlo k posunu času odletu tak, aby letoun přistál v Hurghadě až po znovuotevření letiště. Žalovaná má tedy za to, že zpoždění způsobené úmrtím cestující na letu je nutno považovat za mimořádnou okolnost, kterou nemohla žalovaná jakkoliv ovlivnit.
4. Soud I. stupně zjistil následující skutkový stav věci, za nepodstatnější je nutno zrekapitulovat, že předmětný let měl z Prahy odléhat v čase 00:05 a do Hurghady přiletět v čase 04:20 místního času, což je 02:20 UTC, a ve skutečnosti z Prahy odlétal v čase 06:40 hodin, což je 04:40 UTC a do Hurghady přiletěl v čase 10:50 místního času, což je 08:50 UTC, zpoždění tedy činilo 6 hodin a 30 minut (nesporná tvrzení). Zpoždění letu žalované, jehož se žalobci účastnili coby cestující, bylo v délce 120 minut způsobeno úmrtím cestující na palubě letounu a s tím souvisejících nutných úkonů a v délce 35 minut nutností výměny původní posádky, která v důsledku incidentu s úmrtím cestující odmítla let dokončit. Za situace, kdy v čase 4:00 hod až 8:00 hod UTC bylo letiště v cílové Hurghadě uzavřeno z důvodu plánované uzávěry, nemohl být let bezprostředně po odpadnutí předchozích překážek (úmrtí cestující a výměna posádky) v čase 0:05 hod UTC operován, neboť při trvání letu 4 hodiny 3 minuty by nedosáhl cílové letiště v Hurghadě před jeho uzavřením v čase 4:00 UTC. Další zpoždění v délce 180 minut tak bylo zapříčiněno plánovanou noční uzávěrou letiště v Hurghadě.
5. Po právní stránce posuzoval soud I. stupně věc podle přímo aplikovatelného Nařízení evropského parlamentu a Rady (ES) 261/2004, 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 295/91 ve spojení s rozsudkem Soudního dvora EU S. (C-402/07 S. v. Condor) ze dne 19. 11. 2009.
6. Po citaci čl. 5 odst. 1 písm. c) Nařízení a čl. 7 odst. 1 Nařízení s odkazem na rozsudek Soudního dvora EU S. (C-402/07 S. v. Condor) ze dne 19. 11. 2009 neshledal žalobu důvodnou. 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. 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 minut) 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.
7. Ke stejnému závěru dospěl i Městský soud v Praze v rozsudku ze dne 27. 4. 2021, č. j. 15 Co 107/2021-73 ve skutkově totožné věci (shodný let, odlišní cestující).

8. O náhradě nákladů řízení rozhodl dle ust. § 142 odst. 1 zák. č. 99 /1963 Sb., občanského soudního řádu, (dále jen „o. s. ř.“) a vyhl. č. 254/2015 Sb., o stanovení výše paušální náhrady pro účely rozhodování o náhradě nákladů řízení v případech podle § 151 odst. 3 občanského soudního řádu a podle § 89a exekučního řádu.
9. Proti tomuto rozsudku podali žalobci včasné a přípustné odvolání s odkazem na ust. § 205 odst. 2 písm. b), c), d) e) g) o. s. ř. Namítli, že celková doba zpoždění jejich letu na přiletu činila 6 hodin a 30 minut, kdy let do Hurghady namísto v čase 2:20 UTC přiletěl až v čase 8:50 UTC. Jak bylo prokázáno v řízení před soudem I. stupně, událost spojená s úmrtím jedné z cestujících předmětného letu trvala celkově 120 minut. Následně došlo k výměně posádky letounu, odstranění závady na letounu a vyčkávání na znovuotevření letiště v místě přiletu. Kromě samotného úmrtí jedné z cestujících a nutnosti provedení úkonů s tím spojených (zejména vyložení zavazadel spolucestujících zemřelé a jejich vystoupení), nelze žádné další důvody zpoždění předmětného letu připisovat mimořádným okolnostem, které by nebyly vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého přepravce, a které by letecký přepravce nemohl nikterak ovlivnit. 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. Žalobci si jsou vědomi skutečnosti, že úmrtí jednoho z cestujících může být pro posádku traumatizující, nicméně mají za to, že posádka letounu by měla být na takové stresující situace připravena, a to i po psychické stránce. Jestliže není posádka letu se schopna vypořádat s takovou událostí, kladou si žalobci otázku, jakým způsobem by posádka letu reagovala v případě, kdyby na letounu došlo například k havárii. Je to právě posádka letu, která má mít za účelem zachování pořádku a bezpečnosti na letu patřičný výcvik a dostatečnou psychickou odolnost, kdy zajištění dostatečné odbornosti posádky je v režii žalované. Výměnu posádky z důvodu jejich psychického tlaku vzniklého v důsledku úmrtí jedné cestujících letu nelze nikterak považovat za mimořádnou okolnost ve smyslu Nařízení. Mimořádnou okolností rovněž není ani plánovaná uzávěra letiště v Hurghadě, které mělo být z důvodu opravy přistávacích a vzletových drah uzavřeno dne 7. 6. 2019 v čase od 4:00 UTC do 8:00 UTC. Tato uzávěra letiště v Hurghadě 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 tak, že měl do Hurghady přiletět v čase 2:20 UTC, tj. celkem 100 minut před uzavřením letiště. Taková časová rezerva je pro odvrácení významného zpoždění či zrušení letu v důsledku existence případné mimořádné okolnosti nedostatečná. Ačkoliv totiž mimořádná okolnost v podobě úmrtí jedné z cestujících předmětného letu a učinění potřebných úkonů s tímto spojených trvala toliko 120 minut, let žalobkyně byl v důsledku nedostatečné časové rezervy žalované při operování letu opožděn až o 6 hodin a 30 minut, tj. celkem 390 minut. Zpoždění letu žalobců tak bylo kvůli absenci reakce žalované na oznámení o plánované uzávěře letiště v Hurghadě navýšeno až o 270 minut. Žalobci v této souvislosti poukazují na rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 22. 11. 2018 ve věci C-294/10, ve kterém Soudní dvůr Evropské unie uvedl, že: „Článek 5 odst. 3 Nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že jelikož je letecký dopravce 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.“ Jestliže by žalovaná dostatečně reagovala na oznámení o plánované uzávěře letiště v Hurghadě a předmětný let naplánovala tak, aby mohl být uskutečněn poté, co mimořádná okolnost v podobě úmrtí jedné z cestujících letu pomine, mohl být let žalobkyně uskutečněn se zpožděním cca 120 minut, tj. se zpožděním nikoliv významným. Žalobci odkázali na rozsudek Soudního dvora ze dne 4. 5. 2017 ve věci C-315/15, v němž je uvedeno, že: „čl. 5 odst. 3 Nařízení s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto Nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že v případě zpoždění letu na přiletu o tři hodiny nebo více, jež je způsobeno nejen mimořádnou okolností, které nebylo možné 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 přiletu musí být poskytnuta náhrada škody podle článku 7 uvedeného Nařízení, zpoždění způsobené prvně zmíněnou okolností odečteno od celkové doby zpoždění daného letu na přiletu.“ Soud I. stupně měl odečíst od celkové doby zpoždění toliko zpoždění v délce 120 minut, které vzniklo v důsledku úmrtí jedné z cestujících. 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 3 hodin, které zakládá vznik nároku cestujících na paušální náhradu újmy dle článku 7 Nařízení. Žalobci uvádí, že ve věci vedené Obvodním soudem pro Prahu 6 pod sp. zn. 19 C 436/2020, týkající se nároku na náhradu újmy vzniklé cestujícím zpožděním stejného letu, která již byla pravomocně skončena, bylo podáno dovolání k Nejvyššímu soudu a aktuálně tak před Nejvyšším soudem probíhá dovolací řízení pod sp. zn. 25 Cdo 2272/2021. Žalobci s ohledem na podané dovolání navrhli dle ust. § 109 odst. 2 písm. c) o. s. ř. řízení přerušit do skončení tohoto dovolacího řízení. Žalobci žádali, aby odvolací soud změnil napadený rozsudek ve výroku I. a II. napadeného rozsudku tak, že uloží žalované povinnost uhradit žalobcům částku ve výši 800 EUR spolu se zákonným úrokem z prodlení ve výši 10 % ročně z částky 800 EUR od 25. 7. 2019 do zaplacení, a dále povinnost nahradit žalobcům náklady řízení před soudy obou stupňů.

10. Žalovaná se k odvolání žalobců písemně vyjádřila. Argumentovala tím, že bylo dostatečně prokázáno, že let xxx z Prahy do Hurghady dne 7. 6. 2019 byl ovlivněn mimořádnými okolnostmi ve smyslu Nařízení. 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. Dle vyhlášky č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě 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 dle §14 odst. 1 cit. vyhl. Prodloužení může být maximálně o dvě hodiny. Výměna posádky tak byla v přímé příčinné souvislosti s úmrtím cestující, neboť letoun přistál v Hurghadě oproti plánovanému času přiletu o 6 hodin později a posádka by tak nebyla schopná operovat let zpáteční z důvodu překročení maximální doby ve službě dle cit. vyhlášky. Let byl ovlivněn uzávěrou letiště v Hurghadě, přičemž původně měl let v Hurghadě přistát 100 minut před uzávěrou letiště. Žalované byl takto schválen letový plán ze strany Eurocontrol i v koordinaci egyptským řízením 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 přerušit 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.
11. Odvolací soud neshledal zákonné podmínky pro přerušení řízení dle ust. § 109 odst. 2 písm. c) o. s. ř. do pravomocného skončení dovolacího řízení vedeného u Nejvyššího soudu pod sp. zn. 25 Cdo 2272/2021 ve skutkově totožné věci, neboť smyslem přerušení řízení podle § 109 odst. 2 písm. c) o. s. ř. je předně zajistit hospodárnost řízení; proto by měl soud posoudit, zda vyčkání výsledku jiného řízení bude i z hlediska délky řízení účelné, nebo zda si otázku, která může mít význam pro jeho rozhodnutí, vyřeší předběžně sám (srov. rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 26 Cdo 4603/2015). Odvolací soud měl v daném okamžiku za hospodárnější posoudit si danou otázku (splnění zákonných podmínek pro paušální náhradu za zpoždění letu) související s důvodností žaloby sám (rozhodnutí Nejvyššího soudu sp. zn. 27 Cdo 4248/2018).
12. Odvolací soud přezkoumal z podnětu podaného odvolání napadený rozsudek včetně řízení, které jeho vydání předcházelo (§ 212, § 212a odst. 5, 6 o. s. ř.), ve věci nařídil jednání (§ 214 odst. 1 o. s.

ř.), zopakoval důkaz reportem REP -1387 včetně kódového označení dle terminologie IATA dle ust. § 213 odst. 2 o. s. ř. a dospěl k závěru, že odvolání žalobců není důvodné.

13. Soud I. stupně v rozsahu potřebném pro posouzení věci správně zjistil skutkový stav a správně jej posoudil i po stránce právní.
14. Jak vyplývá ze žaloby, žalobci svůj nárok opírali o Nařízení, které cestujícím, jejichž let byl (významným a v Nařízení předpokládaným způsobem) zpožděn, přiznává právo na paušální náhradu škody ve výši odvislé od délky letu (čl. 1 odst. 1 písm. c/, čl. 6 a čl. 7 odst. 1 Nařízení). Subjektem povinným ke splnění povinnosti k náhradě škody je provozující letecký dopravce, jím se dle čl. 2 písm. b) rozumí letecký dopravce, který uskutečňuje nebo má v úmyslu uskutečnit let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím.
15. Cílem Nařízení je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících a v důsledku toho musí být pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 Nařízení vykládán restriktivně. Proto je nutné posuzovat dvě kumulativně stanovené podmínky pro takovou „mimořádnou okolnost“, a sice že se jedná o události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. Úmrtí cestující na palubě letadla, ke kterému došlo de facto v čase plánovaného odletu je nepochybně situací, na kterou neměl dopravce možnost předem reagovat (obě výše uvedené zákonné podmínky pro definici tzv. mimořádné události byly kumulativně splněny; kódové označení události 16 H), a která si vyžádala zpoždění letu, kdy v příčinné souvislosti s touto mimořádnou okolností došlo výměně posádky (kódové označení události 64 B; posádka se rozhodla „pro stresující situaci nepokračovat ve službě, jednalo by se již o kapitánské prodloužení normy“, jak se podává z reportu REP -1387).
16. S ohledem na maximální dobu letové posádky ve službě, která činí 12 hodin a může být prodloužena na základě rozhodnutí kapitána letadla se souhlasem všech členů posádky dle §14 odst. 1 vyhlášky č. 466/2006 Sb. došlo k výměně posádky, jak se podává z reportu (viz výše), a to bez ohledu na stresující situaci pro posádku spojenou s úmrtím cestující na palubě. Pokud by totiž původní posádka setrvala ve službě, nemohla by operovat zpáteční let. Potud byla argumentace žalobců vztahující se k psychickému stavu posádky s ohledem na prvotní mimořádnou událost irelevantní.
17. Vlivem této mimořádné události (úmrtí cestující a s tím související výměna posádky) bylo nutno čas odletu přizpůsobit času znovuotevření letiště v Hurghadě po jeho plánované uzavěře od 4.00 UTC do 8.00 UTC (událost 88 A). Pokud jde o námitku žalobců, že dopravce s ohledem na plánovanou uzavírku letiště v Hurghadě nedostal své povinnosti při plánování letu do cílové destinace stanovit dostatečnou časovou rezervu, pak tato není důvodná. Podle původního letového plánu, nebýt oné mimořádné události, byla časová rezerva 100 minut (kdy měl spoj přiletět do cílové destinace), tedy cca téměř 2 hodiny před uzavřením letiště v cílové destinaci Hurghada, což lze považovat za dostatečnou časovou rezervu s ohledem na dobu trvání letu (4 hodiny, 3 min.).
18. Odvolací soud tak shodně se soudem I. stupně uzavřel, že celkovou dobu zpoždění v délce celkem 335 minut (120 úmrtí cestující + 35 výměna posádky + 180 minut znovuotevření letiště) nemohla žalovaná jakkoliv ovlivnit, tuto dobu je na místě odečíst od celkové doby zpoždění na příletu (390 minut), výsledné zpoždění, které lze přičítat žalované, tak nepřevyšuje 3 hodiny.
19. Odvolací soud proto rozsudek soudu I. stupně podle § 219 o. s. ř. jako věcně správný potvrdil včetně rovněž správného akcesorického výroku o nákladech řízení.
20. O nákladech odvolacího řízení bylo rozhodnuto podle § 224 odst. 1 o. s. ř. ve spojení s § 142 odst. 1 o. s. ř. a žalované, která i v této fázi řízení dosáhla plného procesního úspěchu, byla z tohoto titulu přiznána částka, která představuje paušální náhradu nezastoupeného účastníka za dva úkony (vyjádření k odvolání a účast u jednání odvolacího soudu) ve výši 300 Kč (§ 151 odst. 3 o. s. ř. ve spojení s § 1 odst. 1 a 3 písm. c/ a § 2 odst. 3 vyhl. č. 254/2015 Sb.).

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí **lze** podat dovolání do dvou měsíců od doručení rozhodnutí k Nejvyššímu soudu České prostřednictvím soudu I. stupně, jestliže rozhodnutí odvolacího soudu závisí na vyřešení otázky hmotného nebo procesního práva, při jejímž řešení se odvolací soud odchýlil od ustálené rozhodovací praxe odvolacího soudu nebo která v rozhodování odvolacího soudu dosud nebyla vyřešena nebo je dovolacím soudem rozhodována rozdílně anebo má-li být dovolacím soudem vyřešená právní otázka posouzena jinak (§ 237, § 239 a § 240 odst. 1 o. s. ř.). Přípustnost dovolání je oprávněn zkoumat jen dovolací soud. V části týkající se výroku o nákladech řízení, **není** proti tomuto rozsudku dovolání přípustné (§ 238 odst. 1 písm. h/ o. s. ř.).

Praha 24. února 2022

JUDr. Markéta Wildová v. r.
předsedkyně senátu