



SÚDNY DVOR
EURÓPSKEJ ÚNIE

SÚDNY DVOR A PRÁVA CESTUJÚCICH V LETECKEJ DOPRAVE



ÚVOD

Súdny dvor Európskej únie (SDEÚ) od roku 1952 dbá na dodržiavanie a riadne uplatňovanie práva Únie v členských štátoch. Počas svojho fungovania vyhlásil rozsudky, ktoré posilňujú európsku integráciu a súčasne občanom priznávajú čoraz širšie práva. Nasledujúce stránky priblížia niekoľko kľúčových rozsudkov Súdneho dvora týkajúcich sa práv cestujúcich v leteckej doprave.



VŠEOBECNÉ ZÁSADY

Každoročne sú letecky prepravené tri miliardy cestujúcich. Roku 2004 Únia prijala nariadenie o právach cestujúcich v leteckej doprave odlietajúcich z letiska, ktoré sa nachádza na území členského štátu, alebo letiacich na takéto letisko (nariadenie č. 261/2004). Od Súdneho dvora sa pravidelne požaduje výklad tohto nariadenia, aby sa zaručilo jeho jednotné uplatnenie vo všetkých členských štátoch. Súdny dvor odpovedal najmä na stále sa opakujúcu otázku: v akých prípadoch a za akých podmienok musí letecká spoločnosť odškodniť cestujúcich?

Kým nariadenie z roku 2004 stanovuje výhradne, že cestujúci letu, ktorý bol zrušený, presmerovaný do ich konečného cieľového miesta, majú právo na náhradu škody, pokiaľ stratia tri hodiny alebo viac oproti pôvodne stanovenému trvaniu, Súdny dvor v roku 2009 rozhodol, že aj cestujúci, ktorých let mal meškanie tri hodiny alebo viac, majú právo na odškodnenie. Bolo by totiž neodôvodnené zaobchádzať odlišne s cestujúcimi letov, ktoré meškajú, pokiaľ sa do svojho konečného cieľového miesta dostanú najmenej s trojhodinovým meškaním.

Súdny dvor v tom istom rozsudku spresnil, že v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letu sa letecké spoločnosti môžu zbaviť svojej povinnosti náhrady, pokiaľ preukážu, že zrušenie alebo meškanie letov je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktoré sa vymykajú spod ich účinnej kontroly a ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keby boli prijaté všetky primerané opatrenia ([rozsudok z 19. novembra 2009, Sturgeon, C-402/07](#)).



MIMORIADNE OKOLNOSTI



Letecké spoločnosti nie sú povinné odškodniť cestujúcich v prípade „mimoriadnych okolností“. V priebehu rokov dostal Súdny dvor žiadosti o spresnenie a konkretizovanie tohto konceptu.

Súdny dvor konkretizoval, že ani náraz mobilných schodíkov na nastupovanie do lietadla, ani, v zásade, nepredvídateľné letecké problémy, ako je porucha alebo výmena predčasne opotrebovanej súčiastky, nepredstavujú mimoriadne okolnosti. Letecké spoločnosti tak nemožno zbaviť ich povinnosti náhrady, keďže takéto technické poruchy sa nevyhnutne vyskytujú pri prevádzke lietadiel a patria do účinnej kontroly leteckého dopravcu, ktorému prislúcha zabezpečiť ich údržbu ([rozsudok zo 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14](#)). Pritom však spresnil, že niektoré technické poruchy možno považovať za mimoriadne okolnosti (napríklad skryté výrobné vady, ktoré majú vplyv na bezpečnosť lietadiel už v prevádzke, alebo škody spôsobené lietadlám sabotážou alebo teroristickými činmi) ([uznesenie zo 14. novembra 2014, Siewert a i., C-394/14](#)).

Súdny dvor tiež uznal, že uzatvorenie časti európskeho vzdušného priestoru po erupcii sopky Eyjafjallajökull predstavovalo mimoriadnu okolnosť, rovnako ako kolízia lietadla s vtákom a čas, ktorý potreboval oprávnený odborník na vykonanie bezpečnostnej kontroly, ktorú si táto kolízia vyžiadala ([rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh, C-12/11](#); [rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15](#)).



MEŠKANIA

Súdny dvor opätovne spresnil svoju judikatúru týkajúcu sa letov, ktoré meškali tri hodiny alebo viac. Musel najmä vysvetliť spôsoby výpočtu meškania, ako aj vplyv prestupov na meškanie.

Roku 2014 Súdny dvor rozhodol, že skutočný čas priletu lietadla zodpovedá okamihu, keď sa otvoria aspoň jedny dvere lietadla. Až v momente, keď môžu cestujúci opustiť lietadlo, môžu totiž v zásade pokračovať vo svojich obvyklých aktivitách bez obmedzení ([rozsudok zo 4. septembra 2014, Germanwings, C-452/13](#)). Okrem toho spresnil, že pokiaľ je oneskorenie spôsobené jednak mimoriadnymi okolnosťami a jednak okolnosťami, za ktoré zodpovedá letecká spoločnosť, je potrebné oddeliť čas meškania spôsobeného mimoriadnou okolnosťou od celkového času pri prílete. Pokiaľ je po tomto odpočítaní meškanie letu pri prílete tri hodiny a viac, cestujúci majú právo na náhradu ([rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15](#)).

Roku 2013 Súdny dvor ďalej uviedol, že náhrada nie je viazaná na existenciu meškania pri odlete. Na vznik nároku na náhradu stačí, aby k meškaniu tri hodiny a viac došlo pri prílete do konečného cieľového miesta cestujúceho nezávisle od skutočnosti, že meškanie má svoj pôvod v začiatočnom lete alebo v jednom z prípadných prestupových letov ([rozsudok z 26. februára 2013, Folkerts, C-11/11](#)). Okrem toho Súdny dvor v roku 2017 spresnil, že vzdialenosť letu, ktorá určuje výšku náhrady, zahŕňa v prípade leteckých spojení s prestupom jedine priamu vzdialenosť medzi miestom prvého odletu a cieľovým miestom a musí sa vypočítať metódou „vzdušnej čiary“ ([rozsudok zo 7. septembra 2017, Bossen a i., C-559/16](#)).



**ZRUŠENIE LETOV
A ODMIETNUTIE NÁSTUPU
DO LIETADLA**

Rovnako ako v prípade meškania bol Súdny dvor konfrontovaný s osobitnými prípadmi, v ktorých musel rozhodnúť, či bol let zrušený alebo či letecká spoločnosť neoprávnene odmietla cestujúcemu vstup do lietadla.

Pokiaľ lietadlo nedoletelo do cieľového miesta a muselo sa vrátiť na letisko odletu bez toho, aby cestujúci mohli v lete pokračovať, Súdny dvor rozhodol, že takýto let treba považovať za zrušený, a to aj v prípade, že cestujúci boli presmerovaní do ich cieľového miesta náhradným letom. Keďže pôvodný let sa považuje za zrušený, cestujúci sa v takomto prípade môžu domáhať náhrady ([rozsudok z 13. októbra 2011, Sousa Rodríguez a i., C-83/10](#)).

Súdny dvor rovnako rozhodol, že pojem odmietnutie nástupu sa neobmedzuje len na prípady prekročenia rezervácií. Preto vznik mimoriadnych okolností – ako je štrajk – vedúcich leteckú spoločnosť k reorganizácii neskorších letov nasledujúcich po zrušení leteckého letu nemôže odôvodniť odmietnutie nástupu cestujúcim, ktorí si rezervovali miesto na jeden z týchto neskorších letov. Letecká spoločnosť, ktorá poskytne miesto určitého cestujúceho osobe, ktorej let bol dotknutý štrajkom, teda protiprávne odmietne nástup tomuto cestujúcemu, v dôsledku čoho má tento cestujúci právo na náhradu ([rozsudok zo 4. októbra 2012, Finnair, C-22/11](#)).



POVINNOSTI LETECKÝCH SPOLOČNOSTÍ



Podľa nariadenia z roku 2004 musia letecké spoločnosti odškodniť cestujúcich, ktorých let bol zrušený či meškal, alebo ktorým protiprávne odmietli nástup do lietadla. Nariadenie stanovuje paušálnu náhradu od 250 do 600 eur v závislosti od dĺžky plánovaného letu. Okrem toho majú letecké spoločnosti povinnosť poskytnúť pomoc (najmä náhrada ceny letenky alebo presmerovanie do konečného cieľového miesta) a povinnosť starostlivosti (výdavky na občerstvenie, ubytovanie a komunikačné výdavky). Súdny dvor mal opakovane príležitosť spresniť tieto povinnosti.

Roku 2011 Súdny dvor uviedol, že v prípade, že paušálna náhrada stanovená nariadením 2004 nekryje celú majetkovú a nemajetkovú ujmu, ktorú cestujúci utrpeli, cestujúci môžu od leteckej spoločnosti požadovať ďalšiu náhradu v medziach stanovených medzinárodným a vnútroštátnym právom. Súdny dvor tiež rozhodol, že musia mať možnosť dosiahnuť úplnú náhradu ich škody v rámci uvedených medzí ([rozsudok z 13. októbra 2011, Sousa Rodríguez a i., C-83/10](#)).

Pokiaľ si letecká spoločnosť nesplní svoje povinnosti poskytnutia pomoci a starostlivosti, cestujúci môžu požadovať náhradu súm, ktoré sa zdajú byť nutné, vhodné a primerané na účely nápravy zlyhania leteckého dopravcu. Súdny dvor okrem toho spresnil, že existencia mimoriadnych okolností síce zbavuje letecké spoločnosti ich povinnosti náhrady škody, nie však ich povinnosti poskytnutia pomoci a starostlivosti ([rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh, C-12/11](#)).



BATOŽINA

Pri otázkach týkajúcich sa batožiny musel Súdny dvor spresniť maximálnu výšku, ktorú môže cestujúci požadovať ako náhradu majetkovej a nemajetkovej ujmy v dôsledku zničenia alebo straty jeho batožiny. Taktiež rozhodoval o možnosti leteckých spoločností fakturovať cenu prepravy batožiny cestujúcim.

Podľa Montrealského dohovoru z roku 1999 je zodpovednosť leteckej spoločnosti v prípade zničenia alebo straty batožiny obmedzená sumou približne 1 300 eur. Súdny dvor spresnil, že táto horná hranica pokrýva všetky druhy ujmy, teda tak majetkovú, ako aj nemajetkovú. Súdny dvor sa totiž domnieval, že stanovenie hornej hranice náhrady škody sa vzťahuje na celú ujmu, ktorú utrpel každý z cestujúcich, bez ohľadu na povahu ujmy ([rozsudok zo 6. mája 2010, Walz, C-63/09](#)).

Súdny dvor ďalej uznal, že cena prepravy batožiny sa môže fakturovať navyše k cene letenky, ako to v praxi uskutočňuje väčšina nízkonákladových leteckých spoločností. Súdny dvor však spresnil, že batožina prepravovaná na palube lietadla nemôže byť predmetom príplatku k cene, keďže sa musí považovať za nevyhnutný prvok prepravy cestujúcich ([rozsudok z 18. septembra 2014, Vueling Airlines, C-487/12](#)).



REZERVÁCIE LETOV

Súdny dvor mal opakovane príležitosť spresniť pravidlá, ktoré musia predajcovia leteckej dopravy dodržiavať, keď ju ponúkajú na svojich internetových stránkach.

Roku 2012 Súdny dvor vyhlásil, že predajcovia leteckej dopravy nemajú právo automaticky zahrnúť do ceny letenky „poistenie pre prípad zrušenia letu“. Takéto poistenie predstavuje totiž možný príplatok k cene, ktorý podľa nariadenia z roku 2008 o prevádzke leteckých dopravných služieb musí byť jasným spôsobom oznámený na začiatku rezervačného procesu, pričom jeho akceptovanie musí vyplývať zo slobodnej voľby kupujúceho ([rozsudok z 19. júla 2012, ebooker.com Deutschland, C-112/11](#)).

Toto nariadenie z roku 2008 navyše stanovuje, že vždy musí byť uvedená konečná cena. Súdny dvor preto dospel k záveru, že konečná cena, ktorá sa má zaplatiť, sa má uviesť pre každú ponúkanú leteckú dopravnú službu, vrátane prvej informácie o cene. Cieľom tejto povinnosti je najmä umožniť zákazníkom, aby boli schopní efektívne porovnať ceny leteckých dopravných služieb rôznych leteckých dopravcov ([rozsudok z 15. januára 2015, Air Berlin, C-573/13](#)).





SÚDNY DVOR
EURÓPSKEJ ÚNIE

Riaditeľstvo pre komunikáciu

Oddelenie elektronických publikácií a médií

Október 2017

