

Anonymizovaná verze

Překlad

C-616/23 – 1

Věc C-616/23

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

6. října 2023

Předkládající soud:

Landgericht Düsseldorf (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

4. září 2023

Žalobci a navrhovatelé v odvolacím řízení:

TA

ET

VB

CI

Žalovaná a odpůrkyně v odvolacím řízení:

British Airways Plc

[omissis] **Landgericht Düsseldorf**

Usnesení

ve věci

1. pana TA, [omissis] Cottbus,
2. paní ET, [omissis] Cottbus,
3. dítěte (dívka) VB, [omissis] Cottbus,

4. dítěte (dívka) CI, [omissis] Cottbus,

žalobců a navrhovatelů v odvolacím řízení,

[omissis]

proti

British Airways PLC, [omissis], Harmondsworth, [omissis] Spojené království,

žalované a odpůrkyni v odvolacím řízení,

[omissis]

22. občanskoprávní senát Landgericht Düsseldorf (Zemský soud v Düsseldorfu)

dne 4. září 2023

[omissis] **rozhodl takto:**

Řízení se přerušuje.

Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě čl. 267 prvního pododstavce písm. b) a třetího pododstavce SFEU předkládají následující otázky týkající se výkladu unijního práva:

1.

Musí být čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení (ES) č. 261/2004 vykládány v tom smyslu, že cestující má nárok na náhradu škody za významné zpoždění v cílovém místě určení v případě, že během letu s mezipřistáním zmeškal navazující let, ačkoli se let přepravující přestupující cestující uskutečnil včas, a zpoždění v cílovém místě určení bylo způsobeno tím, že skutečná doba přestupu na letišti mezi otevřením dveří letadla a ukončením nástupu na palubu nebyla, s ohledem na vzdálenosti mezi příletovou a odletovou bránou a pasové a bezpečnostní kontroly, dostatečná pro včasné dosažení navazujícího letu?

2.

V případě kladné odpovědi na první předběžnou otázku: V případech, kdy je sporné, zda cestující zavinil zmeškání navazujícího letu (například proto, že se zdržel), nese důkazní břemeno provozující letecký dopravce, nebo se musí cestující zprostit obvinění ze zavinění? Jak důležité je v této souvislosti dodržení tzv. minimální doby pro přestup (Minimum Connection Time, dále jen „MCT“) mezi letem přepravujícím přestupující cestující a navazujícím letem?

3.

Musí být čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že cestující, u jehož letu se důvodně očekává, že bude mít předvídatelné zpoždění příletu do cílového místa určení tři hodiny nebo více, má stejně jako cestující na zrušených letech nárok nad rámec znění čl. 6 odst. 1 nařízení (ES) č. 261/2004 na přeměrování do cílového místa určení za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti a že v případě porušení těchto povinností musí provozující letecký dopravce nahradit cestujícímu náklady na náhradní dopravu, které mu v této souvislosti vznikly?

O d ů v o d n ě n í:

I.

Každý z žalobců měl potvrzenou rezervaci na let, který měl být uskutečněn žalovanou dne 15. září 2019 z Dubaje přes Londýn do Düsseldorfu (čísla letů: BA 106 a BA 936). Let přepravující přestupující cestující BA 106 z Dubaje do Londýna měl podle plánu přistát v 6:15 h místního času. Let přepravující přestupující cestující byl zahájen včas a do Londýna dorazil v 6:17 h místního času, tedy se zpožděním dvou minut. Dveře letadla se otevřely v 6:19 h místního času. Žalobci měli místa v řadě 28. Letadlo přepravovalo 210 cestujících. Následovat měl navazující let BA 936 z Londýna do Düsseldorfu, jehož odlet byl naplánován na 7:25 h místního času. Nástup na palubu na navazující let začal v 6:45 h místního času a skončil v 07:05 h místního času, tj. 20 minut před plánovaným časem odletu. Navazující let ve skutečnosti odstartoval v 7:26 h místního času se zpožděním jedné minuty. Mezi otevřením dveří letadla v 6:19 h místního času a ukončením nástupu na palubu letadla v 7:05 h místního času proto uplynulo 46 minut. Let přepravující přestupující cestující i navazující let byly operovány přes terminál 5. Minimální doba pro přestup na londýnském letišti Heathrow pro lety, u nichž je příletový a odletový terminál totožný, je 60 minut.

Žalobci zmeškali navazující let, přičemž důvody tohoto zmeškání jsou mezi stranami sporné. Přenocovali proto v Londýně a do cílového místa určení se dostali až následující den letem, který si sami objednali u letecké společnosti easyjet.

[omissis] [Argumenty žalobců, které jsou podrobně zopakovány níže.]

První, třetí a čtvrtý žalobce – žalobkyně č. 2 vzala žalobu v prvním stupni zpět – požadují náhradu škody ve výši 600,00 EUR pro každého z nich. Dále požadují náhradu nákladů na ubytování v hotelu ve výši 265,00 EUR, náhradu nákladů na transfer z letiště do hotelu a zpět ve výši 115,63 EUR, náhradu nákladů na stravování ve výši 9,50 EUR a náhradu nákladů na rezervaci náhradního letu ve výši 871,90 EUR, celkem tedy 1 262,03 EUR.

Žalovaná se nárokům žalobců brání. [omissis] [Argumenty žalované, které jsou podrobně zopakovány níže.]

Okresní soud v prvním stupni žalobu zamítl rozsudkem [omissis] vyhlášeným dne 27. března 2023 [omissis].

První, třetí a čtvrtý žalobce [omissis] podali proti tomuto rozsudku v prvním stupni odvolání.

V odvolacím řízení se žalobci nyní domáhají, [omissis] aby bylo žalované uloženo zaplatit každému z nich 600,00 EUR a úroky [omissis] a prvnímu žalobci zaplatit dalších 1 262,03 EUR s úroky [omissis].

Žalovaná obhájí rozsudek vydaný v prvním stupni.

II.

Úspěch žaloby závisí v rozhodující míře na otázkách uvedených ve výroku.

Konkrétně:

1.

Žalobci by mohli mít zaprvé každý nárok na odškodnění za významné zpoždění ve výši 600,00 EUR podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 prvního pododstavce písm. c) nařízení (ES) č. 261/2004 (dále jen „nařízení o právech cestujících“).

a)

Podle judikatury Soudního dvora Evropské unie mají cestující nárok na odškodnění při analogickém použití čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení o právech cestujících, pokud dosáhnou zamýšleného cílového místa určení se zpožděním tří a více hodin (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 19. listopadu 2009, C-402/07 *Sturgeon v. Condor* [omissis], a rozsudek ze dne 23. 10. 2012, C-581/10 *Nelson v. Lufthansa* [omissis]). Pokud – jako v projednávané věci – není do tohoto místa určení přímý let, ale přímo navazující let (čl. 2 písm. h) nařízení o právech cestujících), povinnost provozujícího leteckého dopravce zaplatit náhradu škody z důvodu významného zpoždění nevyžaduje, aby došlo ke zpoždění odletu v rozsahu stanoveném v čl. 2 písm. h) nařízení o právech cestujících, jediným faktorem, který je třeba vzít v úvahu, je naopak to, zda místo určení posledního letu bylo dosaženo se zpožděním tří nebo více hodin oproti plánovanému času příletu (srov. rozsudek Soudního dvora ze dne 26. února 2013, věc C-11/11, *Air France v. Folkerts* [omissis]).

Žalobci měli do svého cílového místa určení, Düsseldorfu, přiletět navazujícím letem BA 936 dne 15. července 2019 v 09:45 místního času. Let přepravující přestupující cestující BA 106 měl pouze dvouminutové zpoždění, a žalobci přesto zmeškali navazující let BA 936. [omissis] Soudní dvůr opřel nárok na odškodnění za významné zpoždění pouze o zpoždění v cílovém místě určení v délce nejméně tří hodin, což v daném případě nebyl problém. Rozhodnutí ve věci *Folkerts* však

vycházelo ze situace, kdy byl let přepravující přestupující cestující [omissis] zpožděn o dvě a půl hodiny, a cestující tedy nesporně zmeškali svůj navazující let v důsledku tohoto zpoždění navazujícího letu (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 26. února 2013, věc C-11/11, Air France v. Folkerts [omissis]). V projednávané věci však měl let přepravující přestupující cestující pouze minimální zpoždění v délce dvou minut, které zjevně nebylo (samo o sobě) příčinou zmeškání navazujícího letu.

Žalobci namítají, že doba přestupu byla nedostatečná pro dosažení navazujícího letu. Tvrdí, že neotáleli a urychleně pokračovali k odletové bráně. Zaměstnanci žalované, vědomi si krátkého času pro přestup, se přesto pokusili odvést žalobce zrychlenou cestou přímo z letadla k odbavení na další let. Tento pokus však nebyl úspěšný. Kvůli další bezpečnostní kontrole již nestihli navazující let. Žalovaná namítá, že žalobci zmeškali navazující let vlastní vinou. Minimální doba pro přestup (MCT) činila podle ní 60 minut. Tvrdí, že navazující let stihli také další dva cestující, kteří měli rovněž rezervovaný let do Düsseldorfu, ale kteří seděli v letadle z Dubaje o deset řad (řada 38) za žalobci (řada 28). Žalobci si tedy zřejmě dostatečně nespíšili.

b)

Je proto sporné, zda mají cestující nárok na odškodnění podle čl. 7 odst. 1 nařízení o právech cestujících také v případě, že let přepravující přestupující cestující v rámci leteckého spojení sestávajícího z několika dílčích letů je uskutečněn včas, ale cestující přesto zmeškají navazující let a tvrdí, že doba na přestup nebyla v konkrétním případě dostatečná k tomu, aby se na navazující let dostali včas, a proto utrpěli velké zpoždění příletu do cílového místa určení přesahující tři hodiny.

Německý Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) rozhodl, že cestující, který je odkázán na invalidní vozík a zmeškal svůj navazující let, protože mu v rozporu s čl. 11 odst. 1 nařízení o právech cestujících nebyl poskytnut přednostní nástup do letadla, má nárok na odškodnění za významné zpoždění v cílovém místě určení (viz rozsudek BGH ze dne 20. června 2023, X ZR 84/22, NJW 2023, s. 2487). V tomto ohledu Spolkový soudní dvůr uvedl, že podle judikatury Soudního dvora Evropské unie je pro nárok na náhradu škody z důvodu významného zpoždění nutné pouze tříhodinové zpoždění příletu do cílového místa určení. Žádost o náhradu škody z důvodu významného zpoždění předpokládala, že provozující letecký dopravce zpoždění způsobil porušením svých povinností. Nárok na odškodnění však je možný nejen v případech, kdy byl zmeškán navazující let v důsledku zpoždění letu přepravujícího přestupující cestující (jako ve věci Folkerts), ale i v jiných případech, kdy je za zpoždění odpovědná letecká společnost (BGH, tamtéž bod 20 a násl.).

Podle převládajícího názoru v německé judikatuře a literatuře by mělo stačit, pokud cestující skutečně utrpí zpoždění příletu v délce alespoň tří hodin. Cestující nemusí vysvětlovat důvody zpoždění. Otázku, zda letecká společnost zpoždění

zavinila, bylo třeba zkoumat pouze v rámci exkulpace podle čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících. Provozující letecký dopravce musí prokázat a doložit, že za vzniklé zpoždění není odpovědný, tj. že mu není přičitatelné. Zmeškání navazujícího letu z (údajného) vlastního zavinění cestujícího rovněž představuje mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících, neboť se rovněž jedná o událost mimo běžný letový provoz, kterou letecký dopravce nemohl ovlivnit. Pokud tedy dojde ke zpoždění v konečné cílové destinaci letu sestávajícího z letu přepravujícího přestupující cestující a navazujícího letu, protože cestující se nedostaví k navazujícímu letu navzdory dostatečnému času pro přestup – například proto, že se zdrží, ztratí se navzdory dostatečným informacím nebo nedodrží časy nástupu na palubu navzdory dostatečným pokynům – jedná se rovněž o mimořádnou okolnost, která leteckého dopravce zproští odpovědnosti (srov. rozsudek Amtsgericht Hannover ze dne 9. října 2020, 409 C 503/20, BeckRS 2020, 44160 bod 17 a násl.; rozsudek ze dne 14. března 2017, 523 C 12833/16, NJW-RR 2017, s. 951, s. 952 a násl., bod 7 a násl.; Amtsgericht Köln, rozsudek ze dne 24. října 2016, 142 C 482/15, BeckRS 2016, 1099; [omissis]).

Podle obou názorů lze tedy o nároku na náhradu škody z důvodu významného zpoždění uvažovat i v případě, že – na rozdíl od věci Folkerts, C-11/11 – je let přepravující přestupující cestující skutečně včas, ale cestující zmešká navazující let z jiných důvodů, za které je odpovědný letecký dopravce, a do konečné cílové destinace se dostane až se zpožděním tří a více hodin.

Tento názor lze podpořit i tím, že podle rozhodnutí Soudního dvora ve věci Eglītis a další v. Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, C-294/10, musí provozující letecký dopravce při plánování letu počítat s dostatečnou časovou rezervou (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 12. května 2011, C-294/10, Eglītis a další v. Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija [omissis]). To by mohlo nasvědčovat tomu, že provozující letecký dopravce musí rovněž zajistit, aby časová rezerva mezi letem přepravujícím přestupující cestující a navazujícím letem rezervovaným jako celek byla vypočtena v souladu se specifickými podmínkami přestupního letiště tak, aby se cestující mohli pohodlně dostat k přestupnímu letu, s přihlédnutím k obvyklým časům pro výstup z letadla, chůzi mezi příletovou a odletovou bránou a bezpečnostním a pasovým kontrolám.

3.

Je také otázkou, kdo v rámci práva na náhradu škody nese důkazní břemeno ohledně zmeškání navazujícího letu z důvodu, který zavinila letecká společnost, a jaký význam má v této souvislosti tzv. minimální doba pro přestup (MCT) mezi letem přepravujícím přestupující cestující a navazujícím letem.

V případě MCT se jedná o minimální dobu stanovenou letištěm, která má být minimálně nezbytná pro úspěšný přestup v rámci spojení dvou letů. Tyto časy si však stanovuje a určuje každý provozovatel letiště sám. Z důvodu hospodářské soutěže jsou časy obvykle velmi přísně plánovány provozovatelem letiště.

6

V počítačových rezervačních systémech jsou totiž kombinovány a nabízeny pouze ty lety, u nichž je dodržena MCT. V počítačových rezervačních systémech jsou navíc letové spoje seřazeny podle celkové doby trvání, a proto se cestujícímu při výběru letového spoje zobrazí nejprve nejrychlejší spoje. Skutečná dostupná doba pro přestup je však obvykle výrazně kratší. MCT se vztahuje na dobu mezi zaklínováním letadla (on-block time) a zahájením pojíždění (off-block), zatímco u skutečné doby pro přestup se jedná o dobu mezi opuštěním letu přepravujícího přestupující cestující (otevření dveří) a ukončením nástupu na palubu (boarding). Cestující zpravidla nemůže ovlivnit čas, kdy letadlo v průběhu jeho vykládky opustí a zda let přepravující přestupující cestující bude ukončen na parkovacím místě s následným autobusovým transferem na letiště nebo vystoupením východem k letadlu. Stejně tak nemůže cestující ovlivnit, kdy skončí nástup na palubu na navazující let a kdy se zavře východ k letadlu. Skutečný čas, který je k dispozici pro přestup, musí být nakonec takový, aby se každý cestující mohl v přiměřené době dostat na svůj navazující let. To znamená, že čas musí být vypočítán tak, aby rodiny s malými dětmi, osoby s omezením pohybu nebo starší cestující zvládli i s příručními zavazadly přestupní trasy mezi příletovým a návazným odletovým východem k letadlu. Je přitom třeba počítat s časem na zorientování se, pasové a bezpečnostní kontroly. To znamená, že čas, který je skutečně k dispozici pro přestup, obvykle neodpovídá MCT, která by měla být dostatečná pro přestup.

Z výše uvedených důvodů dodržení MCT mezi příletem letu přepravujícího přestupující cestující a odletem navazujícího letu podle názoru senátu neumožňuje učinit zobecnitelný závěr (důkaz prima facie), že zmeškání navazujícího letu lze při zobecněném pohledu přičíst vlastnímu zavinění cestujícího.

Podle názoru senátu tedy stačí, aby cestující uvedl a prokázal, že jeho přílet do cílovém místa určení měl zpoždění v délce nejméně tří hodin. Naproti tomu letecká společnost musí prokázat, že cestující zavinil zmeškání navazujícího letu, protože cestující mohl navazující let stihnout za normálního běhu událostí, s přihlédnutím k přestupovým vzdálenostem, době přestupu a pasovým a bezpečnostním kontrolám na letišti.

Podmínky, za nichž má cestující nárok na odškodnění, pokud zmešká navazující let a na cílové místo určení dorazí s velkým zpožděním, ačkoli let přepravující přestupující cestující přistál včas nebo jen s velmi malým zpožděním a minimální doba pro přestup (MCT) mezi oběma lety byla dodržena, nebyly dosud – jak se zdá – soudy EU vyjasněny. Tuto otázku proto bylo nutno předložit Soudnímu dvoru k rozhodnutí o předběžné otázce.

2.

První žalobce dále uplatňuje nárok na náhradu nákladů na hotel ve výši 265,00 EUR, nákladů na transfer z letiště do hotelu a zpět ve výši 115,63 EUR, nákladů na stravování ve výši 9,50 EUR a nákladů na náhradní let ve výši

871,90 EUR, celkem tedy 1 262,03 EUR, a to na základě čl. 8 odst. 1 písm. b), čl. 9 odst. 1 nařízení o právech cestujících.

a)

Podle judikatury Soudního dvora EU, pokud letecká společnost poruší povinnosti podle článků 8 a 9 nařízení o právech cestujících a cestující si zajistí náhradní let samostatně a na vlastní náklady, může mít nárok na náhradu nákladů, které mu v této souvislosti vznikly, vůči provozujícímu leteckému dopravci přímo na základě těchto ustanovení. Předchozí dovolání se těchto ustanovení ze strany cestujícího není nutné. V tomto ohledu mu však mohou být uhrazeny pouze částky, které se s ohledem na okolnosti specifické pro konkrétní případ ukáží jako nezbytné, vhodné a přiměřené k náhradě ztráty náhradní přepravy nebo péče o cestujícího ze strany leteckého dopravce, což přísluší posoudit vnitrostátnímu soudu (srov. rozsudek Soudního dvora ze dne 13. října 2011, C-83/10, *Aurora Sousa Rodriguez v. Air France* [omissis]; rozsudek ze dne 31. ledna 2013, C-12/11, *McDonagh v. Ryanair* [omissis]; rozsudek ze dne 22. dubna 2021, C-826/19, *WZ v. Austrian Airlines*, [omissis] bod 69 a následně).

b)

Podle čl. 6 odst. 1 písm. c) bodu i) nařízení o právech cestujících mají cestující na letech delších než 3 500 km s důvodně očekávaným zpožděním odletu nejméně čtyři hodiny nárok na stravu podle čl. 9 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících. Podle čl. 6 odst. 1 písm. c) bodu ii) nařízení o právech cestujících má cestující rovněž nárok na ubytování v hotelu včetně přepravy podle čl. 9 odst. 1 písm. b) a c) nařízení o právech cestujících, pokud je důvodně očekávaný čas odletu alespoň o den později než čas odletu původně oznámený. Pokud je skutečné zpoždění odletu alespoň pět hodin, může se cestující rovněž rozhodnout pro náhradu ceny letu v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. c) bodem iii) nařízení o právech cestujících a čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících. Vzhledem k tomu, že v projednávaném případě byl zpožděný let naplánován až na následující den, měl by mít první žalobce nárok na náhradu nákladů na stravu, přepravu a hotel. Naproti tomu právo na co nejrychlejší přeměrování ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení o právech cestujících není v případě zpoždění (odletu) v článku 6 nařízení o právech cestujících vůbec stanoveno.

Podle názoru senátu je tato právní situace od vydání rozhodnutí ve věci *Sturgeon* v rozporu se zásadou rovného zacházení. Ve výše uvedeném rozhodnutí Soudní dvůr přiznal cestujícím stíženým významným zpožděním příletu odškodnění na základě analogického použití čl. 5 odst. 1 písm. c), resp. čl. 7 odst. 1 nařízení o právech cestujících. V odůvodnění Soudní dvůr uvedl, že situace zrušení a dlouhého zpoždění příletu o tři a více hodin jsou ve všech ohledech srovnatelné, a zdůraznil v této souvislosti zásadu rovného zacházení (rozsudek Soudního dvora ze dne 19. listopadu 2009 ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, *Sturgeon a další v. Condor Flugdienst a další* [omissis], bod 60). Podle názoru senátu je třeba s cestujícími letů s velkým zpožděním zacházet ve všech ohledech stejně,

a to nejen pokud jde o náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 nařízení o právech cestujících, ale také pokud jde o pomoc a podpůrné služby podle čl. 8 a 9 nařízení o právech cestujících, aby byla zachována zásada rovného zacházení. Situace cestujících, jejichž let byl zrušen, a cestujících, jejichž let má důvodně předpokládané zpoždění příletu tři hodiny nebo více, je totiž ve všech ohledech srovnatelná. Obě skupiny cestujících jsou totiž stíženy srovnatelnými nepříjemnostmi.

To potvrzuje i skutečnost, že Soudní dvůr v rozhodnutí ve věci *LE v. Transportes Aereos Portugueses SA*, C-74/19, ohledně významného zpoždění v cílovém místě v souvislosti s přiměřenými opatřeními podle čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících vřadil mimo jiné z ustanovení čl. 8 odst. 1 nařízení o právech cestujících, požadavek „přiměřeného přesměrování cestujících, kteří jsou dotčeni zrušením nebo významným zpožděním letu, za uspokojivých podmínek a při nejbližší příležitosti“ (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 11. června 2020, C-74/19, *LE v. Transportes Aereos Portugueses SA*, [omissis] bod 58). To hovoří ve prospěch toho, že Soudní dvůr zřejmě chtěl i cestujícím postiženým předvídatelným významným zpožděním příletu přiznat právo na přesměrování podle čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení o právech cestujících.

Poté, co žalobci zmeškali navazující let, žalovaná jim nenabídla náhradní let a nejbližší možný let, který bylo možné rezervovat, byl až let následujícího dne, bylo bez pochybností rozumně předvídatelné, že žalobci dorazí do cílového místa určení s významným zpožděním přesahujícím tři hodiny. V takových případech předvídatelného významného zpoždění příletu by měl být provozující letecký dopravce nad rámec znění čl. 6 nařízení o právech cestujících povinen nabídnout žalobcům co nejdříve uspokojivou náhradní dopravu za analogického použití čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. b) a v případě porušení této povinnosti jim nahradit náklady vynaložené na náhradní dopravu.

I tato otázka nebyla – jak se zdá – unijními soudy (s konečnou platností) vyjasněna, a tudíž bylo nutno ji předložit Soudnímu dvoru EU k rozhodnutí o předběžné otázce.

[omissis]