

Věc C-918/19

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

16. prosince 2019

Předkládající soud:

Landgericht Hamburg (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

9. prosince 2019

Žalobkyně a navrhovatelka v odvolacím řízení:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Žalovaná a odpůrkyně v odvolacím řízení:

Swiss International Air Lines AG

Landgericht Hamburg (Zemský soud v Hamburku)

[*omissis*]

Usnesení

Ve věci

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, [*omissis*] 90402 Norimberk

- žalobkyně a navrhovatelky v odvolacím řízení –

[*omissis*]

proti

SWISS International Air Lines AG, [*omissis*] 4052 Basilej, Švýcarsko

– žalované a odpůrkyni v odvolacím řízení –

[*omissis*]

rozhodl Landgericht Hamburg (Zemský soud v Hamburku) [omissis] dne 9. prosince 2019 takto:

I. Řízení se přerušuje.

II. Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě článku 267 SFEU předkládají následující otázky týkající se výkladu 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 letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. L 46, 17.2.2004, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10) a Dohody mezi Švýcarskou konfederací a Evropským společenstvím o letecké dopravě ze dne 21. června 1999 ve znění rozhodnutí Výboru Společenství-Švýcarsko pro leteckou dopravu č. 2/2010 ze dne 26. listopadu 2010:

1. Musí být Dohoda mezi Švýcarskou konfederací a Evropským společenstvím o letecké dopravě ze dne 21. června 1999 ve znění rozhodnutí Výboru Společenství-Švýcarsko pro leteckou dopravu č. 2/2010 ze dne 26. listopadu 2010 vykládána v tom smyslu, že 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 letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 platí v souladu s ustanovením svého čl. 3 odst. 1 písm. b) také pro cestující, kteří při letu z třetího státu přistanou na letišti ve Švýcarsku, aby následně odletěli do určitého členského státu?

2. V případě kladné odpovědi na první otázku: pokud se nařízení takto uplatní, jsou soudy členských států vázány také judikaturou Soudního dvora EU, podle které se pro účely nároku na náhradu může na cestující zpožděných letů pohlížet jako na cestující zrušených letů (rozsudek Soudního dvora ze dne 19. listopadu 2009, C-402/07 a C-432/07)?

3. Může nárok na náhradu škody podle článku 7 nařízení existovat i v případě, že cestující nestihne přímo navazující let z důvodu relativně malého zpoždění při příletu, což má za následek zpoždění tři hodiny a více v cílovém místě určení, oba lety jsou však provozovány jinými leteckými dopravci a rezervaci potvrdila cestovní kancelář, která pro své zákazníky tyto lety sestavila?

Odůvodnění:

1. A. Žalobkyně po žalované požaduje na základě postoupených nároků náhrady ve výši 600 eur za každého postupitele 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 letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. L 46, 7.2.2004, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10) (dále jen

„nařízení“, „nařízení o právech cestujících v letecké dopravě“). Podle předběžného výsledku dokazování je žalobkyně aktivně legitimována.

2. Oba postupitelé si prostřednictvím cestovní kanceláře rezervovali lety z letiště Bangkok Suvarnabhumi přes Curych do Hamburku dne 14. května 2016. Let z Bangkoku do Curychu, který provozovala žalovaná, měl v Curychu přistát v 19:30 hodin. Postupitelé měli následně odletět ve 20:20 hod. s leteckou společností Eurowings do Hamburku. Je nespornou skutečností, že let přistál v Curychu až ve 20:20 hodin. Podle předběžného výsledku dokazování postupitelé nestihli navazující let do Hamburku, kde přistáli až v 10:30 hod. následujícího dne a tedy se zpožděním v trvání 12 hodin a 45 minut. Žalovaná, která má sídlo ve Švýcarské konfederaci, přesměrovala postupitele na let v následující den a zajistila stravu na místě a ubytování v hotelu.
3. Amtsgericht (okresní soud) žalobu zamítl. Ve svém odvolání žalobkyně i nadále uplatňuje svůj žalobní návrh. Žalovaná tomuto odvolání odporuje.
4. B. Rozhodnutí o odvolání vyžaduje zodpovězení tří předběžných otázek Soudním dvorem Evropské unie.
5. Amtsgericht (okresní soud) měl za to, že judikaturu Soudního dvora Evropské unie týkající se rovnocenného nahlížení na zpoždění a zrušení letů (rozsudek Soudního dvora ze dne 19. listopadu 2009, C-402/07 a C-432/07) nelze vůči Švýcarské konfederaci použít, neboť Soudní dvůr nařízení pouze nevykládá, nýbrž vytvořil novou skutkovou okolnost.
6. Úspěch odvolání proto závisí na použitelnosti nařízení o právech cestujících v letecké dopravě a výkladu jeho článku 7.
7. I. Použitelnost nařízení o právech cestujících v letecké dopravě závisí na výkladu Dohody mezi Švýcarskou konfederací a Evropským společenstvím o letecké dopravě ze dne 21. června 1999 ve znění rozhodnutí Výboru Společenství-Švýcarsko pro leteckou dopravu č. 2/2010 ze dne 26. listopadu 2010 (dále jen „dohoda o letecké dopravě“).
8. 1. Mezinárodní příslušnost německých soudů vyplývá z místa plnění hlavního předmětu smlouvy, na základě které byl let uskutečněn.
9. a) Příslušnost německých soudů je dána podle čl. 5 bodu 1 písm. b) druhé odrážky Úmluvy o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech ze dne 30. října 2007 (dále jen „Luganská úmluva“), která ve Švýcarsku vstoupila v platnost 1. ledna 2011 (Amtliche Sammlung des Schweizer Bundesrechts [Úřední sbírka švýcarského spolkového práva] 2010, 5609).
10. b) Místem plnění charakteristický služeb, které je rozhodující podle čl. 5 bodu 1 Luganské úmluvy, je v případě cesty letadlem místo přiletu. V projednávané věci je přitom rozhodující místo přiletu posledního letu, neboť letecké spojení bylo plánováno bez delšího pobytu na přestupním letišti (k opačnému případu místa

odletu viz podrobně a s dalšími odkazy: Bundesgerichtshof [Spolkový soudní dvůr, Německo], žádost o rozhodnutí o předběžné otázce ze dne 9. dubna 2013 [*omissis*], bod 9 a násl.).

11. 2. Nárok žalobkyně na náhradu škody závisí na tom, zda lze nařízení o právech cestujících v letecké dopravě použít na let z Bangkoku do Curychu, který provozovala žalovaná.
12. a) Místo odletu ani místo určení tohoto letu se nenachází v členském státu Evropské unie. Žalovaná také není leteckým dopravcem Evropské unie. Podle dohody o letecké dopravě a rozhodnutí č. 1/2006 Výboru Společenství-Švýcarsko pro leteckou dopravu zřízeného podle čl. 23 odst. 4 této dohody (Úř. věst. L 298, 27.10.2006, s. 23) a následujícího rozhodnutí č. 2/2010 (Úř. věst. L 347, 31.12.2010, s. 54; švýcarská úřední sbírka 2011, 205) však musí být nařízení o právech cestujících v letecké dopravě od 1. prosince 2006 používáno také na území Švýcarska. V obou rozhodnutích je nařízení o právech cestujících v letecké dopravě uvedeno jako část přílohy dohody ze dne 21. června 1999. Podle článku 2 dohody platí v příloze uvedená ustanovení v rozsahu, v jakém se týkají letecké dopravy nebo záležitostí přímo souvisejících s leteckou dopravou, jak je uvedeno v příloze této dohody.
13. b) Dosud však nebylo rozhodnuto, zda toto použití zahrnuje také případy, v nichž let odlétá z třetího státu, místo určení se nachází ve Švýcarsku a provozuje jej švýcarská letecká společnost.
14. c) Senát se, stejně jako Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) v zrcadlovém případě letu, který odlétal ze Švýcarska a místo určení se nacházelo ve třetím státě, přiklání k názoru, že jsou zahrnuty i takovéto lety. Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) k tomu uvedl (Bundesgerichtshof [Spolkový soudní dvůr], žádost o rozhodnutí o předběžné otázce ze dne 9. dubna 2013 [*omissis*], bod 23 a násl.):
15. „Rozhodnutím č. 2/2010 výboru pro leteckou dopravu nově vytvořená příloha k dohodě o letecké dopravě stanoví ve druhé odrážce, že pro v příloze uvedené právní akty je nutno v nich obsaženým odkazům na členské státy Evropského Společenství nebo Evropské unie pro účely dohody rozumět tak, že se jimi rozumí také Švýcarsko. Článek 3 odst. 1 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě by mohl tedy být uplatňován tím způsobem, že pro nároky podle tohoto nařízení postačuje, že místo odletu letu nebo místo příletu v případě, že sídlo leteckého dopravce leží v Evropské unii nebo ve Švýcarsku, leží ve Švýcarsku.
16. Takový výklad dohody o letecké dopravě včetně přílohy odpovídá nejen jejímu znění, ale také cíli uvedenému v odůvodnění této dohody, a sice sladit právní předpisy pro leteckou dopravu v rámci Evropy včetně území Švýcarska. Podle něj letečtí dopravci ve Švýcarsku mohou a musí operovat za stejných podmínek jako letečtí dopravci v členských státech Evropské unie. Spotřebitelé a zákazníci leteckých dopravců se mají ve Švýcarsku setkat se stejnou kvalitou, a tedy také

mít možnost uplatnit stejná práva vůči těmto dopravcům ve Švýcarsku jako v členských státech Evropské unie, a letečtí dopravci mají podléhat stejným podmínkám hospodářské soutěže. S tím není možno snadno sloučit, že by nařízení o právech cestujících v letecké dopravě bylo použitelné jen na cestující, kteří na území Švýcarska nastoupí k letu na letiště na území členského státu Evropské unie. Podle čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě se totiž nařízení uplatní také na cestující, kteří letí z letiště v Evropské unii do třetí země.“

17. Často, stejně jako v projednávané věci, také existuje úzká vazba s Evropskou unií. V projednávané věci chtěli postupitelé ihned po zpožděném letu nastoupit na navazující let do Evropské unie, konkrétně do Hamburku. Nařízení samotné spojuje, zejména při stanovení náhrad podle ustanovení článku 7 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, které je rozhodující také v projednávané věci, několik letů dohromady tím způsobem, že rozhodující je cílové místo určení. Pokud bychom v těchto případech chtěli omezit oblast platnosti nařízení, jak je zčásti zastáváno ve Švýcarsku, pouze na takové lety, které létají ze Švýcarska do Evropské unie, pak by to znamenalo nezamýšlené nerovné zacházení s cestujícími podle toho, zda poté nastupují na přímý navazující let do členského státu (viz k tomuto argumentu podrobně Bundesgerichtshof [Spolkový soudní dvůr], žádost o rozhodnutí o předběžné otázce ze dne 9. dubna 2013 [*omissis*], bod 28 a násl.).
18. II. Nárok žalobkyně na náhradu škody dále závisí na tom, zda, v případě kladné odpovědi na první předběžnou otázku, zahrnuje použitelnost nařízení také judikaturu Soudního dvora Evropské unie, že pro účely uplatnění nároku na náhradu se na cestující zpožděných letů může pohlížet jako na cestující zrušených letů, pokud svého cílového místa určení nedosáhnou dříve než tři hodiny po času příletu původně plánovaným leteckým dopravcem.
19. 1. Německá judikatura [*omissis*], se kterou se žalovaná ztotožňuje, na tuto otázku zčásti odpovídá záporně. Podle čl. 1 odst. 2 dohody o letecké dopravě musí být rozsudky a rozhodnutí, které budou vydány po rozhodném datu 2. června 1999, předloženy Švýcarskému konfederaci, aby zde byly uznány a schváleny smíšeným výborem. U rozsudku Soudního dvora Evropské unie ze dne 19. listopadu 2009 ve věci C-402/07 a C-432/07 a u následujících rozsudků tomu tak nebylo. Výše citované soudy z toho dovozují, že v případech, v nichž je žalován švýcarský letecký dopravce, nelze použít tuto judikaturu k odůvodnění nároku, nýbrž je nutno vycházet pouze ze znění nařízení. Použití judikatury Soudního dvora EU, která je každopádně založena na analogii k právům stanoveným nařízením, podle nich představuje významný zásah do státní suverenity Švýcarské konfederace [*omissis*].
20. 2. Soud se přiklání k diferencovanému názoru. Skutečně by tomu mohlo být tak, že se judikatura Soudního dvora Evropské unie týkající se takzvaného velkého zpoždění na švýcarské soudy nevztahuje [*omissis*]. Předkládající soud však není švýcarský soud, nýbrž soud členského státu, a proto je, vztahuje-li se nařízení na švýcarské letecké dopravce, vázán judikaturou vydanou k tomuto nařízení. V

opačném případě by musely soudy členských států používat stejné nařízení na jinak srovnatelné situace různým způsobem podle toho, zda je žalovaný leteckým dopravcem se sídlem ve Švýcarské konfederaci nebo leteckým dopravcem se sídlem v EU. To by však bylo v rozporu s druhou odrážkou nového znění přílohy přijatého rozhodnutím výboru pro leteckou dopravu č. 2/2010, podle něž se odkaz na členské státy EU v nařízení považuje (také) za odkaz na Švýcarskou konfederaci.

21. III. Nárok na náhradu škody závisí nakonec na výkladu článku 7 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, a sice na tom, zda tento nárok existuje i v případě, že oba lety sestavil provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy a byly provozovány různými leteckými dopravci.
22. 1. Nárok žalobce na náhradu není vyloučen proto, že oba lety odlétaly v plánovaný čas odletu a pouze první let měl zpoždění a toto zpoždění bylo kratší než tři hodiny.
23. Lety Bangkok-Curych a Curych-Hamburk jsou ve smyslu nařízení sice dvěma samostatnými lety (viz podrobně: Bundesgerichtshof [Spolkový soudní dvůr], žádost o rozhodnutí o předběžné otázce ze dne 19. července 2016 [*omissis*], bod 17). Jsou-li však samostatné lety přímo navazujícími lety a je-li důsledkem zpoždění prvního letu, jak je tomu v projednávané věci, skutečnost, že cestující navazující let zmeškají, mohou i tak mít nárok na náhradu. To podle judikatury Soudního dvora Evropské unie (SDEU, rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, C-407/07 a C-432/07, Sbírka soudních rozhodnutí 2009 1-10923, [*omissis*] bod 40 a násl., Sturgeon a další; rozsudek ze dne 23. října 2012, C-581/10 a C-629/10, [*omissis*] bod 28 a násl., Nelson a další) a Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) ([*omissis*] žádost o rozhodnutí o předběžné otázce ze dne 19. července 2016 [*omissis*], bod 14) předpokládá, že v cílovém místě určení ve smyslu čl. 2 písm. h) nařízení došlo k časové ztrátě více než tři hodiny. Tento nárok není podmíněn dodržením požadavků týkajících se zpoždění při odletu ve smyslu čl. 6 odst. 1 písm. a) až c) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě (SDEU, rozsudek ze dne 26. února 2013, C-11/11 [*omissis*] bod 37, Folkerts).
24. Tak je tomu v projednávané věci; zejména byla mezi oběma lety pouze krátká plánovaná doba pobytu v Curychu.
25. 2. V projednávané věci však žalovaná nesestavovala lety a také provozovala pouze první zpožděný úsek letu. Lety naopak sestavil provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy.
26. O podobném případě rozhodoval Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) v rámci opravného prostředku „Revision“ podanému proti rozsudku Landgericht Hamburg (Zemský soud v Hamburku) [*omissis*] [*omissis*]. Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) řízení přerušil a Soudnímu dvoru EU předložil žádost o rozhodnutí o předběžné otázce týkající se výkladu nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, která byla v zásadě stejného znění, jako otázka v projednávané

věci. Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) ovšem vzal svou žádost o rozhodnutí o předběžné otázce zpět poté, co žalovaná uznala nárok v projednávané věci. Ve své žádosti Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) (žádost o rozhodnutí o předběžné otázce ze dne 19. července 2016 –[*omissis*], bod 27 a násl.) k tomu uvedl:

27. „d) Ze smyslu a účelu článku 7 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě by mohlo vyplývat, že nárok na náhradu platí pouze v případě, že letecký dopravce, který způsobil zpoždění v cílovém místě určení, schválil složení navazujících letů vydáním nebo schválením potvrzení rezervace. Tato otázka dosud nebyla judikaturou Soudního dvora Evropské unie dostatečně vyjasněna.
28. aa) Z judikatury Soudního dvora vyplývá, že nárok na náhradu škody vzniká v každém případě tehdy, když bylo více navazujících letů zarezervováno u leteckého dopravce, u kterého byl uplatněn nárok na náhradu škody.
29. V rozhodnutích, v nichž nárok na náhradu vyplýval ze zpožděného přiletu do cílového místa určení přímo navazujícího letu, byly navazující lety rezervovány u leteckého dopravce, u kterého byl v původním řízení uplatněn nárok (SDEU, [*omissis*] bod 18, Folkerts [*omissis*]; rozhodnutí ze dne 4. října 2012, C-321/11, [*omissis*] bod 10, 34, Rodriguez Cachafeiro a další). Jiná rozhodnutí Soudního dvora, v nichž byl pojem letu ve smyslu nařízení relevantní, se také týkají případů, v nichž cestující rezervoval všechny relevantní lety u toho leteckého dopravce, u něž později uplatnil nárok na náhradu (viz SDEU [*omissis*] bod 13, Emirates Airlines; [*omissis*] bod 11, Sturgeon a další; SDEU [*omissis*] bod 15, Nelson a další).
30. bb) O takovou situaci se v projednávané věci nejedná.
31. Podle zjištění odvolacího soudu provozovali oba lety různí letečtí dopravci. Rezervace nebyla provedena ani jedním z těchto dopravců, nýbrž cestovní kanceláří. Ta také vystavila potvrzení o rezervaci, které je předloženo jako příloha K1. Chybí zjištění, na jejichž základě by bylo možno vycházet z toho, že žalovaná sama vystavila nebo schválila letenku na oba lety.
32. cc) Pro tuto situaci nevyplývají z nařízení nebo z výše uvedené judikatury Soudního dvora žádné dostatečně jednoznačné závěry.
33. Podle čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení o právech cestujících se nařízení použije, pokud cestující mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let. To podle článku 2 písm. g) nařízení č. 261/2004 vyžaduje, že rezervace byla leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy přijata a evidována. Posledně uvedené se může uskutečnit i prostřednictvím letenky ve smyslu článku 2 písm. f) nařízení č. 261/2004, kterou vydal nebo schválil letecký dopravce nebo jeho pověřený zástupce, nebo prostřednictvím jiného dokladu.
34. Z tohoto nařízení jednoznačně vyplývá, že cestující může mít nárok na náhradu škody vůči provozujícímu leteckému dopravci také tehdy, kdy se tento sice

nepodílel na jednotlivé rezervaci a jejím potvrzení, ale zprostředkovateli nebo provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy umožnil takovou rezervaci registrovat a potvrdit. Leteckému dopravci se v těchto případech musí potvrzení o rezervaci učiněné zprostředkovatelem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy přičítat jako by je učinil sám.

35. Z toho ale nelze bez jakýchkoli pochybností dovodit, že se potvrzení o rezervaci vystavené zprostředkovatelem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy musí také přičítat leteckému dopravci do té míry, do jaké se takové potvrzení týká jiného letu, který je provozován jiným leteckým dopravcem. Ohledně takového letu vystupuje zprostředkovatel nebo provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy jménem leteckého dopravce, který tento jiný let provozuje. Z pohledu dotčených leteckých dopravců se jedná o podobnou situaci, jako když si cestující sám rezervuje u rozdílných leteckých dopravců několik navazujících letů. U posledně jmenovaného případu vychází každopádně Komise ve svých pokynech pro výklad nařízení o právech cestujících v letecké dopravě z toho, že nárok na náhradu škody nevzniká [pokyny Komise ze dne 10. června 2016, C(2016) 3502 final, s. 18 bod 4 písm. d) pododstavec A, bod ii)].
36. dd) Podle názoru senátu však hovoří více skutečností pro to, aby nárok na náhradu škody byl přiznán i tehdy, když bylo potvrzení o rezervaci pro navazující lety vydáno provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy.
37. (1) Nařízení stanoví pro odlišné formy potvrzení o rezervaci v zásadě stejné právní následky. V bodu 5 odůvodnění uvedeného nařízení je navíc zdůrazněno, že ochrana by se měla uplatnit i na cestující v rámci letů, které tvoří součást souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy. Kromě toho by odpovědnost za lety, které sestavil provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, byla v souladu s cílem zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících a brát zřetel na požadavky ochrany spotřebitele, který je definován v bodech jedna až čtyři odůvodnění, jakož i se zásadou z toho odvozenou Soudním dvorem, že ustanovení nařízení, která cestujícím přiznávají nároky, musí být vykládána široce (k tomu SDEU [*omissis*] bod 45, Sturgeon a další), zatímco pojmy v ustanovení, které zakládá výjimku z určité zásady nebo konkrétněji z pravidel Společenství směřujících k ochraně spotřebitelů, musejí být v zásadě vykládány restriktivně (viz SDEU, rozsudek ze dne 22. prosince 2008, C-549/09, Sbírka soudních rozhodnutí 2008, I-11061, [*omissis*] bod 17, Wallentin-Hermann).
38. (2) Potvrzení nároku na náhradu škody je podle názoru senátu také v souladu se zásadou odpovědnosti za povinnost poskytnout plnění potvrzené rezervací, kterou zdůrazňuje Soudní dvůr.
39. V případě, kdy letecký dopravce, u kterého byly rezervovány dva navazující lety, odepře nástup na palubu u druhého letu za předpokladu, že cestující již nemůže tento let kvůli zpoždění prvního letu stihnout, Soudní dvůr potvrdil vznik nároku na náhradu. Za rozhodující považoval, že nárok má vyvážit nepohodlí, které je způsobeno nevratnou časovou ztrátou v délce tří hodin a více, a že provozující

letecký dopravce každopádně musí nést odpovědnost za toto nepohodlí, je-li zřejmé, že je způsobil - ať tím, že nese odpovědnost za zpoždění prvního, jím provozovaného letu, nebo tím, že nesprávně předpokládal, že dotyční cestující nebudou schopni se dostavit včas k nástupu na palubu letadla následujícího letu, anebo prodal letenky na návazné lety, pro které byl čas na nástup do letadla následujícího letu nedostatečný (SDEU [omissis] [omissis] bod 34, Rodriguez Cachafeiro a další).

40. Každopádně z pohledu cestujícího, k jehož ochraně nárok na náhradu škody slouží, se jedná o srovnatelnou situaci, jako když letecký dopravce letenku pro navazující lety sice sám nevydal ani nepotvrdil, ale provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy umožnil takovou letenku vydat a tím také naplánovat lety provozované rozdílnými leteckými dopravci.
41. ee) Přesto senát spatřuje překážky k tomu, aby mohl rozhodnout ve věci samé.
42. Z uvedených důvodů se sice zdá, že zásady vymezené Soudním dvorem lze na skutkovou situaci v projednávaném případě analogicky uplatnit. Z dosavadních rozhodnutí Soudního dvora to však nevyplývá jednoznačně.“
43. C. Senát předkládajícího soudu má za to, že o odvolání žalobkyně nemůže být rozhodnuto bez odpovědi na otázky předložené v žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce.

[omissis]