

**Predmet C-918/19**

**Zahtjev za prethodnu odluku**

**Datum podnošenja:**

16. prosinca 2019.

**Sud koji je uputio zahtjev:**

Landgericht Hamburg (Njemačka)

**Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:**

9. prosinca 2019.

**Tužitelj i žalitelj:**

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

**Tuženik i druga stranka u žalbenom postupku:**

Swiss International Air Lines AG

---

**Landgericht Hamburg (Zemaljski sud u Hamburgu, Njemačka)**

[*omissis*]

**Rješenje**

U predmetu

**GDVI Verbraucherhilfe GmbH**, [*omissis*] 90402 Nürnberg

**- tužitelj i žalitelj -**

[*omissis*]

protiv

**SWISS International Air Lines AG**, [*omissis*] 4052 Basel, Švicarska

**- tuženika i druge stranke u žalbenom postupku -**

[*omissis*]

Landgericht Hamburg (Zemaljski sud u Hamburgu) [*omissis*] 9. prosinca 2019. odlučuje:

I. Postupak se prekida.

II. Na temelju članka 267. UFEU-a Sudu Europske unije upućuju se sljedeća pitanja u pogledu tumačenja Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (SL 2004., L 46, [**orig. str. 2.**] str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21. i ispravak SL 2019., L 119., str. 202.) i Sporazuma između Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o zračnom prometu od 21. lipnja 1999., kako je izmijenjen Odlukom br. 2/2010 Odbora za zračni promet Zajednica/Švicarska od 26. studenoga 2010.:

1. Treba li Sporazum između Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o zračnom prometu od 21. lipnja 1999., kako je izmijenjen Odlukom br. 2/2010 Odbora za zračni promet Zajednica/Švicarska od 26. studenoga 2010., tumačiti na način da se Uredba (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 u skladu sa svojim člankom 3. stavkom 1. točkom [(b)] primjenjuje i na putnike koji letom iz treće zemlje slete u zračnu luku u Švicarskoj kako bi potom pristupili letu u državu članicu?

2. U slučaju potvrdnog odgovora na prvo pitanje: obuhvaća li se tom primjenom koja se odnosi na sudove države članice i sudska praksa Suda na temelju koje se putnike čiji letovi kasne, u pogledu primjene prava na odštetu može izjednačiti s putnicima čiji su letovi otkazani (presuda Suda od 19. studenoga 2009., C-402/07 i C-432/07)?

3. Postoji li pravo na odštetu na temelju članka 7. Uredbe i u slučaju kada putnik zbog relativno malog kašnjenja u dolasku propusti izravno povezani let, što ima za posljedicu kašnjenje od tri [**orig. str. 3.**] ili više sati na konačno odredište, pri čemu su ta dva leta izveli različiti zračni prijevoznici, a rezervaciju je izvršio organizator putovanja koji je isplanirao letove za svoje klijente?

Obrazloženje:

1. A. Tužitelj na temelju prava koje mu je preneseno traži od tuženika odštete u iznosu od 600 eura svaka, u skladu s Uredbom (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (SL 2004.,

- L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21. i ispravak SL 2019., L 119, str. 202.) (u daljnjem tekstu: Uredba, Uredba o pravima putnika). U skladu s privremenim rezultatom izvođenja dokazâ tužitelj ima aktivnu procesnu legitimaciju.
2. Oba ustupitelja rezervirala su preko organizatora putovanja letove za 14. svibnja 2016. iz zračne luke Bangkok Suvarnabhumi Intl preko Züricha do Hamburga. Let iz Bangkoka do Züricha, koji je izvodio tuženik, trebao je sletjeti u Zürich u 19.30. Ustupitelji su nakon toga u 20.20 trebali letjeti do Hamburga sa zračnim prijevoznikom Eurowings. Nesporno je da je let sletio u Zürich tek u 20.20. U skladu s privremenim rezultatom izvođenja dokazâ, ustupitelji su propustili svoj povezani let do Hamburga te su u Hamburg stigli tek u 10.30 sljedećeg dana odnosno uz zakašnjenje od 12 sati i 45 minuta. Tuženik sa sjedištem **[orig. str. 4]** u Švicarskoj Konfederaciji, preusmjerio je ustupitelje na let sljedećeg dana te se pobrinuo za skrb na licu mjesta i smještaj u hotelu.
  3. Amtsgericht (Općinski sud, Njemačka) je odbio tužbu. Tužitelj žalbom ustraje u svojem tužbenom zahtjevu. Tuženik osporava žalbu.
  4. B. Za donošenje odluke o žalbi potrebna je odluka Suda Europske unije o trima prethodnim pitanjima.
  5. Amtsgericht (Općinski sud) je smatrao da se sudska praksa Suda Europske unije u pogledu izjednačavanja kašnjenjâ s otkazivanjima (presuda Suda od 19. studenoga 2009., C-402/07 i C-432/07) ne primjenjuje na Švicarsku Konfederaciju jer se tom sudskom praksom nije samo tumačila Uredba, nego su se ustanovile nove činjenice.
  6. Stoga prihvaćanje žalbe ovisi o primjeni Uredbe o pravima putnika i o tumačenju članka 7. Uredbe o pravima putnika.
  7. I. Primjena Uredbe o pravima putnika ovisi o tumačenju Sporazuma između Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o zračnom prometu od 21. lipnja 1999., kako je izmijenjen Odlukom br. 2/2010 Odbora za zračni promet **[orig. str. 5]** Zajednica/Švicarska od 26. studenoga 2010. (u daljnjem tekstu: Sporazum o zračnom prometu).
  8. 1. Međunarodna nadležnost njemačkih sudova proizlazi iz mjesta izvršenja glavne usluge iz ugovora na kojem se temelji let.
  9. (a) Njemački sudovi nadležni su na temelju članka 5. stavka 1. točke (b) druge alineje Konvencije od 30. listopada 2007. o nadležnosti te priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima (u daljnjem tekstu: Luganska konvencija) koja je za Švicarsku stupila na snagu 1. siječnja 2011. (Službeni zbornik švicarskog saveznog prava 2010., 5609).
  10. (b) Mjestom izvršenja karakterističnih usluga, koje je relevantno u pogledu članka 5. stavka 1. Luganske konvencije, u slučaju putovanja zrakoplovom treba

smatrati i odredište. Pritom je u ovom slučaju relevantno odredište zadnjeg leta jer se predviđala zračna veza bez značajnijeg zadržavanja u transfernoj zračnoj luci (vidjeti opširnije sličan slučaj koji se odnosi na polazište i navedenu sudsku praksu u zahtjevu za prethodnu odluku od 9. travnja 2013. [*omissis*], t. 9. i sljedeće, koji je Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud, Njemačka) uputio Sudu).

11. 2. Tužiteljevo pravo na odštetu ovisi o tome primjenjuje li se Uredba o pravima putnika na let iz Bangkoka do Züricha koji je izveo tuženik.
12. (a) Ni polazište ni konačno odredište tog leta [**orig. str. 6.**] ne nalaze se u državi članici Europske unije. Tuženik također nije zračni prijevoznik Europske unije. Međutim, u skladu sa Sporazumom o zračnom prometu i Odlukom br. 1/2006 Odbora za zračni promet Zajednica/Švicarska određenog na temelju članka 23. stavka 4. tog sporazuma (SL 2006., L 298, str. 23.) te sljedećom Odlukom br. 2/2010 (SL 2010., L 347, str. 54.; Švicarski službeni zbornik 2011., 205), Uredbu o pravima putnika treba od 1. prosinca 2006. primjenjivati i na područje Švicarske. U obje se odluke Uredba o pravima putnika navodi kao dio Priloga Sporazumu od 21. lipnja 1999. U skladu s člankom 2. Sporazuma, odredbe navedene u Prilogu primjenjuju se u onoj mjeri u kojoj se odnose na zračni promet ili na pitanja izravno vezana uz zračni promet, kao što se navodi u Prilogu.
13. (b) Međutim, dosad se još nije odlučivalo o pitanju obuhvaćaju li se tom primjenom i slučajevi u kojima se polazište leta nalazi u trećoj zemlji, konačno odredište u Švicarskoj, a let izvodi švicarski zračni prijevoznik.
14. (c) Kao što to Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) smatra u sličnom slučaju koji se odnosi na let s polazištem na području Švicarske te konačnim odredištem u trećoj zemlji, ovo sudsko vijeće također smatra da su obuhvaćeni i takvi letovi. Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) u tom je pogledu naveo (zahtjev za prethodnu odluku od 9. travnja 2013. [*omissis*], t. 23. i sljedeća, koji je Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) uputio Sudu):
15. „U drugoj alineji Priloga, kako ga je Odbor za zračni promet izmijenio Odlukom br. 2/2010 i koji je dodan Sporazumu o zračnom prometu, pojašnjava se da se za potrebe Sporazuma upućivanje na države članice Europske zajednice ili [**orig. str. 7.**] Europske unije, koje je sadržano u pravnim aktima navedenima u Prilogu, treba shvatiti na način da se ono odnosi i na Švicarsku. Posljedično bi se članak 3. stavak 1. Uredbe o pravima putnika mogao primijeniti na način da je u pogledu prava na temelju te uredbe dostatno da se polazište ili, u slučaju kada se sjedište zračnog prijevoznika nalazi u Europskoj uniji ili u Švicarskoj, odredište leta nalazi u Švicarskoj.
16. Takvo tumačenje Sporazuma o zračnom prometu i Priloga bilo bi u skladu s njegovim tekstom i s ciljem navedenim u preambuli tog sporazuma koji se odnosi na to da se odredbe o zračnom prometu unutar Europe, uključujući područje Švicarske, trebaju uskladiti. U skladu s tim odredbama, zračni prijevoznici u

Švicarskoj trebaju moći djelovati i moraju djelovati pod istim uvjetima kao i zračni prijevoznici u državama članicama Europske unije. Potrošačima i korisnicima zračnih prijevoznika treba osigurati isti standard kvalitete u Švicarskoj te oni posljedično u odnosu na te prijevoznike trebaju moći ostvariti jednaka prava u Švicarskoj kao i u državama članicama Europske unije, dok se na same zračne prijevoznike trebaju primjenjivati isti uvjeti tržišnog natjecanja. S time bi se teško mogla uskladiti situacija u kojoj se Uredba o pravima putnika primjenjuje samo na putnike koji na području Švicarske pristupaju letu do zračne luke koja se nalazi na području države članice Europske unije. Naime, u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) Uredbe o pravima putnika, Uredba se treba primjenjivati i na putnike koji iz zračne luke Europske unije lete u treću zemlju.”

17. Usto često, kao i u ovom slučaju, postoji uska poveznica s **[orig. str. 8.]** Europskom unijom. Ustupitelji su u predmetnom slučaju neposredno nakon leta koji je kasnio željeli pristupiti povezanom letu u Europsku uniju, odnosno u Hamburg. Samom uredbom međusobno se povezuje više takvih letova na način da se u obzir uzima krajnje odredište, osobito prilikom utvrđivanja odštete u skladu s člankom 7. Uredbe o pravima putnika koje je odlučujuće i u ovom slučaju. Ako bi se u tim slučajevima područje primjene Uredbe ograničilo samo na letove iz Švicarske u Europsku uniju, kao što se to djelomično predlaže u Švicarskoj, to bi dovelo do neželjenog nejednakog postupanja prema putnicima, ovisno o tome pristupaju li nakon toga izravno povezanom letu u državu članicu (u pogledu tog argumenta opširnije vidjeti zahtjev za prethodnu odluku od 9. travnja 2013. [omissis] t. 28. i sljedeća, koji je Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) uputio Sudu).
18. II. Osim toga, u slučaju potvrdnog odgovora na prvo prethodno pitanje, tužiteljevo pravo na odštetu ovisi i o tome obuhvaća li se primjenom Uredbe i sudska praksa Suda Europske unije koja se odnosi na to da putnici čiji letovi kasne, u pogledu primjene prava na odštetu mogu biti izjednačeni s putnicima čiji su letovi otkazani ako ne stignu na konačno odredište ranije od tri sata nakon dolaska koji je zračni prijevoznik prvotno planirao.
19. 1. Odgovor na to pitanje u njemačkoj je sudskoj praksi [omissis], koju je prihvatio tuženik, djelomično negativan. U skladu s člankom 1. stavkom 2. **[orig. str. 9.]** Sporazuma o zračnom prometu, presude i odluke koje su donesene nakon 2. lipnja 1999. trebaju se dostaviti Švicarskoj Konfederaciji kako bi se tamo priznale i kako bi ih Zajednički odbor odobrio. To se nije dogodilo s presudom Suda Europske unije od 19. studenoga 2009. u predmetu C-402/07 i C-432/07 kao ni s presudama koje su uslijedile nakon toga. Prethodno navedeni sudovi na temelju toga zaključuju da u slučajevima u kojima je tužen švicarski zračni prijevoznik ne mogu primjenjivati tu sudsku praksu za potrebe obrazloženja prava, nego mogu uzeti u obzir samo tekst Uredbe. Primjena sudske prakse Suda, koja se u svakom slučaju temelji na analogiji s utvrđenim pravima, predstavlja znatno zadiranje u državni suverenitet Švicarske Konfederacije [omissis].

20. 2. Ovaj sud je sklon drukčijem stajalištu. Točno je da se navedena sudska praksa Suda Europske unije u pogledu takozvanog dužeg kašnjenja doista ne odnosi na švicarske sudove [*omissis*]. Međutim, sud koji je uputio zahtjev nije švicarski sud, nego sud države članice i stoga je, ako se Uredba primjenjuje na švicarske zračne prijevoznike, obavezan postupati u skladu sa sudskom praksom koja proizlazi iz te uredbe. U suprotnom bi sudovi država članica istu uredbu trebali različito primjenjivati na inače usporedive situacije, ovisno o tome je li [**orig. str. 10.**] tuženik zračni prijevoznik sa sjedištem u Švicarskoj Konfederaciji ili zračni prijevoznik sa sjedištem u Uniji. Međutim, to bi bilo protivno drugoj alineji Priloga, kako ga je izmijenio Odbor o zračnom prometu Odlukom br. 2/2010, u skladu s kojom se upućivanje na države članice Unije u Uredbi treba (također) shvatiti kao upućivanje na Švicarsku Konfederaciju.
21. III. U konačnici, pravo na odštetu ovisi o tumačenju članka 7. Uredbe o pravima putnika, odnosno o tome postoji li to pravo i ako je oba leta isplanirao tour operator i ako su oba leta izveli različiti zračni prijevoznici.
22. 1. Tužiteljevo pravo na odštetu nije isključeno zato što su se oba leta izvela u planiranom trenutku i jer je kasnio samo prvi let te je to kašnjenje iznosilo manje od tri sata.
23. Točno je da je u pogledu letova Bangkok-Zürich i Zürich-Hamburg riječ o dvama odvojenim letovima u smislu Uredbe (u pogledu toga, vidjeti opširnije: zahtjev za prethodnu odluku od 19. srpnja 2016. [*omissis*], t. 17., koji je Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) uputio Sudu). Međutim, ako je u pogledu odvojenih letova riječ o izravno povezanim letovima i ako kašnjenje prvog leta, kao što je to slučaj u ovom predmetu, dovede do toga da putnici zakasne na povezani let, i u tom slučaju može postojati pravo na odštetu. Time se u skladu sa sudskom praksom Suda Europske unije (presude Suda od 19. studenoga 2009., C-407/07 i C-432/07, Zb. 2009 1-10923, [*omissis*] t. 40. i sljedeće – Sturgeon i dr.; od 23. listopada 2012. [**orig. str. 11.**], C-581/10 i C-629/10, [*omissis*], t. 28. i sljedeće – Nelson i dr.) i Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) ([*omissis*] zahtjev za prethodnu odluku od 19. srpnja 2016. [*omissis*], t. 14.) pretpostavlja da je došlo do kašnjenja na konačno odredište od tri sata ili više u smislu članka 2. točke (h) Uredbe. To pravo ne zahtijeva ispunjenje uvjeta u pogledu kašnjenja leta u polasku u smislu članka 6. stavka 1. točaka (a) do (c) Uredbe o pravima putnika (presuda Suda od 26. veljače 2013., C-11/11, [*omissis*] t. 37. – Folkerts).
24. To je slučaj u ovom predmetu. Konkretno, između oba leta planiralo se samo kratko zadržavanje u Zürichu.
25. 2. Međutim, u ovom slučaju tuženik nije sam isplanirao letove, nego je samo izveo prvi dio leta koji je kasnio. Naprotiv, letove je isplanirao tour operator.
26. Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) je u okviru revizije protiv presude Landgerichta Hamburg (Zemaljski sud u Hamburgu, Njemačka) [*omissis*] odlučivao o sličnom slučaju [*omissis*]. Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) je

prekinuo postupak te je Sudu uputio pitanje u pogledu tumačenja Uredbe o pravima putnika koje je u bitnome slično jednom od pitanja u ovom predmetu. Međutim, Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) je povukao prethodno pitanje nakon što je tuženik priznao tužbeni zahtjev u slučaju o kojem se odlučivalo u tom predmetu. Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) (zahtjev za prethodnu odluku od 19. srpnja 2016. [*omissis*] t. 27. i sljedeće, koji je Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) uputio Sudu) je u tom pogledu naveo:

27. „(d) Iz smisla i svrhe članka 7. Uredbe o pravima putnika moglo bi proizlaziti da pravo na odštetu postoji samo [**orig. str. 12.**] ako je zračni prijevoznik koji je prouzročio kašnjenje u dolasku na konačno odredište odobrio kombinaciju uzastopnih letova tako da je izdao ili odobrio potvrdu rezervacije. To pitanje nije konačno pojašnjeno u sudskoj praksi Suda Europske unije.
28. (aa) Iz sudske prakse Suda proizlazi da pravo na odštetu može u svakom slučaju postojati ako se rezervira više uzastopnih letova kod zračnog prijevoznika od kojeg se može tražiti isplata odštete.
29. U odlukama u kojima je pravo na odštetu proizašlo iz kašnjenja u dolasku na konačno odredište izravno povezanog leta, uzastopni su se letovi rezervirali kod zračnog prijevoznika od kojeg se u glavnom postupku tražila isplata odštete (presuda Suda, [*omissis*] t. 18. – Folkerts [*omissis*]; rješenje od 4. listopada 2012., C-321/11, [*omissis*] t. 10., 34. – Rodriguez Cachafeiro i dr.). Ostale odluke Suda u kojima je bio važan pojam leta u smislu Uredbe, također se odnose na slučajeve u kojima je putnik rezervirao sve relevantne letove kod zračnog prijevoznika od kojeg je poslije tražio isplatu odštete (vidjeti presude Suda [*omissis*] t. 13. – Emirates Airlines; [*omissis*] t. 11. – Sturgeon i dr.; [*omissis*] t. 15. – Nelson i dr.).
30. (bb) To nije slučaj u ovom predmetu.
31. U skladu s utvrđenjima žalbenog suda, dva su predmetna [**orig. str. 13.**] leta izveli različiti zračni prijevoznici. Rezervacija nije izvršena kod tih prijevoznika, nego kod tour operatora. Potonji je tour operator također izdao potvrdu rezervacije koja je podnesena kao Prilog K1. Zbog nedostatka odgovarajućih utvrđenja, ne može se poći od toga da je tuženik sam izdao ili odobrio kartu za oba leta.
32. (cc) U pogledu te situacije, iz Uredbe i navedene sudske prakse Suda ne može se s dostatnom sigurnošću izvesti zaključak.
33. Uredba o pravima putnika je, u skladu sa svojim člankom 3. stavkom 2. točkom (a), primjenjiva samo ako putnik ima potvrđenu rezervaciju za određeni let. Time se u skladu s člankom 2. točkom (g) Uredbe o pravima putnika pretpostavlja da su rezervaciju prihvatili i potvrdili zračni prijevoznik ili tour operator. To može biti u obliku karte u smislu članka 2. točke (f) Uredbe o pravima putnika, koju je izdao ili odobrio zračni prijevoznik ili njegov ovlaštenu agent, ili u obliku drugog dokumenta.

34. Iz te odredbe nedvojbeno proizlazi da putnik može imati pravo na odštetu od stvarnog zračnog prijevoznika čak i ako on nije sudjelovao u pojedinačnoj rezervaciji ili njezinom potvrđivanju, ali je dopustio posredniku ili tour operatoru da prihvaća i potvrđuje takve rezervacije. Zračnom se prijevozniku mora u tim slučajevima moći pripisati odgovornost za potvrdu rezervacije koju je izdao posrednik ili tour operator. **[orig. str. 14.]**
35. Međutim, iz ovoga se ne može nedvojbeno zaključiti da se zračnom prijevozniku može pripisati odgovornost za potvrdu rezervacije koju je izdao posrednik ili tour operator ako se ona odnosi na drugi let koji izvodi drugi zračni prijevoznik. U pogledu takvog leta, posrednik ili tour operator stupaju na mjesto zračnog prijevoznika koji izvodi taj let. Sa stajališta dotičnih zračnih prijevoznika situacija je stoga slična kao kad putnik sam napravi više odvojenih rezervacija kod različitih zračnih prijevoznika za uzastopne letove. U pogledu potonje situacije, Komisija u svojim Smjernicama za tumačenje Uredbe u svakom slučaju pretpostavlja da ne postoji pravo na odštetu (Smjernice Komisije od 10. lipnja 2016., C(2016) 3502 *final*, str. 18., 4 d A ii).
36. (dd) Prema mišljenju ovog vijeća, ipak postoje određene okolnosti koje govore u prilog prihvaćanju zahtjeva za odštetu također i kada je potvrdu rezervacije za uzastopne letove izdao tour operator.
37. (1) Uredba za različite vrste potvrda rezervacija načelno predviđa iste pravne učinke. Osim toga, u uvodnoj izjavi 5. se ističe da bi zaštita trebala obuhvaćati i putnike u okviru paket putovanja. Nadalje, obveza plaćanja odštete za letove, koje je isplanirao tour operator, bila bi u skladu s ciljem utvrđenim u uvodnim izjavama 1. do 4. koji se odnosi na osiguravanje visoke razine zaštite putnika i na to da bi se trebalo voditi računa o obvezama zaštite potrošača te u skladu s načelom koje je Sud utvrdio na temelju tog cilja, a koje se odnosi na to da odredbe Uredbe, na temelju kojih se **[orig. str. 15.]** putnicima priznaju prava, treba široko tumačiti (vidjeti u tom pogledu presudu Suda *[omissis]* t. 45 – *Sturgeon i dr.*), dok pojmove u odredbi kojom se odstupa od načela ili, konkretnije, od odredbi Zajednice o zaštiti potrošača načelno treba tumačiti usko (vidjeti u tom pogledu presudu Suda od 22. prosinca 2008., C-549/09, Zb. 2008, 1-11061, *[omissis]* t. 17.– *Wallentin-Hermann*).
38. (2) Prema mišljenju ovog vijeća, priznanje prava na odštetu također je u skladu s prethodno istanutim stajalištem Suda o odgovornosti za obveze izvršenja preuzete potvrdom rezervacije.
39. U slučaju u kojem zračni prijevoznik kod kojeg su rezervirana dva uzastopna leta odbije prijevoz na drugom letu pod pretpostavkom da putnik više ne može stići na taj let zbog kašnjenja prvog leta, Sud je priznao pravo na odštetu. U tom je pogledu smatrao odlučujućim da se pravom na odštetu trebaju nadoknaditi neugodnosti koje nastaju zbog nepovratnog vremenskog gubitka od tri sata ili više te da stvarni zračni prijevoznik treba odgovarati za te neugodnosti u svakom slučaju ako se utvrdi da za njih treba odgovarati, bilo zato što treba snositi



posljedice za kašnjenje prvog leta koji je sam izveo, bilo zato što je pogrešno pretpostavio da dotični putnici ne mogu na vrijeme doći na ukrcaj povezanog leta ili jer je prodao karte za uzastopne letove u pogledu kojih vrijeme, koje je bilo na raspolaganju, nije bilo dovoljno kako bi se stiglo na povezani let (presuda Suda [omissis] **[orig. str. 16.]** [omissis] t. 34 – Rodriguez Cachafeiro i dr.).

40. U svakom slučaju, iz perspektive putnika čijoj zaštiti služi pravo na odštetu, usporediva situacija postoji u slučaju u kojem zračni prijevoznik nije doduše sam izdao ili odobrio karte za uzastopne letove, ali je tour operatoru dao mogućnost da izdaje takve karte i time da planira letove koje izvode različiti zračni prijevoznici.
41. (ee) Međutim, vijeće smatra da je spriječeno u donošenju vlastite odluke.
42. Točno je da se odgovarajuća primjena načela koja je utvrdio Sud na situaciju o kojoj treba odlučiti u ovom slučaju čini očitom iz navedenih razloga. Međutim, ta primjena ne proizlazi nedvojbeno iz dosadašnjih odluka Suda.”
43. C. Stoga ovo sudsko vijeće smatra da se o tužiteljevoj žalbi ne može odlučiti a da se prije toga ne odgovori na prethodna pitanja.

[omissis]

RADNI DOKUMENT