

**Zadeva C-918/19**

**Predlog za sprejetje predhodne odločbe**

**Datum vložitve:**

16. december 2019

**Predložitveno sodišče:**

Landgericht Hamburg (Nemčija)

**Datum predložitvene odločbe:**

9. december 2019

**Tožeča stranka in pritožnica:**

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

**Tožena stranka in nasprotna stranka v pritožbenem postopku:**

Swiss International Air Lines AG

---

**Landgericht Hamburg (deželno sodišče v Hamburgu, Nemčija)**

[...] (ni prevedeno)

**Sklep**

V zadevi

**GDVI Verbraucherhilfe GmbH**, [...] (ni prevedeno) 90402 Nürnberg

**- tožeča stranka in pritožnica -**

[...] (ni prevedeno)

proti

**SWISS International Air Lines AG**, [...] (ni prevedeno) 4052 Basel, Švica

**- tožena stranka in nasprotna stranka v pritožbenem postopku -**

[...] (ni prevedeno)

Landgericht Hamburg (deželno sodišče v Hamburgu) [...] (ni prevedeno)  
9. decembra 2019 sklene:

I. Postopek se prekine.

II. Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267 PDEU o razlagi Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10) in Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu z dne 21. junija 1999, kot je bil spremenjen s Sklepom št. 2/2010 Skupnega odbora Skupnosti in Švice za zračni promet z dne 26. novembra 2010, predložijo ta vprašanja:

1. Ali je treba Sporazum med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu z dne 21. junija 1999, kot je bil spremenjen s Sklepom št. 2/2010 Skupnega odbora Skupnosti in Švice za zračni promet z dne 26. novembra 2010, razlagati tako, da se Uredba (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 v skladu s svojim členom 3(1)(a) uporablja tudi za potnike na letu iz tretje države, ki pristanejo na letališču v Švici, da bi se nato vkrcali na letalo za let v državo članico?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen: ali ta upoštevnost pomeni, da je za sodišča države članice upoštevna tudi sodna praksa Sodišča EU, v skladu s katero se lahko potniki na letih, ki so imeli zamudo, glede uporabe pravice do odškodnine obravnavajo enako kot potniki na letih, ki so bili odpovedani (sodba Sodišča EU z dne 19. novembra 2009, C-402/07 in C-432/07)?

3. Ali pravica do odškodnine v skladu s členom 7 Uredbe obstaja tudi v primeru, če potnik zaradi sorazmerno majhne zamude pri prihodu zamudi neposredni povezovalni let, posledica česar je zamuda treh ur ali več v končnem namembnem kraju, pri čemer pa sta leta opravila različna letalska prevoznika, rezervacijo pa je potrdil organizator potovanja, ki je sestavil leta za svoji stranki?

Obrazložitev:

1. A. Tožeča stranka, ki sta ji bili odstopljeni terjatvi, od tožene stranke v skladu z Uredbo (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10; v nadaljevanju: Uredba, Uredba št. 261/2004) zahteva plačilo odškodnin v

vsakokratni višini 600 EUR. Tožeča stranka je na podlagi začasnega izida dokaznega postopka aktivno legitimirana.

2. Odstopnika terjatev sta preko organizatorja potovanja za 14. maj 2016 rezervirala leta z letališča Bangkok Suvarnabhumi Intl preko Zürich v Hamburg. Letalo za let iz Bangkoka v Zürich, ki ga je opravila tožena stranka, bi moralo v Zürichu pristati ob 19.30. Nato naj bi odstopnika terjatev ob 20.20 z letalsko družbo Eurowings letela v Hamburg. Letalo je v Zürichu pristalo šele ob 20.20, kar ni sporno. Na podlagi začasnega izida dokaznega postopka sta odstopnika terjatev zamudila svoj povezovalni let v Hamburg in tja prispela ob 10.30 naslednjega dne, torej z zamudo 12 ur in 45 minut. Tožena stranka, ki ima sedež v Švicarski konfederaciji, je odstopnika terjatev preusmerila na let, ki je bil predviden naslednji dan, ter uredila oskrbo na kraju samem in prenočitev v hotelu.
3. Prvostopenjsko sodišče je tožbo zavrnilo. Tožeča stranka s pritožbo vztraja pri tožbenem zahtevku. Tožena stranka tej pritožbi nasprotuje.
4. B. Pred odločitvijo o pritožbi mora Sodišče Evropske unije odgovoriti na tri vprašanja za predhodno odločanje.
5. Prvostopenjsko sodišče je zavzelo stališče, da sodne prakse Sodišča Evropske unije o enakem obravnavanju zamud in odpovedi (sodba Sodišča z dne 19. novembra 2009, C-402/07 in C-432/07) ni mogoče uporabiti za Švicarsko konfederacijo, saj ne le razlaga Uredbo, ampak je ustvarila nov dejanski stan.
6. Zato je uspeh pritožbe odvisen od upoštevnosti Uredbe št. 261/2004 in razlage njenega člena 7.
7. I. Upoštevnost Uredbe št. 261/2004 je odvisna od razlage Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu z dne 21. junija 1999, kot je bil spremenjen s Sklepom št. 2/2010 Skupnega odbora Skupnosti in Švice za zračni promet z dne 26. novembra 2010 (v nadaljevanju: Sporazum o zračnem prometu).
8. 1. Mednarodna pristojnost nemških sodišč izhaja iz kraja izvedbe glavne storitve po pogodbi, ki je podlaga za let.
9. (a) V skladu s členom 5, točka 1(b), druga alineja, Konvencije o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah z dne 30. oktobra 2007 (v nadaljevanju: Luganska konvencija), ki je za Švico začela veljati 1. januarja 2011 (Amtliche Sammlung des Schweizer Bundesrechts 2010, 5609 [uradna zbirka švicarskega zveznega prava 2010]), so nemška sodišča pristojna za to zadevo.
10. (b) Za kraj izvedbe tipičnih storitev, ki je upošteven pri členu 5, točka 1, Luganske konvencije, se pri potovanju z letalom šteje tudi namembni kraj. Pri tem je v obravnavanem primeru upošteven namembni kraj zadnjega leta, saj je bil povezovalni let načrtovan s postankom na prestopnem letališču, ki ni vreden

omembe (za obratni primer kraja odhoda glej podrobno in z nadaljnjim sklicevanjem: BGH (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija), predložitvena odločba z dne 9. aprila 2013 [...] (ni prevedeno), vložena pri Sodišču, točka 9 in naslednje).

11. 2. Pravica tožeče stranke do odškodnine je odvisna od tega, ali Uredba št. 261/2004 velja za let iz Bangkoka v Zürich, ki ga je opravila tožena stranka.
12. (a) Niti kraj odhoda niti namembni kraj tega leta nista v državi članici Evropske unije. Prav tako tožena stranka ni letalski prevoznik iz Evropske unije. Vendar se Uredba št. 261/2004 na podlagi Sporazuma o zračnem prometu in Sklepa št. 1/2006 Skupnega odbora Skupnosti in Švice za zračni promet, ki je bil ustanovljen na podlagi člena 23(4) tega sporazuma (UL 2006, L 298, str. 23), in naslednjega Sklepa št. 2/2010 (UL 2010, L 347, str. 54; Schweizer AS 2011, 205) od 1. decembra 2006 uporablja tudi za ozemlje Švice. V obeh sklepih je Uredba št. 261/2004 navedena kot del priloge k Sporazumu z dne 21. junija 1999. V skladu s členom 2 tega sporazuma se njegove, v prilogi navedene določbe uporabljajo na področju zračnega prometa ali zadev, ki so neposredno povezane z zračnim prometom, kot so navedene v Prilogi k temu sporazumu.
13. (b) Vendar Sodišče doslej še ni presodilo, ali ta uporaba zajema tudi primere, v katerih je kraj odhoda leta tretja država, je njegov namembni kraj v Švici in ga opravi švicarska letalska družba.
14. (c) Senat se kot Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) v obratnem primeru leta, katerega kraj odhoda je bil v Švici, njegov namembni kraj pa v tretji državi, nagiba k stališču, da so zajeti tudi taki leti. Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) je v zvezi s tem navedlo (BGH, predložitvena odločba z dne 9. aprila 2013 [...] (ni prevedeno), vložena pri Sodišču, točki 23 in 24):
15. „V prilogi k Sporazumu o zračnem prometu, ki jo je s Sklepom št. 2/2010 na novo sprejel Odbor za zračni promet, je v drugi alineji določeno, da je treba pri pravnih aktih iz Priloge v njih vsebovano sklicevanje na države članice Evropske skupnosti ali Evropske unije za namen Sporazuma razumeti tako, da se nanaša tudi na Švico. Člen 3(1) Uredbe št. 261/2004 bi bilo zato mogoče uporabljati tako, da so zahteve iz te uredbe izpolnjene, če je mesto odhoda ali – če je sedež letalskega prevoznika v Evropski uniji ali Švici – namembni kraj v Švici.
16. Taka razlaga Sporazuma o zračnem prometu in Priloge naj ne bi bila samo v skladu z njegovim besedilom, ampak tudi s ciljem iz njegove preambule, da se predpisi o zračnem prometu v Evropi z vključitvijo ozemlja Švice uskladijo. V skladu s tem naj bi letalski prevozniki v Švici lahko delovali in bi morali delovati pod enakimi pogoji kot tisti iz držav članic Evropske unije. Potrošnikom in strankam letalskih prevoznikov naj bi bil v Švici zagotovljen enak standard kakovosti in bi lahko zato proti tem podjetjem v Švici uveljavljali tudi enake pravice kot v državah članicah Evropske unije, za letalske prevoznike pa naj bi veljali enaki pogoji konkurence. S tem bi bilo težko združljivo, če bi se Uredba št. 261/2004 uporabljala samo za potnike, ki z ozemlja Švice letijo na letališče na

ozemlju države članice Evropske unije. Kajti v skladu s členom 3(1)(a) Uredbe št. 261/2004 je treba uredbo uporabljati tudi za potnike, ki z letališča v Evropski uniji letijo v tretjo državo.“

17. Poleg tega gre – kot v obravnavanem sporu – pogosto za tesno povezavo z Evropsko unijo. V obravnavanem primeru sta se hotela odstopnika terjatev takoj po letu, ki je imel zamudo, vkrcati na povezovalni let za Evropsko unijo, in sicer za Hamburg. V skladu z Uredbo št. 261/2004 je, zlasti pri določitvi odškodnine na podlagi njenega člena 7, ki je odločilna tudi v obravnavanem sporu, več letov medsebojno tako povezanih, da je upošteven končni namembni kraj. Če bi hoteli v teh primerih omejiti področje uporabe Uredbe samo na lete iz Švice v Evropsko unijo, kakršno je stališče nekaterih švicarskih pravnikov, bi to povzročilo neželeno različno obravnavanje potnikov, glede na to, ali se potem vkrcajo na neposredni povezovalni let za državo članico (v zvezi s tem argumentom glej podrobno BGH (zvezno vrhovno sodišče), predložitvena odločba z dne 9. aprila 2013 [...]) (ni prevedeno), vložena pri Sodišču, točki 28 in 29).
18. II. Pravica tožeče stranke do odškodnine je – če je odgovor na prvo vprašanje za predhodno odločanje pritrdilen – poleg tega odvisna od tega, ali to, da se Uredba lahko uporablja, pomeni, da se lahko uporablja tudi sodna praksa Sodišča Evropske unije, v skladu s katero se lahko potniki letov, ki so imeli zamudo, kar zadeva uporabo pravice do odškodnine, obravnavajo enako kot potniki letov, ki so bili odpovedani, kadar prispejo v končni namembni kraj tri ure ali več po uri prihoda, ki jo je prvotno predvidel letalski prevoznik.
19. 1. V nemški sodni praksi [...]) (ni prevedeno), ki ji sledi tožena stranka, se na to vprašanje delno odgovarja nikalno. V skladu s členom 1(2) Sporazuma o zračnem prometu se odločitve, sklepi in odločbe, sprejeti po datumu podpisa 2. junija 1999, sporočijo Švicarski konfederaciji, da se jih tam prizna in da jih odobri skupni odbor. Tega se s sodbo Sodišča Evropske unije z dne 19. novembra 2009 v zadevi C-402/07 in C-432/07 ter naslednjimi sodbami ni storilo. Na podlagi tega sodišča, ki so bila pravkar citirana, sklepajo, da v primerih, v katerih je tožena stranka letalski prevoznik iz Švice, za utemeljitev zahtevka ne morejo uporabiti te sodne prakse, ampak lahko upoštevajo le besedilo Uredbe. Če bi uporabila sodno prakso Sodišča, ki naj bi vsekakor temeljila na analogiji z normiranimi zahtevki, naj bi resno posegla v državno suverenost Švicarske konfederacije [...]) (ni prevedeno).
20. 2. Sodišče se nagiba k diferenciranemu stališču. V skladu z njim citirana sodna praksa Sodišča Evropske unije o tako imenovani veliki zamudi verjetno res ne velja za švicarska sodišča [...]) (ni prevedeno). Vendar predložitveno sodišče ni švicarsko sodišče, ampak sodišče države članice, in je zato, če se Uredba uporablja za letalske prevoznike iz Švice, zavezano spoštovati sodno prakso v zvezi s to uredbo. V nasprotnem primeru bi morala sodišča držav članic isto uredbo za dejanska stanja, ki so sicer primerljiva, uporabljati različno, glede na to, ali je tožena stranka letalski prevoznik s sedežem v Švicarski konfederaciji ali letalski prevoznik s sedežem v EU. To pa bi bilo v nasprotju z drugo alineo Priloge, ki jo je s Sklepom št. 2/2010 na novo sprejel Odbor za zračni promet, v

skladu s katero je treba sklicevanje na države članice EU v Uredbi razumeti tako, da se nanaša (tudi) na Švicarsko konfederacijo.

21. III. Nazadnje je pravica do odškodnine odvisna od razlage člena 7 Uredbe št. 261/2004, in sicer od tega, ali ta pravica obstaja tudi, če je leta sestavil organizator potovanja in sta ju opravila različna letalska prevoznika.
22. 1. Tožeči stranki imata pravico do odškodnine, čeprav sta obe letali vzleteli ob predvideni uri in je imel zamudo samo prvi let, ta zamuda pa je bila manj kot tri ure.
23. Sicer sta leta Bangkok-Zürich in Zürich-Hamburg na podlagi Uredbe ločena leta (v zvezi s tem glej podrobno: BGH (zvezno vrhovno sodišče), predložitvena odločba z dne 19. julija 2016 [...] (ni prevedeno), vložena pri Sodišču, točka 17). Vendar lahko pravica do odškodnine obstaja tudi, če sta ločena leta neposredna povezovalna leta in če potniki zaradi zamude prvega leta – kot v obravnavanem primeru – zamudijo povezovalni let. Pogoj za to je v skladu s sodno prakso Sodišča Evropske unije (sodba Sodišča z dne 19. novembra 2009, *Sturgeon in drugi*, C-407/07 in C-432/07, ZOdl., str. 1-10923, [...] (ni prevedeno), točka 40 in naslednje; sodba z dne 23. oktobra 2012, *Nelson in drugi*, C-581/10 in C-629/10, [...] (ni prevedeno), točka 28 in naslednje) in Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) ([...] (ni prevedeno) predložitvena odločba z dne 19. julija 2016 [...] (ni prevedeno), vložena pri Sodišču, točka 14), da je potnik v končni namembni kraj v smislu člena 2(h) Uredbe prispel z več kot triurno zamudo. Ta pravica ne predpostavlja izpolnitve pogoja zamude pri odhodu v smislu člena 6(1), od (a) do (c), Uredbe št. 261/2004 (sodba Sodišča z dne 26. februarja 2013, *Folkerts*, C-11/11, [...] (ni prevedeno), točka 37).
24. To velja za obravnavani primer; zlasti je bil med letoma načrtovan samo kratek postanek v Zürichu.
25. 2. Vendar v obravnavanem primeru letov ni sestavila tožena stranka, ki je tudi opravila samo prvi let, ki je imel zamudo. Leta je namreč sestavil organizator potovanja.
26. Podoben primer je bil v okviru revizije neke sodbe Landgericht Hamburg (deželno sodišče v Hamburgu, Nemčija) [...] (ni prevedeno) predložen v odločanje Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) [...] (ni prevedeno). Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) je postopek ustavilo in Sodišču predložilo vprašanje za razlago Uredbe št. 261/2004, ki je v bistvu podobno temu. Vendar pa je Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) vprašanje za predhodno odločanje umaknilo po tem, ko je v tistem primeru tožena stranka tožbeni zahtevek pripoznala. BGH (zvezno vrhovno sodišče) (predložitvena odločba z dne 19. julija 2016 [...] (ni prevedeno), vložena pri Sodišču, točka 27 in naslednje) je v zvezi s tem navedlo:
27. „(d) Iz smisla in namena člena 7 Uredbe št. 261/2004 bi lahko izhajalo, da pravica do odškodnine obstaja le, če je letalski prevoznik, ki je povzročil zamudo v

končnem namembnem kraju, potrdil sestavo zaporednih letov z izdajo rezervacije ali njeno potrditvijo. To vprašanje v sodni praksi Sodišča Evropske unije ni dokončno pojasnjeno.

28. (aa) Iz sodne prakse Sodišča izhaja, da pravica do odškodnine vsekakor lahko obstaja takrat, če je več zaporednih letov rezerviranih pri letalskem prevozniku, od katerega se zahteva plačilo odškodnine.
29. V odločitvah, v katerih je bil razlog za pravico do odškodnine prihod letala na neposrednem povezovalnem letu v končni namembni kraj z zamudo, so bili zaporedni leti rezervirani pri letalskem prevozniku, od katerega se je v postopku v glavni stvari zahtevalo plačilo odškodnine (sodba Sodišča, [...] (ni prevedeno), Folkerts [...] (ni prevedeno) točka 18; sklep sodišča z dne 4. oktobra 2012, Rodriguez Cachafeiro in drugi, C-321/11, [...] (ni prevedeno) točki 10 in 34). Druge odločitve Sodišča, v katerih je bil pomemben pojem leta v smislu Uredbe, se prav tako nanašajo na primere, v katerih je potnik vse upoštevne lete rezerviral pri letalskem prevozniku, od katerega je pozneje zahteval plačilo odškodnine (glej sodbe Sodišča EU [...] (ni prevedeno), Emirates Airlines, točka 13; [...] (ni prevedeno), Sturgeon in drugi, točka 11; [...] (ni prevedeno), Nelson in drugi, točka 15).
30. (bb) V obravnavanem primeru pa položaj ni tak.
31. Višje sodišče je ugotovilo, da sta leta opravila različna letalska prevoznika. Do rezervacije ni prišlo pri enem od teh prevoznikov, ampak pri organizatorju potovanja. Ta je tudi izdal potrdilo o rezervaciji, predloženo kot Priloga K1. Zaradi neobstoja ugotovitev v tem smislu ni mogoče izhajati iz tega, da je tožena stranka sama izdala ali potrdila vozovnico za oba leta.
32. (cc) Za ta položaj iz Uredbe in navedene sodne prakse Sodišča ne izhajajo dovolj zanesljivi sklepi.
33. V skladu s členom 3(2)(a) Uredbe št. 261/2004 se ta uredba uporablja le, če ima potnik potrjeno rezervacijo na zadevnem letu. To v skladu s členom 2(g) Uredbe št. 261/2004 predpostavlja, da je letalski prevoznik ali organizator potovanja rezervacijo sprejel in registriral. Do tega lahko pride z vozovnico v smislu člena 2(f) Uredbe št. 261/2004, ki jo izda ali potrdi letalski prevoznik ali njegov pooblaščen posrednik, ali z drugim dokazilom.
34. Iz te ureditve nedvomno izhaja, da ima lahko potnik v razmerju do dejanskega letalskega prevoznika pravico do odškodnine tudi, če ta sicer ni sodeloval pri posamezni rezervaciji in njeni potrditvi, ampak je posredniku ali organizatorju potovanja omogočil, da sprejme take rezervacije in jih potrdi. V teh primerih je mogoče letalskemu prevozniku potrditev rezervacije, ki jo opravi posrednik ali organizator potovanja, pripisati kot njegovo lastno izjavo.
35. Iz tega pa ni mogoče nedvomno izpeljati, da je mogoče letalskemu prevozniku pripisati potrditev rezervacije, ki jo opravi posrednik ali organizator potovanja,

tudi, kadar ta zadeva drug let, ki ga opravi drug letalski prevoznik. V zvezi s takim letom posrednik ali organizator potovanja primarno stopi na mesto letalskega prevoznika, ki ta let opravi. Z vidika udeleženih letalskih prevoznikov je položaj torej podoben tistemu, v katerem potnik sam opravi več ločenih rezervacij pri različnih letalskih prevoznikih za zaporedne lete. V zadnjem navedenem primeru Komisija v Smernicah za razlago Uredbe št. 261/2004 vsekakor izhaja iz tega, da pravica do odškodnine ne obstaja (Smernice Komisije z dne 10. junija 2016, C(2016) 3502 final, str. 18, pod 4(d)(A)(ii)).

36. (dd) Senat pa meni, da je kljub temu veliko argumentov za to, da je treba pravici do odškodnine pritrđiti tudi, če je rezervacijo za zaporedne lete potrdil organizator potovanja.
37. 1. Uredba za različne oblike potrditve rezervacije načeloma določa iste pravne posledice. V uvodni izjavi 5 je poleg tega poudarjeno, da mora varstvo veljati tudi za potnike na letih, ki so del paketnih potovanj. Če bi bili letalski prevozniki zavezani prevzeti odgovornost tudi za lete, ki jih je sestavil organizator potovanja, bi bilo to poleg tega skladno s ciljem iz uvodnih izjav od 1 do 4, da je treba zagotavljati visoko raven varstva potnikov in upoštevati zahteve varstva potrošnikov, ter načelom, ki ga je iz tega cilja izpeljalo Sodišče, da je treba določbe Uredbe, ki potnikom dajejo pravice, razlagati široko (v zvezi s tem sodba Sodišča EU [...] (ni prevedeno), Sturgeon in drugi, točka 45), medtem ko je treba pojme v določbi, ki pomeni izjemo od načela ali, natančneje, od pravil Skupnosti, katerih namen je varstvo potrošnikov, načeloma razlagati ozko (v zvezi s tem sodba Sodišča EU z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/09, ZOdl., str. 1-11061, [...] (ni prevedeno), točka 17).
38. 2. Senat meni, da je pritrđitev pravici do odškodnine tudi v skladu z vidikom, ki ga je Sodišče poudarilo v zvezi z odgovornostjo za izpolnitev obveznosti, ki izhaja iz potrditve rezervacije.
39. Sodišče je pravici do odškodnine pritrđilo v primeru, ko je letalski prevoznik, pri katerem sta bila rezervirana dva zaporedna leta, zavrnil vkrcanje na letalo za drugi let, ker je ocenil, da potnik tega leta zaradi zamude prvega leta ne more več ujeti. Sodišče je kot odločilni razlog za to štelo, da je treba s pravico do odškodnine nadomestiti nevšečnosti zaradi nenadomestljive izgube treh in več ur časa in da mora dejanski letalski prevoznik vsekakor odgovarjati za te nevšečnosti, če se ugotovi, da mu jih je treba pripisati, ker je povzročil zamudo prvega leta, ki ga sam izvaja, ali je napačno menil, da zadevni potniki ne bodo prispeli pravočasno, da bi se vkrcali na naslednji let, ali je prodal vozovnice za zaporedne lete, med katerimi ni dovolj časa, da se ujame naslednji let (sodba Sodišča EU [...] (ni prevedeno) Rodriguez Cachafeiro in drugi, [...] (ni prevedeno), točka 34).
40. Z vidika potnika, varstvu katerega je namenjena pravica do odškodnine, gre vsekakor za primerljiv položaj, če letalski prevoznik vozovnic za zaporedne lete sicer ni sam izdal ali potrdil, vendar pa je organizatorju potovanja omogočil, da je



izdal take vozovnice in pri tem povezal tudi lete, ki jih opravljajo različni letalski prevozniki.

41. (ee) Senat kljub temu meni, da ne more sprejeti odločitve.
42. Iz navedenih razlogov se sicer zdi, da bi bilo mogoče v položaju, o katerem se presoja v obravnavanem primeru, po analogiji uporabiti načela, ki jih je razvilo Sodišče. Taka uporaba pa iz dosedanjih odločitev Sodišča ne izhaja brez dvomov.“
43. C. Po mnenju senata zato o pritožbi tožeče stranke ni mogoče odločiti brez odgovorov na vprašanja za predhodno odločanje.

[...] (ni prevedeno)

DELOVNI DOKUMENT