Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Fjerde Afdeling)

24. februar 2022*

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – artikel 3, stk. 1 – anvendelsesområde – direkte tilsluttet flyforbindelse med afgangs- og bestemmelsessted i et tredjeland – samlet reservation hos et EF-luftfartsselskab – flytilslutning på en medlemsstats område – artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), og artikel 7 – forsinket omlagt flyvning – hensyntagen til det faktiske ankomsttidspunkt med henblik på kompensation«

I sag C-451/20,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneubourg, Østrig) ved afgørelse af 25. august 2020, indgået til Domstolen den 23. september 2020, i sagen

Airhelp Ltd

mod

Austrian Airlines AG,

har

DOMSTOLEN (Fjerde Afdeling),

sammensat af formanden for Tredje Afdeling, K. Jürimäe, som fungerende formand for Fjerde Afdeling, og dommerne S. Rodin (refererende dommer) og N. Piçarra,

generaladvokat: H. Saugmandsgaard Øe,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

– Airhelp Ltd ved Rechtsanwältin E. Stanonik-Palkovits,

– Austrian Airlines AG ved Rechtsanwalt M. Klemm,

– den østrigske regering ved J. Schmoll og G. Kunnert, som befuldmægtigede,

* Processprog: tysk.

– den danske regering ved M. Wolff, J. Nymann-Lindegren og M. Jespersen, som befuldmægtigede,

– Europa-Kommissionen ved G. Braun og K. Simonsson, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 6. oktober 2021,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 3, stk. 1, artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), og artikel 7, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT 2004, L 46, s. 1).

2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Airhelp Ltd og Austrian Airlines AG vedrørende sidstnævnte selskabs afslag på at yde kompensation til NT, en flypassager, i hvis rettigheder Airhelp er indtrådt, som følge af aflysningen af selskabets flyafgang.

Retsforskrifter

3 Artikel 2, litra h), i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Definitioner« bestemmer som følger:

»I denne forordning forstås ved:

[…]

h) »endeligt bestemmelsessted«: det bestemmelsessted, der er anført på den billet, der fremvises ved indcheckningsskranken eller, ved direkte tilsluttede flyforbindelser, bestemmelsesstedet for den sidste flyvning; alternative tilsluttede flyforbindelser, der er til rådighed, tages ikke i betragtning, hvis det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt overholdes

[…]«

4 Forordningens artikel 3 med overskriften »Anvendelsesområde« bestemmer følgende i stk. 1 og 5:

»1. Denne forordning gælder

a) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse

b) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, og det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EF-luftfartsselskab, medmindre vedkommende har modtaget modydelser eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland.

[…]

5. Denne forordning gælder for transporterende luftfartsselskaber, der stiller transportydelser til rådighed for de passagerer, der er omfattet af stk. 1 og stk. 2. Hvis et transporterende luftfartsselskab, som ikke har kontrakt med passagererne, opfylder forpligtelser under denne forordning, skal det betragtes som opfyldende disse forpligtelser på vegne af den person, der har kontrakt med de pågældende passagerer.«

5 Samme forordnings artikel 5 med overskriften »Aflysning« bestemmer i stk. 1, litra c), nr. iii) som følger:

»Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

[…]

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre

[…]

iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.«

6 Samme forordnings artikel 7 med overskriften »Kompensationsret« bestemmer i stk. 1, 2 og 4:

»1. Når der henvises til denne artikel, modtager passageren en fast kompensation som følger:

a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km

b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km

c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).

Ved fastsættelse af distancen er grundlaget det sidste bestemmelsessted, hvor boardingafvisning eller aflysning forsinker passagerens ankomst efter det planmæssige ankomsttidspunkt.

2. Hvis en passager i henhold til artikel 8 får tilbudt omlægning af rejsen til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en alternativ flyvning, og ankomsttidspunktet ikke overstiger det planlagte ankomsttidspunkt på den oprindeligt reserverede flyvning

a) med to timer for så vidt angår alle flyvninger på 1 500 km eller mindre

b) med tre timer for så vidt angår alle flyvninger inden for Fællesskabet på over 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 km og 3 500 km, eller

c) med fire timer for alle flyvninger, som ikke falder ind under a) eller b)

kan det transporterende luftfartsselskab nedsætte den i stk. 1 omhandlede kompensation med 50%.

[…]

4. De i stk. 1 og 2 nævnte afstande måles efter storcirkelmetoden.«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

7 NT havde en reservation til en direkte tilsluttet flyforbindelse fra Chișinău (Moldavien) til Bangkok (Thailand), via Wien (Østrig). Det var aftalt, at luftfartsselskabet skulle udføre de to flyvninger, der indgik i denne direkte tilsluttede flyforbindelse, og som var reserveret samlet. Den første af disse flyvninger var fra Chișinău til Wien med planlagt afgangs- og ankomsttidspunkt den 29. maj 2019 henholdsvis kl. 15.55 og kl. 16.40. Den anden delflyvning var fra Wien til Bangkok med planlagt afgangs- og ankomsttidspunkt henholdsvis den 29. maj 2019 kl. 23.20 og den 30. maj 2019 kl. 14.20. Beregnet efter storcirkelmetoden er afstanden mellem Chișinău og Bangkok mere end 3 500 km.

8 Flyvningen fra Chișinău til Wien blev aflyst mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt. Austrian Airlines ændrede derfor NT's reservation ved at ombooke passageren til en anden flyafgang med nummeret TK 68 fra Istanbul (Tyrkiet) til Bangkok med planlagt afgangs- og ankomsttidspunkt den 30. maj 2019 henholdsvis kl. 01.25 og kl. 15.00. Det fremgår af anmodningen om præjudiciel afgørelse, at det ikke har været muligt at fastslå, hvorledes og på hvilket klokkeslæt NT ankom fra Chișinău til Istanbul. Flyvningen mellem Istanbul og Bangkok ankom til sidstnævnte bestemmelsessted kl. 16.47, dvs. med en forsinkelse på 1 time og 47 minutter i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt for denne omlagte flyvning.

9 Såfremt flyvningen fra Istanbul til Bangkok ikke var blevet forsinket, ville NT være ankommet til sit endelige bestemmelsessted, Bangkok, 40 minutter senere, end hvis passageren som oprindeligt planlagt havde kunnet rejse via Wien. Da denne flyafgang fra Istanbul til Bangkok imidlertid blev forsinket med 1 time og 47 minutter, nåede NT reelt frem til sit endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på 2 timer og 27 minutter i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt for den oprindeligt reserverede direkte tilsluttede flyforbindelse.

10 NT overdrog den ret, som denne havde i forhold til Austrian Airlines, til Airhelp i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004.

11 Airhelp anlagde sag ved Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat, Østrig) med påstand om betaling af en kompensation på 300 EUR med den begrundelse, at Austrian Airlines ikke havde tilbudt NT en omlægning af rejsen, der gjorde det muligt for denne at nå sit endelige bestemmelsessted inden for to timer efter den planlagte ankomst for den oprindeligt reserverede direkte tilsluttede flyforbindelse, idet Airhelp medgav, at Austrian Airlines havde ret til at gøre en nedsættelse på halvdelen af den kompensation, der er fastsat i artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, gældende i henhold til samme artikels stk. 2.

12 Bezirksgericht Schwechat (distrikdomstolen i Schwechat) tog Airhelps påstand til følge med den begrundelse, at det klart fremgik af ordlyden af forordning nr. 261/2004, at der i forbindelse med forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), skulle foretages en sammenligning af det planlagte ankomsttidspunkt for den oprindeligt reserverede flyvning og det tidspunkt, hvor den omlagte

flyvning faktisk nåede det endelige bestemmelsessted. Denne ret udledte heraf, at et luftfartsselskab kun er fritaget for at betale kompensation i henhold til forordningens artikel 7, hvis passageren faktisk ankom til sit endelige bestemmelsessted via den omlagte flyvning med en maksimal forsinkelse på to timer i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt for den oprindeligt reserverede flyvning. Retten behandlede imidlertid ikke spørgsmålet om, hvorvidt bestemmelserne i forordning nr. 261/2004 fandt anvendelse på den sag, der var indbragt for den.

13 Austrian Airlines har iværksat appel til prøvelse af denne afgørelse ved den forelæggende ret, Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig), idet selskabet har bestridt relevansen af de tidsmæssige begrænsninger, som retten i første instans havde lagt til grund. Austrian Airlines er af den opfattelse, at i tilfælde af en flyafgangs aflysning skal der med henblik på anvendelsen af artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004 ikke tages hensyn til det tidspunk, hvor den omlagte flyvning faktisk ankommer til det endelige bestemmelsessted, men til det planlagte ankomsttidspunkt for denne flyvning.

14 Den forelæggende ret er imidlertid i tvivl om, hvorvidt forordning nr. 261/2004 finder anvendelse på den sag, som er indbragt for den, henset til Domstolens praksis, hvoraf følger, at en mellemlanding på EU's område ikke bevirker, at forordning nr. 261/2004 finder anvendelse på direkte tilsluttede flyforbindelser, som ikke har deres afgangssted eller endelige bestemmelsessted på EU's område. Dette er netop tilfældet for den i den foreliggende sag omhandlede direkte tilsluttede flyforbindelse. Den forelæggende ret er i tvivl om, hvorvidt en sådan løsning er i overensstemmelse med forordningens formål om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. I denne henseende har den forelæggende ret anført, at hvis de to delflyvninger ikke var blevet reserveret samlet, ville hver af disse i overensstemmelse med den klare ordlyd af artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 have været omfattet af anvendelsesområdet for denne forordning.

15 Såfremt forordning nr. 261/2004 finder anvendelse, skal det i øvrigt afgøres, om afgangs- og ankomsttidspunkterne i denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), vedrører det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt for den omlagte flyvning eller de faktiske afgangs- og ankomsttidspunkter for denne flyvning. Det er således kun i dette sidstnævnte tilfælde, at NT kan kræve kompensation fra Austrian Airlines.

16 På grundlag af en analyse af de forskellige sprogversioner af forordning nr. 261/2004 og national retspraksis er den forelæggende ret af den opfattelse, at den nævnte bestemmelse skal fortolkes således, at det planlagte ankomsttidspunkt for den oprindeligt reserverede flyvning skal sammenlignes med det faktiske ankomsttidspunkt for den omlagte flyvning. Den forelæggende ret er af den opfattelse, at en sådan fortolkning ligeledes synes understøttet af kendelse af 27. juni 2018, flightright (C-130/18, ikke trykt i Sml., EU:C:2018:496).

17 Den forelæggende ret er imidlertid af den opfattelse, at Austrian Airlines argumentation, hvorefter en sådan fortolkning kan føre til resultater, der er i strid med formålet om et højt beskyttelsesniveau for passagerer, ikke er uden relevans, for så vidt som en hensyntagen til det faktiske ankomsttidspunkt for den omlagte flyvning kan have forskellige retlige konsekvenser for identiske situationer.

18 Endelig ønsker den forelæggende ret oplyst, om artikel 5 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at luftfartsselskabet blot er forpligtet til at fremsætte et tilbud om omlægning af rejsen for den pågældende passager og derefter ikke har noget ansvar i tilfælde af en forsinkelse af den omlagte flyvning, for så vidt som denne ikke skal udføres af det nævnte luftfartsselskab. I denne

henseende fremgår det af dom af 12. marts 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), at de gener, som en passager har været udsat for som følge af dels aflysningen af den reserverede flyvning, dels en lang forsinkelse for den omlagte flyvning, skal gøres til genstand for en særskilt vurdering og i givet fald kan give anledning til to kompensationsrettigheder.

19 Under disse omstændigheder har Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg) besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal artikel 3, stk. 1, i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at forordningen også finder anvendelse på en flyforbindelse, som er reserveret samlet og består af to delflyvninger, som skal gennemføres af det samme EF-luftfartsselskab, når både afgangsstedet for den første delflyvning og ankomststedet for den anden delflyvning ligger i et tredjeland, og kun ankomststedet for den første delflyvning og afgangsstedet for den anden delflyvning ligger på en medlemsstats område?

Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende:

2) Skal artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at passageren også har ret til kompensation i henhold til forordningens artikel 7, stk. 1, når [den pågældende] med den alternative transportmulighed, som [vedkommende] blev tilbudt, ganske vist ville være ankommet til det endelige bestemmelsessted mindre end to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt for den [aflyste] flyvning, men faktisk ikke ankommer inden for denne tidsramme?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

20 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at denne forordning finder anvendelse på en direkte tilsluttet flyforbindelse, der er blevet reserveret samlet, og som består af to delflyvninger, som skal udføres af et EF-luftfartsselskab, når både afgangslufthavnen for den første delflyvning og ankomstlufthavnen for den anden delflyvning er beliggende i et tredjeland, mens det kun er den lufthavn, hvor mellemlandingen finder sted, der er beliggende på en medlemsstats område.

21 I henhold til artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 gælder forordningen for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område. I medfør af denne forordnings artikel 3, stk. 1, litra b), gælder forordningen også for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område, hvor EU-traktaten finder anvendelse, og det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EF-luftfartsselskab, medmindre vedkommende har modtaget modydelser eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland.

22 Det fremgår af Domstolens faste praksis, at der ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse ikke blot skal tages hensyn til dennes ordlyd, men også til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af (dom af 2.12.2021, Vodafone Kabel Deutschland, C-484/20, EU:C:2021:975, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).

23 I denne henseende fremgår det for det første af ordlyden af artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, at denne forordning på de betingelser, som bestemmelsen fastsætter, gælder for passagerer og ikke for de flyvninger, som de benytter, således at det alene er stedet for passagerens afgangslufthavn og bestemmelseslufthavn, der er afgørende, og ikke de lufthavne, der som mellemlandingssteder anvendes ved de flyvninger, som denne passager har benyttet med henblik på at nå sit bestemmelsessted. Det følger heraf, at der i tilfælde af direkte tilsluttede flyforbindelser, der er blevet reserveret samlet, med henblik på anvendelsen af denne artikel ikke skal tages hensyn til stedet for mellemlandingslufthavnen, eftersom dette sted ikke kan anses for stedet for den pågældende passagers afgangs- eller bestemmelseslufthavn.

24 For det andet bekræftes denne fortolkning af en analyse af den sammenhæng, hvori artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 indgår. Begrebet »endeligt bestemmelsessted« er således i artikel 2, litra h), i forordning nr. 261/2004 defineret som det bestemmelsessted, der er anført på den billet, der fremvises ved indcheckningsskranken eller, ved direkte tilsluttede flyforbindelser, bestemmelsesstedet for den pågældende passagers sidste flyvning.

25 Domstolen har imidlertid fastslået, at det følger af udtrykket »sidste flyvning«, at begrebet »direkte tilsluttet flyforbindelse« skal forstås således, at det henviser til to eller flere flyvninger, der udgør en helhed med henblik på passagerers ret til kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004 (dom af 31.5.2018, Wegener C-537/17, EU:C:2018:361, præmis 18 og den deri nævnte retspraksis). Dette er tilfældet, når to eller flere flyvninger er blevet reserveret samlet, sådan som det er tilfældet i den foreliggende sag (jf. i denne retning dom af 31.5.2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).

26 Domstolen har i denne retning gentagne gange fastslået, at en eller flere tilsluttede flyforbindelser, der er blevet reserveret samlet, udgør en helhed med henblik på passagerernes ret til kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004, hvilket indebærer, at spørgsmålet om, hvorvidt forordning nr. 261/2004 finder anvendelse, skal vurderes i forhold til det oprindelige afgangssted og det endelige bestemmelsessted for denne flyvning (jf. i denne retning dom af 11.7.2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, præmis 16 og den deri nævnte retspraksis og kendelse af 12.11.2020, KLM Royal Dutch Airlines, C-367/20, EU:C:2020:909, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).

27 Denne fortolkning bekræftes ligeledes af Domstolens praksis, hvorefter det med henblik på den faste kompensation fastsat i artikel 7 i forordning nr. 261/2004 alene er dels den forsinkelse, der er konstateret i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt til det endelige bestemmelsessted forstået som bestemmelsesstedet for den pågældende passagers sidste flyvning, dels afstanden mellem det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted, som er afgørende, idet der ses bort fra eventuelle direkte tilsluttede flyforbindelser (jf. i denne retning dom af 26.2.2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, præmis 35, og kendelse af 22.4.2021, British Airways, C-592/20, ikke trykt i Sml., EU:C:2021:312, præmis 33 og den deri nævnte retspraksis).

28 Det kan nemlig ikke lægges til grund, at en direkte tilsluttet flyforbindelse skal forstås som en helhed med henblik på kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004, mens en sådan flyforbindelse kunstigt skal opdeles i delflyvninger med henblik på at fastlægge den nævnte forordnings anvendelsesområde.

29 For det tredje skal det tilføjes, at formålet med forordning nr. 261/2004 ikke er til hinder for, at en sådan fortolkning af forordningens artikel 3, stk. 1, ikke tiltrædes. Formålet om at sikre et højt beskyttelsesniveau for flypassagerer kræver nemlig ganske vist, at forordning nr. 261/2004

fortolkes i overensstemmelse med dette formål, men kan imidlertid ikke føre til, at forordningens anvendelsesområde uretmæssigt udvides til at omfatte situationer, der ikke er omfattet af forordningen.

30 Det følger heraf, at artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 ikke kan fortolkes således, at en passager med en direkte tilsluttet flyforbindelse, hvis oprindelige afgangssted og det endelige bestemmelsessted er beliggende i tredjelande, kan påberåbe sig bestemmelserne i denne forordning alene med den begrundelse, at en eller flere mellemlandinger for delflyvningerne i denne flyvning er på EU's område.

31 En fortolkning, hvorefter en mellemlanding i en lufthavn beliggende på EU's område i forbindelse med direkte tilsluttede flyforbindelser skulle være tilstrækkelig til, at forordning nr. 261/2004 finder anvendelse, ville under alle omstændigheder ikke alene være i strid med Domstolens faste praksis, der er nævnt i nærværende doms præmis 25 og 26, men ville ligeledes være i strid med kravene i denne forordnings artikel 3, stk. 1, og med retssikkerhedsprincippet.

32 I denne henseende bemærkes, at artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 klart fastsætter to forskellige situationer, hvor denne forordning finder anvendelse på de berørte passagerer. Som det fremgår af nærværende doms præmis 21, er det første tilfælde, der er omhandlet i denne bestemmelses litra a), og som vedrører alle passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på EU's område, ikke underlagt nogen anden materiel eller formel betingelse for anvendelighed, mens det andet tilfælde, der er omhandlet i den nævnte bestemmelses litra b), og som vedrører alle passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på EU's område, og det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EF-luftfartsselskab, udelukker anvendeligheden af den nævnte forordning på de pågældende passagerer, medmindre de har modtaget modydelser eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland.

33 En fortolkning, hvorefter en passager kan påberåbe sig bestemmelserne i forordning nr. 261/2004 alene med den begrundelse, at lufthavnen for en mellemlanding ved en direkte tilsluttet flyforbindelse er beliggende på EU's område, er uforenelig med det andet tilfælde, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004.

34 For det første ville en sådan fortolkning føre til, at passagerer, med hensyn til hvilke hverken det oprindelige afgangssted eller det endelige bestemmelsessted er en lufthavn, der er beliggende på EU's område, nødvendigvis og som minimum ville være omfattet af det første tilfælde, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, mens passagerer, der er omfattet af det andet tilfælde, som er omhandlet i den nævnte artikels litra b), selv om deres endelige bestemmelsessted er en lufthavn beliggende på EU's område, kun er omfattet af denne forordning, hvis dels deres flyvning er blevet udført af et EF-luftfartsselskab, dels de ikke er omfattet af den i nærværende doms præmis 32 omhandlede betingelse for anvendelighed.

35 For det andet ville en sådan fortolkning fratage artikel 3, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 en del af sin mening, for så vidt som dens anvendelighed, selv i de tilfælde, hvor den pågældende passagers endelige bestemmelsessted er en lufthavn, der er beliggende på EU's område, udelukkende begrænset til at omfatte passagerer på direkte flyafgange med bestemmelsessted i EU.

36 En passager på en flyafgang fra et tredjeland til EU med en flytilslutning i en lufthavn, der er beliggende på EU's område, ville således automatisk være omfattet af nævnte forordnings artikel 3, stk. 1, litra a), selv om det samme ikke ville gøre sig gældende for passageren på en direkte flyvning, der forbinder nøjagtigt den samme afgangslufthavn og det samme endelige bestemmelsessted, hvis passagerens flyvning i øvrigt ikke er blevet udført af et EF-luftfartsselskab, eller hvis passageren er omfattet af den betingelse for anvendelighed, som også er omhandlet i samme forordnings artikel 3, stk. 1, litra b).

37 I visse situationer, såsom den i hovedsagen omhandlede, ville en sådan fortolkning føre til, at de to tilfælde, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, ville finde samtidig anvendelse på den samme faktiske situation.

38 På den ene side er stedet i den foreliggende sag for mellemlandingen for den første delflyvning beliggende på EU's område og er identisk med afgangsstedet for den anden delflyvning, flyvningen udføres af et EF-luftfartsselskab, og det fremgår ikke af de sagsakter, der er fremlagt for Domstolen, at NT har modtaget ydelser eller kompensation og bistand i det tredjeland, hvor afgangslufthavnen er beliggende. NT ville derfor a priori kunne påberåbe sig bestemmelserne i forordning nr. 261/2004 i henhold til forordningens artikel 3, stk. 1, litra b).

39 Hvis artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 på den anden side skulle fortolkes således, at en mellemlanding i en lufthavn, der er beliggende på EU's område, skulle anses for tilstrækkelig til, at forordningen finder anvendelse på den berørte passager, ville NT ligeledes kunne antage, at hans eller hendes situation er omfattet af det tilfælde, der er omhandlet i nævnte artikels stk. 1, litra a). Det ville følge heraf, at det i en situation som den i hovedsagen omhandlede ikke ville være muligt med sikkerhed at afgøre, hvilket af de to tilfælde der er omhandlet i denne forordnings artikel 3, stk. 1, som den pågældende passager er omfattet af.

40 For det tredje og sidste ville en sådan fortolkning have til følge, at begrebet »direkte tilsluttede flyforbindelser« skulle forstås både som en »enhed« bestående af to eller flere flyvninger, der udgør en helhed, og som to eller flere særskilte flyvninger. En sådan manglende konsekvens i forbindelse med rækkevidden af dette begreb ville udgøre en tilsidesættelse af retssikkerhedsprincippet, som i henhold til fast retspraksis kræver, at EU-lovgivningen er klar, og at retssubjekterne kan forudse dens anvendelse (jf. i denne retning dom af 14.10.2010, Nuova Agricast og Cofra mod Kommissionen, C-67/09 P, EU:C:2010:607, præmis 77 og den deri nævnte retspraksis).

41 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det første spørgsmål besvares med, at artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at denne forordning ikke finder anvendelse på en direkte tilsluttet flyforbindelse, der er blevet reserveret samlet, og som består af to delflyvninger, som skal udføres af et EF-luftfartsselskab, når både afgangslufthavnen for den første delflyvning og ankomstlufthavnen for den anden delflyvning er beliggende i et tredjeland, mens det kun er den lufthavn, hvor mellemlandingen finder sted, der er beliggende på en medlemsstats område.

Det andet spørgsmål

42 Henset til besvarelsen af det første spørgsmål er det ufornødent at besvare det andet spørgsmål.

Sagsomkostninger

43 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Fjerde Afdeling) for ret:

Artikel 3, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 skal fortolkes således, at denne forordning ikke finder anvendelse på en direkte tilsluttet flyforbindelse, der er blevet reserveret samlet, og som består af to delflyvninger, som skal udføres af et EF-luftfartsselskab, når både afgangslufthavnen for den første delflyvning og ankomstlufthavnen for den anden delflyvning er beliggende i et tredjeland, mens det kun er den lufthavn, hvor mellemlandingen finder sted, der er beliggende på en medlemsstats område.

Underskrifter