ARREST VAN HET HOF (Vierde kamer)

24 februari 2022 *

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Artikel 3, lid 1 – Werkingssfeer – Rechtstreeks aansluitende vluchten van en naar een derde land – Eén enkele boeking bij een communautaire luchtvaartmaatschappij – Aansluiting op het grondgebied van een lidstaat – Artikel 5, lid 1, onder c), iii), en artikel 7 – Vertraging van de andere vlucht – Inaanmerkingneming van de daadwerkelijke aankomsttijd voor de toepassing van de compensatie”

In zaak C-451/20,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk) bij beslissing van 25 augustus 2020, ingekomen bij het Hof op 23 september 2020, in de procedure

Airhelp Ltd

tegen

Austrian Airlines AG,

wijst

HET HOF (Vierde kamer),

samengesteld als volgt: K. Jürimäe, president van de Derde kamer, waarnemend voor de president van de Vierde kamer, S. Rodin (rapporteur) en N. Piçarra, rechters,

advocaat-generaal: H. Saugmandsgaard Øe,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

– Airhelp Ltd, vertegenwoordigd door E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin,

– Austrian Airlines AG, vertegenwoordigd door M. Klemm, Rechtsanwalt,

* Procestaal: Duits.

– de Oostenrijkse regering, vertegenwoordigd door J. Schmoll en G. Kunnert als gemachtigden,

– de Deense regering, vertegenwoordigd door M. Wolff, J. Nymann-Lindegren en M. Jespersen als gemachtigden,

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door G. Braun en K. Simonsson als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 6 oktober 2021,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 3, lid 1, artikel 5, lid 1, onder c), iii), en artikel 7, lid 1, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB 2004, L 46, blz. 1, met rectificaties in PB 2006, L 365, blz. 89 en PB 2021, L 420, blz. 134).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Airhelp Ltd en Austrian Airlines AG over de weigering van laatstgenoemde om NT, een luchtvaartpassagier en de rechtsvoorganger van Airhelp, te compenseren voor de annulering van zijn vlucht.

Toepasselijke bepalingen

3 Artikel 2 („Definities”) van verordening nr. 261/2004 bepaalt onder h):

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

h) ‚eindbestemming’: de bestemming die vermeld staat op het bij de incheckbalie aangeboden ticket of, in geval van rechtstreeks aansluitende vluchten, de bestemming van de laatste vlucht; indien de geplande aankomsttijd is gerespecteerd, wordt er geen rekening gehouden met haalbare alternatieve aansluitende vluchten;

[...]”

4 Artikel 3 („Werkingssfeer”) van deze verordening bepaalt in de leden 1 en 5:

„1. Deze verordening is van toepassing

a) op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is;

b) op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, tenzij zij bepaalde voordelen of compensatie hebben ontvangen en bijstand hebben gekregen in dat derde land, indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een communautaire luchtvaartmaatschappij is.

[...]

5. Deze verordening is van toepassing op elke luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert en vervoer aanbiedt aan passagiers als bedoeld in de leden 1 en 2. Indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert geen overeenkomst heeft met de passagier, doch activiteiten uitvoert die onder deze verordening vallen, wordt zij geacht dit te doen namens de persoon die een overeenkomst heeft met die passagier."

5 Artikel 5 („Annulering") van deze verordening bepaalt in lid 1, onder c), iii):

„In geval van annulering van een vlucht:

[...]

c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij

[...]

iii) de annulering hun minder dan zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een alternatief reisplan naar hun bestemming wordt aangeboden [waarbij de andere vlucht] niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt."

6 Artikel 7 („Recht op compensatie") van deze verordening bepaalt in de leden 1, 2 en 4:

„1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1 500 km;

b) 400 EUR voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1 500 km, en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km;

c) 600 EUR voor alle niet onder a) of b) vallende vluchten.

Bij de bepaling van de afstand wordt gekeken naar de laatste bestemming waar de passagier als gevolg van de instapweigering of annulering na de geplande tijd zal aankomen.

2. Indien de passagiers een alternatief reisplan naar hun eindbestemming wordt aangeboden overeenkomstig artikel 8, en de aankomsttijd niet meer dan hieronder vermeld afwijkt van de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht:

a) twee uur voor alle vluchten van 1 500 km of minder, of

b) drie uur voor alle vluchten binnen de Gemeenschap van meer dan 1 500 km en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km, of

c) vier uur voor alle vluchten die niet onder a) of b) vallen,

kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de compensatiebedragen vermeld in lid 1 met 50 % verlagen.

[...]

4. De in de leden 1 en 2 vermelde afstanden worden gemeten volgens de groot-cirkelmethode (ortodromische lijn)."

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

7 NT had een boeking voor een vlucht van Chişinău (Moldavië) naar Bangkok (Thailand) met een rechtstreekse aansluiting in Wenen (Oostenrijk). Beide vluchtsegmenten van deze vlucht met rechtstreekse aansluiting waren via één boeking aangekocht en zouden door de luchtvaartmaatschappij worden uitgevoerd. De eerste vlucht was van Chișinău naar Wenen en zou opstijgen op 29 mei 2019 om 15.55 uur en landen diezelfde dag om 16.40 uur. De tweede vlucht was van Wenen naar Bangkok en zou opstijgen op 29 mei 2019 om 23.20 uur en landen op 30 mei 2019 om 14.20 uur. De afstand tussen Chișinău en Bangkok bedraagt volgens de grootcirkelmethode meer dan 3 500 km.

8 De vlucht van Chişinău naar Wenen werd minder dan zeven dagen voor het geplande vertrek geannuleerd. Austrian Airlines heeft NT bijgevolg omgeboekt naar een andere vlucht, met nummer TK 68, van Istanboel (Turkije) naar Bangkok, die zou opstijgen op 30 mei 2019 om 1.25 uur en zou landen diezelfde dag om 15.00 uur. Uit het verzoek om een prejudiciële beslissing blijkt dat niet kon worden vastgesteld hoe en wanneer NT van Chişinău naar Istanboel is vervoerd. De vlucht van Istanboel naar Bangkok heeft deze laatste bestemming bereikt om 16.47 uur, dat wil zeggen met een vertraging van 1 uur en 47 minuten ten opzichte van de geplande aankomsttijd van deze andere vlucht.

9 Indien de vlucht van Istanboel naar Bangkok geen vertraging had opgelopen, zou NT 40 minuten later op zijn eindbestemming, Bangkok, zijn aangekomen dan wanneer hij zoals oorspronkelijk gepland via Wenen had kunnen reizen. Aangezien deze vlucht Istanboel-Bangkok echter een vertraging van 1 uur en 47 minuten heeft opgelopen, is NT in werkelijkheid op zijn eindbestemming aangekomen met een vertraging van 2 uur en 27 minuten ten opzichte van de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht met een rechtstreekse aansluiting.

10 NT heeft het recht dat hij op grond van artikel 7 van verordening nr. 261/2004 ten aanzien van Austrian Airlines had aan Airhelp overgedragen.

11 Airhelp heeft bij het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk) een vordering ingesteld tot verkrijging van een compensatie van 300 EUR, op grond dat Austrian Airlines aan NT geen alternatief reisplan heeft aangeboden waarmee hij zijn eindbestemming kon bereiken binnen twee uur na de geplande aankomst van de oorspronkelijk geboekte vlucht met

een rechtstreekse aansluiting. Airhelp erkende evenwel dat Austrian Airlines het recht had om overeenkomstig artikel 7, lid 2, van verordening nr. 261/2004 het bedrag van de in lid 1 van dat artikel bedoelde compensatie met de helft te verlagen.

12 Het Bezirksgericht Schwechat heeft de vordering van Airhelp toegewezen omdat uit de bewoordingen van verordening nr. 261/2004 duidelijk blijkt dat in de context van artikel 5, lid 1, onder c), iii), van deze verordening de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht moet worden vergeleken met het tijdstip waarop de andere vlucht daadwerkelijk op de eindbestemming is aangekomen. Deze rechter heeft hieruit afgeleid dat een luchtvaartmaatschappij alleen geen compensatie in de zin van artikel 7 van deze verordening hoeft te betalen wanneer de passagier met de andere vlucht hooguit twee uur later dan de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht zijn eindbestemming daadwerkelijk heeft bereikt. Deze rechter is echter niet ingegaan op de vraag of verordening nr. 261/2004 wel op de bij hem aanhangige zaak van toepassing was.

13 Austrian Airlines heeft tegen deze beslissing hoger beroep ingesteld bij de verwijzende rechter, het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk), waarbij zij de relevantie van de door de rechter in eerste aanleg vastgestelde tijdslimieten betwist. Volgens Austrian Airlines moet bij annulering van een vlucht voor de toepassing van artikel 5, lid 1, onder c), iii), van verordening nr. 261/2004 niet de werkelijke aankomsttijd van de andere vlucht op de plaats van eindbestemming in aanmerking worden genomen, maar de geplande aankomsttijd van die vlucht.

14 De verwijzende rechter vraagt zich echter af of verordening nr. 261/2004 van toepassing is op de bij hem aanhangige zaak, gelet op de rechtspraak van het Hof waaruit zou voortvloeien dat een tussenlanding op het grondgebied van de Unie niet tot gevolg heeft dat verordening nr. 261/2004 toepasselijk wordt op aansluitende vluchten waarvan de plaats van vertrek of eindbestemming zich niet op het grondgebied van de Unie bevindt. Dat is precies het geval met de vlucht met rechtstreekse aansluiting waar het in deze zaak om gaat. Deze rechter vraagt zich af of een dergelijke oplossing in overeenstemming is met het doel van deze verordening om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen. In dit verband merkt de verwijzende rechter op dat indien de twee vluchtsegmenten niet samen waren geboekt, elk van beide vluchten wel degelijk onder het toepassingsgebied van verordening nr. 261/2004 zou vallen op grond van de duidelijke bewoordingen van artikel 3, lid 1, ervan.

15 Indien verordening nr. 261/2004 van toepassing is, moet bovendien worden bepaald of de in artikel 5, lid 1, onder c), iii), van deze verordening bedoelde vertrek- en aankomsttijd verwijzen naar de oorspronkelijk geplande reistijd van de andere vlucht dan wel naar de daadwerkelijke vertrek- en aankomsttijd van deze vlucht. Alleen in dat laatste geval zou NT namelijk compensatie kunnen eisen van Austrian Airlines.

16 Op basis van een analyse van de verschillende taalversies van verordening nr. 261/2004 en van de nationale rechtspraak is de verwijzende rechter van oordeel dat deze bepaling aldus moet worden uitgelegd dat de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht moet worden vergeleken met de daadwerkelijke aankomsttijd van de andere vlucht. Deze uitlegging lijkt zijns inziens ook steun te vinden in de beschikking van 27 juni 2018, flightright (C-130/18, niet gepubliceerd, EU:C:2018:496).

17 Volgens de verwijzende rechter is het betoog van Austrian Airlines dat een dergelijke uitlegging kan leiden tot resultaten die in strijd zijn met de doelstelling van een hoog niveau van bescherming van de passagiers, echter niet irrelevant, aangezien de inaanmerkingneming van de daadwerkelijke aankomsttijd van de andere vlucht tot verschillende rechtsgevolgen kan leiden voor identieke situaties.

18 Ten slotte vraagt de verwijzende rechter zich af of artikel 5 van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat de luchtvaartmaatschappij de passagier in kwestie enkel een alternatief reisplan moet aanbieden en vervolgens geen aansprakelijkheid oploopt bij vertraging van de andere vlucht, aangezien de andere vlucht niet door deze maatschappij hoeft te worden uitgevoerd. In dit verband volgt uit het arrest van 12 maart 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), dat de ongemakken die een passagier heeft ondervonden als gevolg van de annulering van de geboekte vlucht en wegens de langdurige vertraging van de andere vlucht, afzonderlijk moeten worden beoordeeld en in voorkomend geval kunnen leiden tot twee vorderingen tot compensatie.

19 In deze omstandigheden heeft het Landesgericht Korneuburg de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Moet artikel 3, lid 1, van [verordening nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat deze verordening ook van toepassing is op een als één geheel geboekte, uit twee vluchtsegmenten bestaande vlucht, waarbij de vlucht op beide segmenten door één (en dezelfde) communautaire luchtvaartmaatschappij moet worden uitgevoerd, wanneer zowel de plaats van vertrek van het eerste vluchtsegment als de plaats van aankomst van het tweede vluchtsegment in een derde land ligt en alleen de plaats van aankomst van het eerste vluchtsegment en de plaats van vertrek van het tweede vluchtsegment op het grondgebied van een lidstaat liggen?

Indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord:

2) Moet artikel 5, lid 1, onder c), iii), van [verordening nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat de passagier ook recht heeft op de in artikel 7, lid 1, van deze verordening bedoelde compensatie, wanneer hij met de hem aangeboden andere vlucht volgens de planning weliswaar niet meer dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd van de geannuleerde vlucht op de eindbestemming zou aankomen, maar hij deze niet daadwerkelijk binnen dit tijdsbestek bereikt?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste vraag

20 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 3, lid 1, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat deze verordening van toepassing is op rechtstreeks aansluitende vluchten waarvoor één enkele boeking is verricht en die bestaan uit twee vluchtsegmenten die door een communautaire luchtvaartmaatschappij moeten worden uitgevoerd, wanneer zowel de luchthaven van vertrek van het eerste vluchtsegment als de luchthaven van aankomst van het tweede vluchtsegment in een derde land ligt en alleen de luchthaven van de tussenlanding in een lidstaat gelegen is.

21 Volgens artikel 3, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004 is deze verordening van toepassing op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat. Overeenkomstig artikel 3, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 is deze verordening eveneens van toepassing op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het VEU van toepassing is, tenzij zij bepaalde voordelen of compensatie hebben ontvangen en bijstand hebben gekregen in dat derde land, indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een communautaire luchtvaartmaatschappij is.

22 Volgens vaste rechtspraak van het Hof moet voor de uitlegging van een bepaling van Unierecht niet alleen rekening worden gehouden met de bewoordingen van die bepaling, maar ook met de context ervan en de doelstellingen van de regeling waarvan zij deel uitmaakt (arrest van 2 december 2021, Vodafone Kabel Deutschland, C-484/20, EU:C:2021:975, punt 19 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

23 In dit verband blijkt in de eerste plaats uit de bewoordingen van artikel 3, lid 1, van verordening nr. 261/2004 dat deze verordening, onder de daarin gestelde voorwaarden, van toepassing is op de passagiers en niet op de door hen genomen vluchten, zodat alleen de plaats van de luchthaven waar de betrokken passagier vertrekt en de plaats van de luchthaven waar hij aankomt van belang zijn en niet de luchthavens waar de vluchten die deze passagier heeft genomen om zijn eindbestemming te bereiken een tussenlanding maken. Hieruit volgt dat in geval van rechtstreeks aansluitende vluchten waarvoor één enkele boeking is verricht, voor de toepassing van dit artikel geen rekening moet worden gehouden met de plaats van de luchthaven waar een tussenlanding wordt gemaakt, aangezien deze niet kan worden beschouwd als de plaats van de luchthaven waar de betrokken passagier vertrekt of aankomt.

24 In de tweede plaats wordt deze uitlegging bevestigd door een analyse van de context van artikel 3, lid 1, van verordening nr. 261/2004. Het begrip „eindbestemming” wordt namelijk in artikel 2, onder h), van verordening nr. 261/2004 gedefinieerd als de bestemming die vermeld staat op het bij de incheckbalie aangeboden ticket of, in geval van rechtstreeks aansluitende vluchten, de bestemming van de laatste vlucht die de betrokken passagier heeft genomen.

25 Het Hof heeft geoordeeld dat uit de bewoordingen „laatste vlucht” voortvloeit dat het begrip „rechtstreeks aansluitende vluchten” aldus moet worden opgevat dat het verwijst naar twee of meerdere vluchten die één geheel vormen voor het krachtens verordening nr. 261/2004 aan passagiers toekomende recht op compensatie (arrest van 31 mei 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punt 18 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Daarvan is sprake wanneer, zoals in het hoofdgeding, twee of meerdere vluchten in het kader van één enkele boeking zijn aangekocht (zie in die zin arrest van 31 mei 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punt 19 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

26 In die zin heeft het Hof consistent geoordeeld dat rechtstreeks aansluitende vluchten bestaande uit twee of meer vluchten die in het kader van één enkele boeking zijn aangekocht één geheel vormen voor het krachtens verordening nr. 261/2004 aan passagiers toekomende recht op compensatie, wat betekent dat bij de beoordeling van de toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004 moet worden gezien naar de aanvankelijke plaats van vertrek en de eindbestemming van die rechtstreeks aansluitende vluchten (zie in die zin arrest van 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punt 16 en aldaar aangehaalde rechtspraak, en beschikking van 12 november 2020, KLM Royal Dutch Airlines, C-367/20, EU:C:2020:909, punt 19 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

27 Deze uitlegging vindt ook steun in de rechtspraak van het Hof volgens welke voor de toepassing van de in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 bedoelde forfaitaire compensatie enkel van belang zijn, ten eerste de vertraging die is vastgesteld ten opzichte van de oorspronkelijk geplande aankomsttijd op de eindbestemming, waaronder wordt verstaan de bestemming van de laatste vlucht die de betrokken passagier heeft genomen, en ten tweede de afstand tussen de plaats van het eerste vertrek en de eindbestemming, zonder rekening te houden met eventuele aansluitende vluchten (zie in die zin arrest van 26 februari 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punt 35, en beschikking van 22 april 2021, British Airways, C-592/20, niet gepubliceerd, EU:C:2021:312, punt 33 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

28 Er kan namelijk niet worden aangenomen dat rechtstreeks aansluitende vluchten als één geheel moeten worden opgevat voor de toepassing van de compensatie krachtens artikel 7 van verordening nr. 261/2004, maar kunstmatig moeten worden opgesplitst om de werkingssfeer van die verordening te bepalen.

29 In de derde plaats verzet het doel van verordening nr. 261/2004 zich er niet tegen dat een dergelijke uitlegging van artikel 3, lid 1, van deze verordening van de hand wordt gewezen. De doelstelling om luchtreizigers een hoog niveau van bescherming te waarborgen vereist weliswaar dat verordening nr. 261/2004 in overeenstemming met die doelstelling wordt uitgelegd, maar mag er niet toe leiden dat de werkingssfeer van deze verordening ten onrechte wordt uitgebreid tot situaties die niet onder deze verordening vallen.

30 Hieruit volgt dat artikel 3, lid 1, van verordening nr. 261/2004 niet aldus kan worden uitgelegd dat de passagier van een vlucht met rechtstreekse aansluitingen waarvan de aanvankelijke plaats van vertrek en de eindbestemming in derde landen liggen, zich op deze verordening kan beroepen enkel en alleen omdat deze vlucht een of meer tussenlandingen maakt op het grondgebied van de Unie.

31 Hoe dan ook zou een lezing volgens welke in de context van rechtstreeks aansluitende vluchten een tussenlanding op een luchthaven binnen de Unie volstaat om verordening nr. 261/2004 toepasselijk te maken, niet alleen indruisen tegen de in de punten 25 en 26 van het onderhavige arrest aangehaalde vaste rechtspraak van het Hof, maar ook in strijd zijn met de vereisten van artikel 3, lid 1, van deze verordening en met het rechtszekerheidsbeginsel.

32 In dit verband zij eraan herinnerd dat artikel 3, lid 1, van verordening nr. 261/2004 duidelijk twee verschillende hypothesen noemt waarin deze verordening van toepassing is op de betrokken passagiers. Zoals blijkt uit punt 21 hierboven geldt voor de in artikel 3, onder a), bedoelde eerste hypothese – die betrekking heeft op alle passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van de Unie – geen enkele andere voorwaarde of grond voor niet-toepasselijkheid, terwijl de in artikel 3, onder b), bedoelde tweede hypothese – die betrekking heeft op alle passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van de Unie op voorwaarde dat hun vlucht door een communautaire luchtvaartmaatschappij is uitgevoerd – de toepasselijkheid van deze verordening op dergelijke passagiers niettemin uitsluit indien zij bepaalde voordelen of compensatie hebben ontvangen en bijstand hebben gekregen in dat derde land.

33 De uitlegging dat een passagier zich op verordening nr. 261/2004 zou kunnen beroepen op de enkele grond dat zijn vlucht met rechtstreekse aansluitingen een tussenlanding maakt op een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van de Unie, is onverenigbaar met de in artikel 3, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 bedoelde tweede hypothese.

34 In de eerste plaats zou een dergelijke uitlegging betekenen dat passagiers van wie noch de aanvankelijke plaats van vertrek noch de eindbestemming een op het grondgebied van de Unie gelegen luchthaven is, noodzakelijkerwijs ten minste onder de in artikel 3, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004 bedoelde eerste hypothese vallen, terwijl de onder de in artikel 3, lid 1, onder b), bedoelde tweede hypothese vallende passagiers, hoewel hun eindbestemming een binnen de Unie gelegen luchthaven is, slechts onder deze verordening zouden vallen indien hun vlucht is uitgevoerd door een communautaire luchtvaartmaatschappij en zij niet vallen onder de in punt 32 hierboven bedoelde niet-toepasselijkheidsgrond.

35 In de tweede plaats zou een dergelijke uitlegging artikel 3, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 gedeeltelijk zinledig maken, aangezien deze bepaling, zelfs wanneer de eindbestemming van de betrokken passagier een binnen de Unie gelegen luchthaven is, enkel zou gelden voor passagiers van rechtstreekse vluchten naar de Unie.

36 Zo zou een passagier op een vlucht vanuit een derde land naar de Unie met een aansluiting op een luchthaven binnen de Unie automatisch binnen de werkingssfeer van artikel 3, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004 vallen, terwijl dat niet het geval zou zijn voor een passagier op een rechtstreekse vlucht vanuit precies dezelfde luchthaven van vertrek naar dezelfde eindbestemming indien zijn vlucht niet werd uitgevoerd door een communautaire luchtvaartmaatschappij of indien hij valt onder de eveneens in artikel 3, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 genoemde niet-toepasselijkheidsgrond.

37 In bepaalde situaties, zoals die van het hoofdgeding, zou een dergelijke uitlegging er namelijk toe leiden dat beide in artikel 3, lid 1, van verordening nr. 261/2004 bedoelde hypothesen gelijktijdig op dezelfde situatie van toepassing zijn.

38 Ten eerste bevindt in casu de plaats van tussenlanding van het eerste vluchtsegment zich op het grondgebied van de Unie en is zij identiek aan de plaats van vertrek van het tweede vluchtsegment, wordt de vliegreis uitgevoerd door een communautaire luchtvaartmaatschappij en blijkt uit het aan het Hof overgelegde dossier niet dat NT bepaalde voordelen of compensatie heeft ontvangen en bijstand heeft gekregen in het derde land waar de luchthaven van vertrek was gelegen. NT zou zich dus a priori kunnen beroepen op verordening nr. 261/2004 krachtens artikel 3, lid 1, onder b), ervan.

39 Ten tweede zou, indien artikel 3, lid 1, van verordening nr. 261/2004 aldus zou moeten worden uitgelegd dat een tussenlanding op een luchthaven binnen de Unie volstaat om deze verordening op de betrokken passagier toepasselijk te maken, NT ook kunnen aannemen dat zijn situatie onder de in artikel 3, lid 1, onder a), bedoelde hypothese valt. In een situatie als in het hoofdgeding zou dus niet met zekerheid kunnen worden vastgesteld welke van beide in artikel 3, lid 1, van die verordening bedoelde hypothesen op de betrokken passagier van toepassing is.

40 In de derde en laatste plaats zou een dergelijke uitlegging tot gevolg hebben dat het begrip „rechtstreeks aansluitende vluchten” nu eens moet worden opgevat als een „eenheid” bestaande uit twee of meer vluchten die een geheel vormen, en dan weer als twee of meer afzonderlijke vluchten. Een dergelijke inconsistentie in de aan dit begrip toegekende draagwijdte schendt het rechtszekerheidsbeginsel, dat volgens vaste rechtspraak vereist dat de regelgeving van de Unie duidelijk is en dat de toepassing ervan voorzienbaar is (zie in die zin arrest van 14 oktober 2010, Nuova Agricast en Cofra/Commissie, C-67/09 P, EU:C:2010:607, punt 77 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

41 Gelet op een en ander moet op de eerste vraag worden geantwoord dat artikel 3, lid 1, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat deze verordening niet van toepassing is op rechtstreeks aansluitende vluchten waarvoor één enkele boeking is verricht en die bestaan uit twee vluchtsegmenten die door een communautaire luchtvaartmaatschappij moeten worden uitgevoerd, wanneer zowel de luchthaven van vertrek van het eerste vluchtsegment als de luchthaven van aankomst van het tweede vluchtsegment in een derde land ligt en alleen de luchthaven van de tussenlanding in een lidstaat gelegen is.

Tweede vraag

42 Gelet op het antwoord op de eerste vraag hoeft de tweede vraag niet te worden beantwoord.

Kosten

43 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Vierde kamer) verklaart voor recht:

Artikel 3, lid 1, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 moet aldus worden uitgelegd dat deze verordening niet van toepassing is op rechtstreeks aansluitende vluchten waarvoor één enkele boeking is verricht en die bestaan uit twee vluchtsegmenten die door een communautaire luchtvaartmaatschappij moeten worden uitgevoerd, wanneer zowel de luchthaven van vertrek van het eerste vluchtsegment als de luchthaven van aankomst van het tweede vluchtsegment in een derde land ligt en alleen de luchthaven van de tussenlanding op het grondgebied van een lidstaat gelegen is.

ondertekeningen