ARREST VAN HET HOF (Vierde kamer)

7 april 2022*

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan passagiers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten – Twee rechtstreeks aansluitende vluchten – Aankomst op de eindbestemming met langdurige vertraging die is ontstaan tijdens de tweede vlucht, die heeft plaatsgevonden tussen twee luchthavens in een derde land – Geldigheid van deze verordening in het licht van het internationaal recht”

In zaak C-561/20,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (België) bij beslissing van 21 oktober 2020, ingekomen bij het Hof op 26 oktober 2020, in de procedure

Q,

R,

S

tegen

United Airlines Inc.,

wijst

HET HOF (Vierde kamer),

samengesteld als volgt: C. Lycourgos, kamerpresident, S. Rodin (rapporteur), J.-C. Bonichot, L. S. Rossi en O. Spineanu–Matei, rechters,

advocaat-generaal: A. Rantos,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

* Procestaal: Nederlands.

gelet op de opmerkingen van:

– Q, R en S, vertegenwoordigd door B. Schaumont en J. De Man, advocaten,

– United Airlines Inc., vertegenwoordigd door M. Wouters, advocaat,

– de Belgische regering, vertegenwoordigd door S. Baeyens, P. Cottin en C. Pochet als gemachtigden,

– de Poolse regering, vertegenwoordigd door B. Majczyna als gemachtigde,

– het Europees Parlement, vertegenwoordigd door L. Stefani en I. Terwinghe als gemachtigden,

– de Raad van de Europese Unie, vertegenwoordigd door N. Rouam en K. Michoel als gemachtigden,

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door A. Nijenhuis, K. Simonsson en P.-J. Loewenthal als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 9 december 2021,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft in de eerste plaats de uitlegging van artikel 3, lid 1, onder a), gelezen in samenhang met de artikelen 6 en 7 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), en in de tweede plaats de geldigheid van verordening nr. 261/2004 in het licht van het internationaal recht en met name van het beginsel van de volledige en uitsluitende soevereiniteit van een staat over zijn grondgebied en over zijn luchtruim.

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Q, R en S, enerzijds, en United Airlines Inc., anderzijds, over de betaling van compensatie wegens een vertraging van een rechtstreeks aansluitende vlucht.

Toepasselijke bepalingen

3 De overwegingen 1, 4, 7 en 8 van verordening nr. 261/2004 vermelden:

„(1) Het optreden van de Gemeenschap op het gebied van het luchtvervoer moet onder meer gericht zijn op de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers, met volledige inachtneming van de eisen op het gebied van consumentenbescherming in het algemeen.

[...]

(4) De Gemeenschap dient derhalve de bij die verordening vastgestelde beschermingsnormen te verhogen, teneinde de rechten van de passagier uit te breiden en ervoor te zorgen dat de luchtvaartmaatschappijen onder geharmoniseerde voorwaarden hun bedrijf uitoefenen op een geliberaliseerde markt.

[...]

(7) Om de effectieve toepassing van deze verordening te waarborgen, dienen de bij de verordening gecreëerde verplichtingen te rusten op de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of voornemens is de vlucht uit te voeren, met eigen dan wel inclusief of zonder bemanning geleasete vliegtuigen, of in enige andere vorm.

(8) Deze verordening mag geen beperking inhouden van het recht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert om volgens het toepasselijk recht compensatie te verlangen van enig persoon, inclusief derden."

4 Artikel 2, onder a), b), c) en h), van deze verordening, met als opschrift „Definities", bepaalt:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

a) ‚luchtvaartmaatschappij': een luchtvervoersonderneming met een geldige exploitatievergunning;

b) ‚luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert': een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert of voornemens is een vlucht uit te voeren in het kader van een overeenkomst met een passagier of namens een andere natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst heeft met die passagier;

c) ‚communautaire luchtvaartmaatschappij': een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning die door een lidstaat is verleend overeenkomstig de bepalingen van verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen [(PB 1992, L 240, blz. 1)];

[...]

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".

5 Artikel 3 van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Werkingssfeer", 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."

6 Artikel 5 van deze verordening, met als opschrift „Annulering", bepaalt in de leden 1 en 3:

„1. 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:
   i) de annulering hun ten minste twee weken voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld, of
   ii) de annulering hun tussen twee weken en zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een alternatief reisplan wordt aangeboden dat hen in staat stelt niet eerder dan twee uur voor de geplande vertrektijd te vertrekken en hun eindbestemming minder dan vier uur later dan de geplande aankomsttijd te bereiken, of
   iii) de annulering hun minder dan zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een alternatief reisplan wordt aangeboden dat hen in staat stelt niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd te vertrekken en hun eindbestemming minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd te bereiken.

[...]

3. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden."

7 Artikel 6 van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Vertraging", luidt:

„1. Wanneer een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert redelijkerwijs kan verwachten dat die vlucht een vertraging tot na de geplande vertrektijd oploopt, en wel

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

b) van drie uur of meer 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) van vier uur of meer voor alle vluchten die niet onder a) of b) vallen,

wordt de passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, bijstand geboden als bedoeld in

i) artikel 9, lid 1, onder a), en artikel 9, lid 2, en

ii) artikel 9, lid 1, onder b), en artikel 9, lid 1, onder c), in geval de vertrektijd, naar redelijkerwijs wordt verwacht, ten vroegste daags na de geplande vertrektijd is, en

iii) artikel 8, lid 1, onder a), in geval van een vertraging van ten minste vijf uur.

2. In ieder geval volgt de aanbieding van de bijstand binnen de in dit artikel voor iedere vluchtafstand bepaalde tijdspanne."

8 Artikel 7 van deze verordening, met als opschrift „Recht op compensatie", bepaalt in lid 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.

[...]"

9 Artikel 13 van deze verordening, met als opschrift „Recht op schadevergoeding", luidt:

„In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert compensatie betaalt of aan de overige verplichtingen voldoet die krachtens deze verordening op haar rusten, mag geen enkele bepaling van deze verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht om volgens het geldend recht compensatie te verlangen van enige persoon, inclusief derden. Deze verordening beperkt met name geenszins het recht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert om terugbetaling te eisen van een touroperator of enige andere persoon waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft. Ook mag geen enkele bepaling van deze verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht van een touroperator of een andere derde partij dan een passagier met wie een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft, om volgens de relevante rechtsregels, terugbetaling of compensatie te verlangen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert."

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

10 Verzoekers in het hoofdgeding hebben via een reisagentschap bij de communautaire luchtvaartmaatschappij Deutsche Lufthansa AG (hierna: „Lufthansa") middels één enkele boeking rechtstreeks aansluitende vluchten gereserveerd met vertrek vanuit Brussel (België) naar San José (Verenigde Staten), met een tussenlanding te Newark (Verenigde Staten).

11 Beide rechtstreeks aansluitende vluchten zijn uitgevoerd door United Airlines, een in een derde land gevestigde luchtvaartmaatschappij. Verzoekers in het hoofdgeding zijn 223 minuten later dan gepland op hun eindbestemming aangekomen.

12 Bij brief van 6 september 2018 heeft de vennootschap Happy Flights BVBA, waaraan de schuldvordering van verzoekers in het hoofdgeding was overgedragen, United Airlines in gebreke gesteld om overeenkomstig verordening nr. 261/2004 voor die vertraging een compensatie van 600 EUR per persoon te betalen, dat wil zeggen een totaalbedrag van 1 800 EUR.

13 Op 4 oktober 2018 heeft United Airlines aan Happy Flights geantwoord dat deze verordening niet van toepassing was omdat deze vertraging zich had voorgedaan tijdens het tweede deel van de vlucht in kwestie.

14 Bij brief van 5 oktober 2018 heeft Happy Flights United Airlines onder verwijzing naar de rechtspraak van het Hof geantwoord, waarbij zij het standpunt van United Airlines heeft betwist en haar heeft aangemaand de in punt 12 van dit arrest bedoelde compensatie te betalen.

15 Bij brief van 10 oktober 2018 heeft United Airlines op haar beurt gereageerd op het standpunt van Happy Flights.

16 Op 11 oktober 2018 heeft Happy Flights United Airlines schriftelijk in gebreke gesteld. United Airlines heeft Happy Flights diezelfde dag laten weten dat zij bij haar standpunt bleef.

17 Op 3 mei 2019 heeft Happy Flights United Airlines nogmaals gesommeerd tot betaling en heeft zij haar meegedeeld dat de schuldvordering die zij had overgenomen weer aan verzoekers in het hoofdgeding was overgedragen.

18 Op 22 juli 2019 hebben verzoekers United Airlines gedagvaard voor de Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (België), de verwijzende rechter, teneinde haar te doen veroordelen tot betaling van de in punt 12 van dit arrest bedoelde compensatie, vermeerderd met vertragingsrente vanaf 6 september 2018 en met gerechtelijke rente.

19 In die context twijfelt de verwijzende rechter erover hoe moet worden geantwoord op bepaalde argumenten die United Airlines heeft aangevoerd aangaande de toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004 en de geldigheid van die verordening.

20 In de eerste plaats betwist United Airlines dat verordening nr. 261/2004 van toepassing is wanneer een langdurige vertraging zich voordoet tijdens een vlucht van en naar luchthavens die gelegen zijn op het grondgebied van een derde land, ook al gaat het om de tweede en laatste vlucht van een vliegreis met rechtstreeks aansluitende vluchten waarvan de eerste vlucht vertrekt van een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat.

21 Dienaangaande geeft de verwijzende rechter ten eerste aan dat het arrest van 31 mei 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361) – waarin het ging om vertraging die zich had voorgedaan tijdens de eerste vlucht van een vliegreis met rechtstreeks aansluitende vluchten die werd uitgevoerd door een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat –, weliswaar pleit voor het standpunt dat verordening nr. 261/2004 toepassing vindt, maar dat de oplossing die in dat arrest is aangereikt niet zonder meer op de bij

hem aanhangige zaak kan worden toegepast, aangezien de vertraging die verzoekers in het hoofdgeding hebben opgelopen, is ontstaan tijdens de tweede vlucht van de vliegreis in kwestie, met vertrek vanaf een in een derde land gelegen luchthaven.

22 De verwijzende rechter merkt ten tweede op dat het Hof in het arrest van 11 juli 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), heeft geoordeeld dat verordening nr. 261/2004 ook van toepassing was op de tweede vlucht in een reeks van rechtstreeks aansluitende vluchten wanneer de eerste vlucht van die vliegreis was vertrokken vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat. In de zaak die tot dat arrest heeft geleid, werd de vraag gesteld of de communautaire luchtvaartmaatschappij die de eerste vlucht van die vliegreis had uitgevoerd, kon worden aangesproken tot betaling van compensatie aan een passagier voor de langdurige vertraging die was ontstaan tijdens de tweede vlucht van die vliegreis, die concreet werd uitgevoerd door een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij. Volgens de verwijzende rechter verschillen de feiten van die zaak echter van de feiten van het bij hem aanhangige geding, in die zin dat bij dit geding geen communautaire luchtvaartmaatschappij betrokken is, en dat de communautaire luchtvaartmaatschappij die de tickets heeft uitgegeven, Lufthansa, zelfs geen partij is in het geding. Bijgevolg kan de door het Hof in dat arrest aangereikte oplossing evenmin zonder meer op dit geding worden toegepast.

23 Wat in de tweede plaats de geldigheid van verordening nr. 261/2004 betreft, merkt de verwijzende rechter op dat United Airlines aanvoert dat die verordening een extraterritoriale werking zou hebben die strijdig is met het internationaal recht indien zij van toepassing zou zijn op de situatie waarin zich een langdurige vertraging voordoet tijdens de tweede vlucht van rechtstreeks aansluitende vluchten die volledig boven het grondgebied van een derde land wordt uitgevoerd. Volgens United Airlines verzet meer bepaald het beginsel van soevereiniteit zich ertegen dat deze verordening toepassing vindt op een situatie die zich voordoet binnen het grondgebied van een derde land, zoals in het hoofdgeding, waarin de vertraging op het grondgebied van de Verenigde Staten is ontstaan en de gevolgen ervan zich uitsluitend daar hebben voorgedaan. Indien de stelling van United Airlines juist is, rijst volgens de verwijzende rechter de vraag naar de geldigheid van deze verordening in het licht van het internationaal recht.

24 In die omstandigheden heeft de Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Dienen artikel 3.1, a) en artikel 7 van [verordening nr. 261/2004], zoals geïnterpreteerd door [het] Hof, zo uitgelegd te worden dat een passagier recht heeft op een financiële compensatie lastens een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij wanneer hij op zijn eindbestemming aankomt met een vertraging van meer dan drie uur ingevolge een vertraging van de laatste vlucht, waarvan de plaats van vertrek en de plaats van aankomst beide gelegen zijn op het grondgebied van een derde land zonder een tussenstop op het grondgebied van een lidstaat, in een reeks van rechtstreeks aansluitende vluchten die aanvangt op een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat en welke vluchten alle materieel zijn uitgevoerd door die niet-communautaire luchtvaartmaatschappij en waarbij al die vluchten middels één boeking zijn gereserveerd door de passagier bij een communautaire luchtvaartmaatschappij die geen van die vluchten materieel heeft uitgevoerd?

2) Voor het geval de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord, schendt [verordening nr. 261/2004] in de interpretatie van de eerste vraag, het internationaal recht, en in het bijzonder het beginsel van de uitsluitende en volledige soevereiniteit van een staat over zijn grondgebied en luchtruim, doordat die interpretatie het recht van de Unie van toepassing maakt op een situatie die zich afspeelt binnen het grondgebied van een derde land?"

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste prejudiciële vraag

25 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 3, lid 1, onder a), gelezen in samenhang met de artikelen 6 en 7 van verordening nr. 261/2004, aldus moet worden uitgelegd dat een passagier van een vlucht met rechtstreekse aansluitingen – bestaande uit twee vluchten die middels één enkele boeking zijn gereserveerd bij een communautaire luchtvaartmaatschappij, met vertrek vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat en als bestemming een luchthaven die in een derde land is gelegen, met een tussenlanding op een andere luchthaven in dat derde land – recht heeft op compensatie van een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij die deze volledige vliegreis heeft uitgevoerd, wanneer die passagier zijn eindbestemming bereikt met een vertraging van meer dan drie uur die is ontstaan tijdens de tweede vlucht van die vliegreis.

26 Voor de beantwoording van deze vraag zij eraan herinnerd dat artikel 3, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004 bepaalt dat die verordening van toepassing is op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat.

27 Uit de duidelijke bewoordingen van deze bepaling volgt dus dat de situatie van de passagiers van een rechtstreeks aansluitende vlucht die zijn vertrokken van een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat, onder verordening nr. 261/2004 valt.

28 Aan deze conclusie wordt niet afgedaan door het feit dat deze vlucht een tussenlanding heeft gemaakt op het grondgebied van een derde land, en evenmin door het feit dat de luchtvaartmaatschappij die deze vlucht heeft uitgevoerd geen „communautaire luchtvaartmaatschappij" in de zin van artikel 2, onder c), van deze verordening is.

29 Het Hof heeft namelijk steeds geoordeeld dat rechtstreeks aansluitende vluchten bestaande uit twee of meer vluchten die in het kader van één enkele boeking zijn gereserveerd, 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 die verordening moet worden gekeken naar de aanvankelijke plaats van vertrek en de eindbestemming van die rechtstreeks aansluitende vluchten [arrest van 24 februari 2022, Airhelp (Vertraging van de andere vlucht), C-451/20, EU:C:2022:123, punt 26 en aldaar aangehaalde rechtspraak].

30 Voor zover rechtstreeks aansluitende vluchten die middels één boeking zijn gereserveerd, moeten worden beschouwd als één geheel voor de uitoefening van het krachtens verordening nr. 261/2004 aan passagiers toekomende recht op compensatie, en de toepasselijkheid van die verordening moet worden beoordeeld naar de aanvankelijke plaats van vertrek en de eindbestemming van die rechtstreeks aansluitende vluchten, volgt hieruit dat de plaats waar een vertraging zich voordoet geen invloed heeft op deze toepasselijkheid, zoals de advocaat-generaal in punt 40 van zijn conclusie heeft benadrukt.

31 Dat een vlucht door een communautaire luchtvaartmaatschappij wordt uitgevoerd, is voor de toepassing van die verordening alleen een voorwaarde wat passagiers betreft die vluchten nemen vanaf een luchthaven op het grondgebied van een derde land naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat, zoals blijkt uit artikel 3, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004. Omgekeerd geldt een dergelijke voorwaarde op grond van artikel 3, lid 1, onder a), van deze verordening niet wat passagiers betreft die vluchten nemen vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat.

32 Ten slotte wordt de gevolgtrekking in punt 27 van het onderhavige arrest bevestigd door de met verordening nr. 261/2004 nagestreefde doelstelling van consumentenbescherming. Zoals de advocaat-generaal in punt 41 van zijn conclusie heeft beklemtoond, zou een onderscheid naargelang de vertraging is ontstaan tijdens de eerste of de tweede vlucht van een vliegreis met rechtstreeks aansluitende vluchten die middels één enkele boeking is gereserveerd, een ongerechtvaardigd onderscheid zijn, dat ertoe leidt dat United Airlines wél compensatie verschuldigd is ingeval de vertraging zich heeft voorgedaan tijdens de eerste vlucht van die vliegreis, maar niet wanneer de vertraging zich heeft voorgedaan tijdens de tweede vlucht ervan, terwijl dergelijke rechtstreeks aansluitende vluchten voor de uitoefening van het recht op compensatie moeten worden beschouwd als één geheel en de passagiers in beide gevallen met dezelfde vertraging aankomen op hun eindbestemming en dus hetzelfde ongemak ondervinden.

33 Gelet op een en ander moet worden vastgesteld dat rechtstreeks aansluitende vluchten vanuit de Europese Unie, zoals die in het hoofdgeding, op grond van artikel 3, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004 binnen de werkingssfeer ervan vallen.

34 Wat de vraag betreft of een luchtvaartmaatschappij uit een derde land die geen vervoersovereenkomst heeft gesloten met de passagiers van een rechtstreeks aansluitende vlucht, maar die deze vlucht wel heeft uitgevoerd, de in verordening nr. 261/2004 bedoelde compensatie aan de passagiers verschuldigd kan zijn, volgt uit de bewoordingen van artikel 5, lid 1, onder c), en lid 3, van die verordening dat enkel de „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” in de zin van artikel 2, onder b), van die verordening degene kan zijn die gehouden is tot betaling van deze compensatie. Volgens laatstgenoemde bepaling wordt onder een „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” verstaan, „een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert of voornemens is een vlucht uit te voeren in het kader van een overeenkomst met een passagier of namens een andere natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst heeft met die passagier”.

35 Het Hof heeft gepreciseerd dat deze definitie voorziet in twee cumulatieve voorwaarden om een luchtvaartmaatschappij te kunnen aanmerken als „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert”, die ten eerste de uitvoering van de betrokken vlucht en ten tweede het bestaan van een met de passagier gesloten overeenkomst betreffen (arrest van 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punt 23 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

36 Zoals de advocaat-generaal in punt 47 van zijn conclusie in wezen heeft aangegeven, heeft de Uniewetgever bij de vaststelling van verordening nr. 261/2004 namelijk gekozen voor een exclusieve aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert ter waarborging van de bescherming van de rechten van luchtreizigers en de rechtszekerheid bij de aanwijzing van de persoon op wie de door deze verordening opgelegde verplichtingen rusten.

37 De eerste voorwaarde legt de nadruk op het essentiële onderdeel ervan, namelijk het begrip „vlucht". Het Hof heeft reeds geoordeeld dat dit begrip moet worden opgevat „als een luchtvervoerhandeling – en dus in zekere zin een ‚onderdeel' van dit vervoer [...] – die wordt uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij die het traject ervan vaststelt" (arrest van 4 juli 2018, Wirth e.a., C-532/17, EU:C:2018:527, punt 19).

38 De maatschappij die, in het kader van haar passagiersvervoer, besluit een bepaalde vlucht uit te voeren en daarvan tevens het traject vaststelt en hierdoor ter attentie van belangstellenden een aanbod van luchtvervoer creëert, moet bijgevolg worden beschouwd als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. De vaststelling van een dergelijk besluit impliceert namelijk dat de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van deze vlucht, met inbegrip van met name de eventuele annulering of langdurige vertraging bij aankomst van die vlucht, bij deze luchtvaartmaatschappij berust (arrest van 4 juli 2018, Wirth e.a., C-532/17, EU:C:2018:527, punt 20).

39 Wat de tweede voorwaarde betreft, zij eraan herinnerd dat artikel 3, lid 5, tweede volzin, van verordening nr. 261/2004 bepaalt dat een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en geen overeenkomst heeft met de passagier doch activiteiten uitvoert die onder deze verordening vallen, geacht wordt dit te doen namens de persoon die een overeenkomst heeft met die passagier.

40 Hieruit volgt dat de afwezigheid van een contractuele band tussen de betrokken passagiers en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, niet relevant is, voor zover die luchtvaartmaatschappij zelf een contractuele relatie is aangegaan met de luchtvaartmaatschappij die een overeenkomst met deze passagiers heeft gesloten, zoals de advocaat-generaal in punt 49 van zijn conclusie heeft opgemerkt.

41 Uit het aan het Hof overgelegde dossier blijkt evenwel, ten eerste, dat United Airlines de in het hoofdgeding aan de orde zijnde rechtstreeks aansluitende vlucht heeft uitgevoerd en, ten tweede, dat deze vlucht is uitgevoerd op basis van een codesharingovereenkomst met Lufthansa.

42 In die omstandigheden moet United Airlines worden beschouwd als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in de zin van artikel 2, onder b), van verordening nr. 261/2004, aangezien zij die vlucht heeft uitgevoerd in naam van Lufthansa, de contractuele luchtvaartmaatschappij in het hoofdgeding, op basis van een codesharingovereenkomst.

43 Ten slotte moet worden opgemerkt dat uit artikel 13 van verordening nr. 261/2004 blijkt dat wanneer een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert compensatie betaalt of aan de overige verplichtingen voldoet die krachtens die verordening op haar rusten, zij het recht behoudt om volgens het nationale geldend recht compensatie te verlangen van enige persoon, inclusief derden.

44 Gelet op een en ander moet op de eerste vraag worden geantwoord dat artikel 3, lid 1, onder a), gelezen in samenhang met de artikelen 6 en 7 van verordening nr. 261/2004, aldus moet worden uitgelegd dat een passagier van een vlucht met rechtstreekse aansluitingen – bestaande uit twee vluchten die middels één enkele boeking zijn gereserveerd bij een communautaire luchtvaartmaatschappij, met vertrek vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat en als bestemming een luchthaven die in een derde land is gelegen, met een tussenlanding op een andere luchthaven in dat derde land – recht heeft op compensatie van een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij die deze volledige vliegreis heeft uitgevoerd en daarbij is opgetreden in

naam van de communautaire luchtvaartmaatschappij, wanneer deze passagier zijn eindbestemming heeft bereikt met een vertraging van meer dan drie uur die is ontstaan op de tweede vlucht van die vliegreis.

Tweede prejudiciële vraag

45 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen of verordening nr. 261/2004 geldig is gelet op het beginsel van internationaal gewoonterecht dat elke staat de uitsluitende en volledige soevereiniteit over zijn eigen luchtruim heeft, voor zover die verordening van toepassing is op passagiers van rechtstreeks aansluitende vluchten met vertrek vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat en als eindbestemming een luchthaven op het grondgebied van een derde land, waarvan de langdurige vertraging haar oorsprong vindt in een van die rechtstreeks aansluitende vluchten die werd uitgevoerd in dat derde land.

46 Er zij allereerst aan herinnerd dat de Unie bijdraagt tot de strikte eerbiediging en ontwikkeling van het internationale recht, zoals blijkt uit artikel 3, lid 5, VEU. Wanneer zij een handeling vaststelt, is zij dus gehouden het gehele internationale recht in acht te nemen, daaronder begrepen het internationale gewoonterecht dat de instellingen van de Unie bindt (arrest van 21 december 2011, Air Transport Association of America e.a., C-366/10, EU:C:2011:864, punt 101 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

47 Vervolgens zij erop gewezen dat het beginsel dat elke staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit over zijn eigen luchtruim heeft, een beginsel van internationaal gewoonterecht is (zie in die zin arrest van 21 december 2011, Air Transport Association of America e.a., C-366/10, EU:C:2011:864, punten 103 en 104).

48 Ten slotte staat vast dat de beginselen van het internationale gewoonterecht, zoals het beginsel dat in het vorige punt werd genoemd, door een justitiabele kunnen worden ingeroepen om de geldigheid van een handeling van de Unie door het Hof te laten toetsen, voor zover enerzijds die beginselen de bevoegdheid van de Unie om die handeling vast te stellen op losse schroeven kunnen zetten en anderzijds de betrokken handeling de rechten kan aantasten die de justitiabele aan het recht van de Unie ontleent, of voor hem verplichtingen naar dit recht kan doen ontstaan (arrest van 21 december 2011, Air Transport Association of America e.a., C-366/10, EU:C:2011:864, punt 107 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

49 In casu wordt het beginsel dat elke staat volledige en uitsluitende soevereiniteit over zijn eigen luchtruim heeft, in wezen aangevoerd om door het Hof te doen onderzoeken of de Unie volgens dit beginsel bevoegd was om verordening nr. 261/2004 vast te stellen voor zover deze verordening van toepassing is op passagiers van een rechtstreeks aansluitende vlucht met vertrek vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat naar een luchthaven op het grondgebied van een derde land, waarvan de langdurige vertraging haar oorsprong vindt in een van die rechtstreeks aansluitende vluchten die is uitgevoerd in dat derde land.

50 Dus ook al lijkt het betrokken beginsel slechts verplichtingen tussen staten te doen ontstaan, toch kan in omstandigheden als die van het bij de verwijzende rechter aanhangige geding, waarin verordening nr. 261/2004 voor verweerster in het hoofdgeding verplichtingen naar het recht van de Unie kan doen ontstaan, niet worden uitgesloten dat verweerster dit beginsel kan inroepen en dat het Hof de geldigheid van deze verordening aan een dergelijk beginsel kan toetsen.

51 Aangezien een beginsel van het internationale gewoonterecht echter niet even nauwkeurig is als een bepaling van een internationale overeenkomst, moet de rechterlijke toetsing beperkt blijven tot de vraag of de instellingen van de Unie door vaststelling van de betrokken handeling blijk hebben gegeven van een kennelijk onjuiste beoordeling van de voorwaarden voor toepassing van dat beginsel (arrest van 21 december 2011, Air Transport Association of America e.a., C-366/10, EU:C:2011:864, punt 110 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

52 Om te beginnen valt een rechtstreeks aansluitende vlucht krachtens artikel 3, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004 binnen de werkingssfeer van deze verordening op grond dat de passagiers hun reis zijn begonnen vanaf een luchthaven die gelegen is in een lidstaat, zoals in de punten 26 en 27 van het onderhavige arrest in herinnering is gebracht. Aldus brengt deze verordening, met het oog op de toepasselijkheid ervan, een nauwe band met het grondgebied van de Unie tot stand.

53 Het criterium voor de toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004, dat is neergelegd in artikel 3, lid 1, onder a), doet dus geen afbreuk aan de voorwaarden voor toepassing van het beginsel van volledige en uitsluitende soevereiniteit van een staat over zijn eigen luchtruim, aangezien het betrekking heeft op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat, zodat zij, gelet op een dergelijke band, onder de bevoegdheid van de Unie kunnen vallen.

54 Vervolgens moet worden benadrukt, in navolging van de Raad van de Europese Unie in zijn opmerkingen, dat deze verordening slechts in beperkte en duidelijk omschreven gevallen van toepassing is op een langdurige vertraging die haar oorsprong vindt in een deel van de vlucht dat is uitgevoerd in een derde land, namelijk indien de betrokken vlucht, als één geheel bezien, uitgevoerd wordt vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat. Een dergelijke vlucht en de passagiers ervan behouden dus een nauwe band met het grondgebied van de Unie, óók voor het deel van de vlucht dat buiten de Unie wordt uitgevoerd.

55 In dit verband moet in navolging van de advocaat-generaal in punt 64 van zijn conclusie worden opgemerkt dat verordening nr. 261/2004 krachtens artikel 3, lid 1, onder a), ervan niet van toepassing is op vluchten die volledig in een derde land of tussen twee derde landen worden uitgevoerd, zonder enige band met het grondgebied van de Unie.

56 Bijgevolg kan niet worden geoordeeld dat de instellingen van de Unie bij de vaststelling van verordening nr. 261/2004 een kennelijke beoordelingsfout hebben gemaakt met betrekking tot de voorwaarden voor toepassing van het beginsel van internationaal gewoonterecht dat elke staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit over zijn eigen luchtruim heeft.

57 Ten slotte zij herinnerd aan de doelstelling van verordening nr. 261/2004, namelijk waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers, zoals naar voren komt in de overwegingen 1 en 4 ervan.

58 In dit verband zij erop gewezen dat de wetgever van de Unie, om een dergelijke doelstelling te waarborgen, er in beginsel voor kan opteren om de uitoefening van een commerciële activiteit op zijn grondgebied, in het onderhavige geval luchtvervoer, slechts toe te staan op voorwaarde dat de betrokken marktdeelnemers zich houden aan de door de Unie vastgestelde criteria, die erop gericht zijn de doelstellingen te bereiken die de Unie zich ter zake van bescherming van consumenten en meer in het bijzonder van luchtreizigers heeft gesteld (zie naar analogie arrest van 21 december 2011, Air Transport Association of America e.a., C-366/10, EU:C:2011:864, punt 128 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

59 Voorts doen de overwegingen van United Airlines met betrekking tot een vermeende schending van de gelijke behandeling van enerzijds de passagiers van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde rechtstreeks aansluitende vluchten en anderzijds de passagiers van alleen het tweede deel van die vlucht niet af aan de conclusie in punt 56 van het onderhavige arrest.

60 Deze twee categorieën passagiers bevinden zich namelijk niet in een vergelijkbare situatie, aangezien de passagiers van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde rechtstreeks aansluitende vluchten, die overeenkomstig de in punt 29 van het onderhavige arrest in herinnering gebrachte rechtspraak moeten worden geacht voor de toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004 één geheel te vormen, een vlucht hebben genomen vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat, terwijl dit niet het geval is voor de passagiers die uitsluitend het tweede deel van die vlucht hebben genomen, dat werd uitgevoerd van en naar luchthavens die gelegen zijn op het grondgebied van een derde land.

61 Gelet op een en ander moet worden vastgesteld dat bij het onderzoek van de tweede vraag niet is gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van verordening nr. 261/2004 kunnen aantasten in het licht van het beginsel van internationaal gewoonterecht dat elke staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit over zijn eigen luchtruim heeft.

Kosten

62 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie 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:

1) **Artikel 3, lid 1, onder a), gelezen in samenhang met de artikelen 6 en 7 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 een passagier van een vlucht met rechtstreekse aansluitingen – bestaande uit twee vluchten die middels één enkele boeking zijn gereserveerd bij een communautaire luchtvaartmaatschappij, met vertrek vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat en als bestemming een luchthaven die in een derde land is gelegen, met een tussenlanding op een andere luchthaven in dat derde land – recht heeft op compensatie van een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij die deze volledige vliegreis heeft uitgevoerd en daarbij is opgetreden in naam van de communautaire luchtvaartmaatschappij, wanneer deze passagier zijn eindbestemming heeft bereikt met een vertraging van meer dan drie uur die is ontstaan op de tweede vlucht van die vliegreis.**

2) **Bij het onderzoek van de tweede vraag is niet gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van verordening nr. 261/2004 kunnen aantasten in het licht van het beginsel van internationaal gewoonterecht dat elke staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit over zijn eigen luchtruim heeft.**

Lycourgos Rodin Bonichot

Rossi Spineanu-Matei

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 7 april 2022.

De griffier
A. Calot Escobar

De president van de Vierde kamer
C. Lycourgos