Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Fjerde Afdeling)

7. april 2022 *

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser – flyvning med tilsluttet flyforbindelse, som består af to delflyvninger – lang forsinkelse på det endelige bestemmelsessted som følge af den del af flyvningen, der finder sted mellem to lufthavne i et tredjeland – forordningens lovlighed under hensyn til folkeretten«

I sag C-561/20,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (den nederlandsksprogede ret i handels- og erhvervsretlige sager i Bruxelles, Belgien) ved afgørelse af 21. oktober 2020, indgået til Domstolen den 26. oktober 2020, i sagen

Q,

R,

S

mod

United Airlines Inc.,

har

DOMSTOLEN (Fjerde Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, C. Lycourgos, og dommerne S. Rodin (refererende dommer), J.-C. Bonichot, L.S. Rossi og O. Spineanu-Matei,

generaladvokat: A. Rantos,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

* Processprog: nederlandsk.

efter at der er afgivet indlæg af:

– Q, R og S ved advocaten B. Schaumont og J. De Man,

– United Airlines Inc. ved advocaat M. Wouters,

– den belgiske regering ved S. Baeyens, P. Cottin og C. Pochet, som befuldmægtigede,

– den polske regering ved B. Majczyna, som befuldmægtiget,

– Europa-Parlamentet ved L. Stefani og I. Terwinghe, som befuldmægtigede,

– Rådet for Den Europæiske Union ved N. Rouam og K. Michoel, som befuldmægtigede,

– Europa-Kommissionen ved A. Nijenhuis, K. Simonsson og P.-J. Loewenthal, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 9. december 2021,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører for det første fortolkningen af artikel 3, stk. 1, litra a), 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), sammenholdt med denne forordnings artikel 6 og 7, og for det andet gyldigheden af forordning nr. 261/2004 i henhold til folkeretten, navnlig princippet om, at hver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over sit territorium og sit luftrum.

2 Denne anmodning er indgivet i forbindelse med en tvist mellem på den ene side Q, R og S og på den anden side United Airlines Inc. vedrørende kompensation for forsinkelse af en tilsluttet flyforbindelse.

Retsforskrifter

3 Første, fjerde, syvende og ottende betragtning til forordning nr. 261/2004 har følgende ordlyd:

»(1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.

[…]

(4) Fællesskabet bør derfor forbedre de beskyttelsesstandarder, der blev fastsat i forordningen, så man både styrker passagerernes rettigheder og sikrer, at luftfartsselskaber opererer under harmoniserede betingelser på et liberaliseret marked.

[…]

(7) For at sikre en effektiv anvendelse af denne forordning bør de forpligtelser, der herved indføres, påhvile det transporterende luftfartsselskab, der gennemfører eller har til hensigt at gennemføre en flyvning, uanset om det sker med eget luftfartøj, under dry eller wet lease eller i en hvilken som helst anden form.

(8) Denne forordning må ikke begrænse det transporterende luftfartsselskabs ret til at søge kompensation hos enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med gældende lovgivning.«

4 Denne forordnings artikel 2, litra a)-c) og h), med overskriften »Definitioner« bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

a) »luftfartsselskab«: et lufttransportselskab med en gyldig licens

b) »transporterende luftfartsselskab«: et lufttrafikforetagende, der udfører eller har til hensigt at udføre en flyvning i henhold til en kontrakt med en passager eller på vegne af en juridisk eller fysisk person, der har kontrakt med denne passager

c) »EF-luftfartsselskab«: et luftfartsselskab med en gyldig licens, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber [EFT 1992, L 240, s. 1]

[…]

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.«

5 Forordningens artikel 3 med overskriften »Anvendelsesområde« fastsætter 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.«

6 Samme forordnings artikel 5 med overskriften »Aflysning« bestemmer i stk. 1 og 3:

»1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

[…]

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre
   i) de får meddelelse om aflysningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, eller
   ii) de får meddelelse om aflysningen mellem to uger og syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst to timer før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest fire timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, eller
   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.

[…]

3. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.«

7 Artikel 6 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Forsinkelser« er affattet således:

»1. Hvis et transporterende luftfartsselskab med rimelighed forventer, at en flyafgang bliver forsinket ud over tidspunktet for den planlagte afgang

a) med to timer eller mere for alle flyvninger på 1 500 km eller mindre eller

b) med tre timer eller mere for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 km og 3 500 km eller

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

tilbyder det transporterende luftfartsselskab passagererne

i) den bistand, der er specificeret i artikel 9, stk. 1, litra a), og artikel 9, stk. 2

ii) den bistand, der er specificeret i artikel 9, stk. 1, litra b) og c), når det nye afgangstidspunkt med rimelighed kan forventes at være senest dagen efter det planlagte afgangstidspunkt

iii) den bistand, der er specificeret i artikel 8, stk. 1, litra a), når forsinkelsen er på mindst fem timer.

2. Bistand skal under alle omstændigheder tilbydes inden for de tidsfrister, der er anført ovenfor i forbindelse med hver enkelt afstandskategori.«

8 Under overskriften »Kompensationsret« bestemmer forordningens artikel 7 i stk. 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).

[…]«

9 Nævnte forordnings artikel 13 med overskriften »Ret til at søge erstatning« fastsætter:

»Når et transporterende luftfartsselskab udbetaler kompensation eller opfylder de andre forpligtelser i henhold til denne forordning, må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser luftfartsselskabets ret til at rejse erstatningskrav over for enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse. Navnlig begrænser denne forordning på ingen måde det transporterende luftfartsselskabs ret til at rejse erstatningskrav over for en rejsearrangør eller andre personer, som det transporterende luftfartsselskab har kontrakt med. Tilsvarende må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser den ret, som en rejsearrangør eller tredjemand, der ikke er passager, med hvem det transporterende luftfartsselskab har kontrakt, har til at rejse erstatningskrav over for eller kræve kompensation af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse.«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

10 Sagsøgerne i hovedsagen foretog gennem et rejsebureau en samlet reservation hos EF-luftfartsselskabet Deutsche Lufthansa AG (herefter »Lufthansa«) af en flyvning med tilsluttet flyforbindelse fra Bruxelles (Belgien) til San José (De Forenede Stater) med mellemlanding i Newark (De Forenede Stater).

11 Hele flyvningen med tilsluttet flyforbindelse blev gennemført af United Airlines, der er et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland. Sagsøgerne i hovedsagen ankom til deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på 223 minutter.

12 Ved skrivelse af 6. september 2018 fremsatte selskabet Happy Flights BVBA, hvortil fordringen for sagsøgerne i hovedsagen var blevet overdraget, et krav over for United Airlines om betaling af en kompensation på 600 EUR pr. person for forsinkelsen, dvs. i alt 1 800 EUR, i henhold til forordning nr. 261/2004.

13 Den 4. oktober 2018 svarede United Airlines Happy Flights og anførte, at denne forordning ikke fandt anvendelse, da nævnte forsinkelse opstod under den anden del af den pågældende flyvning.

14 Ved skrivelse af 5. oktober 2018 besvarede Happy Flights United Airlines, idet selskabet bestred United Airlines' standpunkt under henvisning til Domstolens praksis og krævede, at United Airlines betalte den i nærværende doms præmis 12 omhandlede kompensation.

15 United Airlines besvarede for sin del Happy Flights ved skrivelse af 10. oktober 2018.

16 Den 11. oktober 2018 tilsendte Happy Flights United Airlines et formelt påkrav. Samme dag meddelte dette luftfartsselskab Happy Flights, at det fastholdt sit standpunkt.

17 Den 3. maj 2019 gentog Happy Flights det formelle påkrav over for United Airlines og meddelte sidstnævnte, at den fordring, som var blevet overdraget til Happy Flights, var blevet tilbageført til sagsøgerne i hovedsagen.

18 Den 22. juli 2019 har de sidstnævnte anlagt sag mod United Airlines for den forelæggende ret, Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (den nederlandsksprogede ret i handels- og erhvervsretlige sager i Bruxelles, Belgien), med påstand om, at United Airlines tilpligtes at betale den kompensation, der er nævnt i nærværende doms præmis 12, med tillæg af morarenter fra den 6. september 2018 og procesrenter.

19 Denne ret nærer i denne sammenhæng tvivl om, hvordan visse argumenter fremført af United Airlines, der vedrører såvel anvendeligheden som gyldigheden af forordning nr. 261/2004, skal besvares.

20 I første række har United Airlines bestridt, at forordning nr. 261/2004 finder anvendelse, når en lang forsinkelse opstår under en flyvning fra og til lufthavne i et tredjeland, selv om der er tale om den anden og sidste del af en flyvning med tilsluttet flyforbindelse, hvoraf den første del af flyvningen er udført fra en lufthavn på en medlemsstats område.

21 For det første har den forelæggende ret i denne henseende anført, at selv om dom af 31. maj 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), der vedrørte en forsinkelse opstået under den første del af en flyvning af en tilsluttet flyforbindelse, som var blevet udført af et luftfartsselskab, der ikke var et EF-luftfartsselskab, fra en lufthavn på en medlemsstats område, taler for, at forordning nr. 261/2004 finder anvendelse, kan oplysningerne i denne dom ikke uden videre overføres på den sag, der verserer for den forelæggende ret, eftersom det i det foreliggende tilfælde var den anden del af flyvningen fra en lufthavn i et tredjeland, der skabte den forsinkelse, som sagsøgerne i hovedsagen oplevede.

22 For det andet har den forelæggende ret anført, at Domstolen i dom af 11. juli 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), fastslog, at forordning nr. 261/2004 ligeledes fandt anvendelse på den anden del af en flyvning med tilsluttet flyforbindelse, når den første del af flyvningen var blevet gennemført fra en lufthavn på en medlemsstats område. I den sag, der gav anledning til denne dom, var der rejst spørgsmål om, hvorvidt det EF-luftfartsselskab, som havde udført den første del af nævnte flyvning, kunne være forpligtet til at udbetale kompensation til en passager, som havde været udsat for en lang forsinkelse, der udsprang af den anden del af samme flyvning, som faktisk var blevet udført af luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland. Ifølge den forelæggende ret var de faktiske omstændigheder i den nævnte sag forskellige fra de faktiske omstændigheder i den sag, som verserer for denne ret, for så vidt som sagen ikke berører noget EF-luftfartsselskab, idet det EF-luftfartsselskab, der udstedte billetterne, Lufthansa, end ikke er part i tvisten. Følgelig kan den løsning, som Domstolen nåede frem til i den nævnte dom, ikke uden videre overføres på den foreliggende tvist.

23 I anden række har United Airlines hvad angår spørgsmålet om gyldigheden af forordning nr. 261/2004 ifølge den forelæggende ret anført, at såfremt denne forordning skulle finde anvendelse i tilfælde af en lang forsinkelse opstået under den anden del af en flyvning, der i fuldt omfang gennemføres i et tredjeland, som led i en flyvning med tilsluttet flyforbindelse, ville denne forordning have ekstraterritorial rækkevidde i strid med folkeretten. Nærmere bestemt er suverænitetsprincippet ifølge United Airlines til hinder for, at nævnte forordning finder anvendelse på en situation, der udspiller sig i et tredjeland, såsom det område, der er omhandlet i hovedsagen, hvor forsinkelsen opstod på De Forenede Staters område, og hvor virkningerne af forsinkelsen udelukkende indtraf inden for dette område. Såfremt United Airlines' opfattelse er korrekt, ønsker den forelæggende ret oplyst, om forordningen er gyldig i lyset af folkeretten.

24 På denne baggrund har Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (den nederlandsksprogede ret i handels- og erhvervsretlige sager i Bruxelles) besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal artikel 3, stk. 1, litra a), og artikel 7 i [forordning nr. 261/2004], som fortolket af Domstolen, fortolkes således, at en passager er berettiget til kompensation fra et luftfartsselskab, der ikke er et EF-luftfartsselskab, såfremt passageren ankommer til sit endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på mere end tre timer på grund af en forsinkelse på den sidste flyvning, hvis afgangssted og ankomststed uden mellemlanding på en medlemsstats område begge befinder sig på et tredjelands område, og der er tale om den sidste flyvning i en række af direkte tilsluttede flyvninger, som starter i en lufthavn, der befinder sig på en medlemsstats område, og alle flyvninger faktisk blev udført af det luftfartsselskab, der ikke er et EF-luftfartsselskab, og passageren havde reserveret alle disse flyvninger [samlet] hos et EF-luftfartsselskab, der ikke faktisk udførte nogen af flyvningerne?

2) Såfremt der første spørgsmål besvares bekræftende, er [forordning nr. 261/2004], som fortolket ved det første spørgsmål, da i strid med [folkeretten], særligt princippet om, at hver stat har [fuldstændig og udelukkende] højhedsret over sit territorium og sit luftrum, idet denne fortolkning vil medføre, at EU-retten vil finde anvendelse på en situation, der finder sted i et tredjeland?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

25 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med forordningens artikel 6 og 7, skal fortolkes således, at en passager på en flyvning med tilsluttet flyforbindelse, som består af to flyvninger, og som er blevet reserveret samlet hos et EF-luftfartsselskab, med afgang fra en lufthavn på en medlemsstats område til en lufthavn i et tredjeland med mellemlanding i en anden lufthavn i dette tredjeland har ret til kompensation fra et tredjelands luftfartsselskab, som har gennemført hele denne flyvning, når denne passager nåede sit endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på mere end tre timer, der opstod under den anden del af nævnte flyvning.

26 For at besvare dette spørgsmål skal det bemærkes, at det følger af artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, at forordningen gælder for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område.

27 Det fremgår således af denne bestemmelses klare ordlyd, at den situation, hvor passagerer på en flyvning med tilsluttet flyforbindelse, som er afrejst fra en lufthavn på en medlemsstats område, er omfattet af forordning nr. 261/2004.

28 Denne konklusion kan hverken drages i tvivl af den omstændighed, at denne flyvning havde mellemlanding i et tredjeland, eller at det luftfartsselskab, der gennemførte denne flyvning, ikke er et »EF-luftfartsselskab« som omhandlet i denne forordnings artikel 2, litra c).

29 Domstolen har nemlig gentagne gange fastslået, at en flyvning med 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 (dom af 24.2.2022, Airhelp (Forsinkelse af omlagt flyvning), C-451/20, EU:C:2022:123, præmis 26 og den deri nævnte retspraksis).

30 Det følger heraf, at for så vidt som flyvninger med tilsluttede flyforbindelser, der er blevet reserveret samlet, skal anses for at udgøre en helhed med henblik på passagerernes kompensationsret, der er fastsat i forordning nr. 261/2004, og for så vidt som anvendeligheden af denne forordning på passagerer på disse flyvninger skal vurderes i betragtning af deres oprindelige afgangssted og endelige bestemmelsessted, har det sted, hvor forsinkelsen indtræffer, som generaladvokaten har anført i punkt 40 i forslaget til afgørelse, ingen betydning for anvendeligheden heraf.

31 Som det fremgår af artikel 3, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004, er det forhold, at flyvningen gennemføres af et EF-luftfartsselskab, kun en betingelse med henblik på anvendelsen af forordningen for så vidt angår passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område. Omvendt følger det af nævnte forordnings artikel 3, stk. 1, litra a), at denne betingelse ikke gælder for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område.

32 Endelig bekræftes det formål med forbrugerbeskyttelse, der forfølges med forordning nr. 261/2004, ved konklusionen i nærværende doms præmis 27. Som generaladvokaten har fremhævet i punkt 41 i forslaget til afgørelse, ville en sondring alt efter, om forsinkelsen er opstået under den første eller den anden del af flyvningen inden for rammerne af en flyvning med tilsluttet flyforbindelse, der er blevet reserveret samlet, føre til en uberettiget sondring, idet den ville indebære, at United Airlines ville være forpligtet til at betale kompensation i tilfælde af en forsinkelse, der var indtruffet under den første del af denne flyvning, men ikke ville være forpligtet dertil i tilfælde af en forsinkelse, som var indtruffet under den anden del af nævnte flyvning, selv om en sådan flyvning med tilsluttet flyforbindelse skal betragtes som en helhed med henblik på kompensationsretten, og selv om passagererne i begge tilfælde ville være ramt af den samme forsinkelse ved det endelige bestemmelsessted og dermed af de samme ulemper.

33 Henset til ovenstående betragtninger skal en flyvning med tilsluttet flyforbindelse fra Den Europæiske Union som den i hovedsagen omhandlede anses for at henhøre under anvendelsesområdet for forordning nr. 261/2004 i medfør af dennes artikel 3, stk. 1, litra a).

34 Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt et tredjelands luftfartsselskab, som ikke har indgået en transportkontrakt med passagererne på en tilsluttet flyvning, men som har gennemført denne flyvning, kan anses for at skulle udbetale den kompensation til passagererne, der er fastsat i

forordning nr. 261/2004, fremgår det af ordlyden af denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 5, stk. 3, at den person, der har pligt til at udbetale kompensationen, alene kan være det »transporterende luftfartsselskab« som omhandlet i nævnte forordnings artikel 2, litra b). I henhold til sidstnævnte bestemmelse er det »transporterende luftfartsselskab« »et lufttrafikforetagende, der udfører eller har til hensigt at udføre en flyvning i henhold til en kontrakt med en passager eller på vegne af en juridisk eller fysisk person, der har kontrakt med denne passager«.

35 Domstolen har præciseret, at denne definition stiller to kumulative betingelser, for at et luftfartsselskab kan kvalificeres som et »transporterende luftfartsselskab«, dels vedrørende gennemførelsen af den pågældende flyvning, dels vedrørende eksistensen af en kontrakt indgået med en passager (dom af 11.7.2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, præmis 23 og den deri nævnte retspraksis).

36 Som generaladvokaten i det væsentlige har anført i punkt 47 i forslaget til afgørelse, valgte EU-lovgiver i forbindelse med vedtagelsen af forordning nr. 261/2004 nemlig, at det transporterende luftfartsselskab skulle være eneansvarligt for at sikre passagerernes rettigheder og retssikkerheden med hensyn til udpegelsen af den person, som skal opfylde de forpligtelser, der er pålagt i henhold til denne forordning.

37 For så vidt angår den første betingelse er det med henblik herpå begrebet »flyvning«, som udgør det centrale element. Domstolen har allerede fastslået, at dette begreb skal forstås som »en transporthandling med fly, som således udgør en »enhed« så at sige, og som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute« (dom af 4.7.2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, præmis 19).

38 Følgelig skal det luftfartsselskab, som i forbindelse med sine passagertransportaktiviteter træffer afgørelse om at udføre en bestemt flyvning, herunder fastlægger ruten herfor, og om herved at give de pågældende et tilbud om lufttransport, anses for at være det transporterende luftfartsselskab. Vedtagelsen af en sådan afgørelse indebærer nemlig, at dette luftfartsselskab påtager sig ansvaret for gennemførelsen af denne flyvning, herunder navnlig for en eventuel annullation af denne eller for dennes lange forsinkelse ved ankomsten (dom af 4.7.2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, præmis 20).

39 Med hensyn til den anden betingelse skal det bemærkes, at det følger af artikel 3, stk. 5, andet punktum, i forordning nr. 261/2004, at hvis et transporterende luftfartsselskab, som ikke har kontrakt med passagerne, opfylder forpligtelser under denne forordning, skal det betragtes som opfyldende disse forpligtelser på vegne af den person, der har kontrakt med de pågældende passagerer.

40 Det følger heraf, som generaladvokaten har anført i punkt 49 i forslaget til afgørelse, at det er irrelevant, at der ikke er nogen kontraktlig forbindelse mellem de pågældende passagerer og det transporterende luftfartsselskab, for så vidt som det transporterende luftfartsselskab har sit eget kontraktmæssige forhold med det luftfartsselskab, der har indgået kontrakt med disse passagerer.

41 Det fremgår af sagsakterne for Domstolen, dels at United Airlines gennemførte den i hovedsagen omhandlede flyvning med tilsluttet flyforbindelse, dels at denne flyvning blev gennemført inden for rammerne af en codeshare-aftale med Lufthansa.

42 På denne baggrund skal United Airlines anses for at være det transporterende luftfartsselskab som omhandlet i artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004, eftersom dette selskab gennemførte nævnte flyvning, idet det inden for rammerne af en codeshare-aftale handlede på vegne af Lufthansa, der er det sælgende luftfartsselskab i hovedsagen.

43 Endelig skal det bemærkes, at det fremgår af artikel 13 i forordning nr. 261/2004, at et transporterende luftfartsselskab, der udbetaler kompensation eller opfylder de andre forpligtelser, som påhviler det i henhold til denne forordning, bevarer retten til at rejse erstatningskrav over for enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med den gældende nationale lovgivning.

44 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det første spørgsmål besvares med, at artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med forordningens artikel 6 og 7, skal fortolkes således, at en passager på en flyvning med tilsluttet flyforbindelse, som består af to flyvninger, og som er blevet reserveret samlet hos et EF-luftfartsselskab, med afgang fra en lufthavn på en medlemsstats område til en lufthavn i et tredjeland med mellemlanding i en anden lufthavn i dette tredjeland har ret til kompensation fra et tredjelands luftfartsselskab, som har gennemført hele denne flyvning på vegne af dette EF-luftfartsselskab, når denne passager nåede sit endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på mere end tre timer, der opstod under den anden del af nævnte flyvning.

Det andet spørgsmål

45 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om forordning nr. 261/2004 er gyldig, henset til princippet i folkeretlig sædvaneret om, at enhver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over sit luftrum, for så vidt som denne forordning finder anvendelse på passagerer på en flyvning med tilsluttet flyforbindelse med afgang fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område til en lufthavn i et tredjeland, for hvilken flyvning en lang forsinkelse er opstået på den del heraf, som er gennemført i dette tredjeland.

46 Det skal indledningsvis bemærkes, som det fremgår af artikel 3, stk. 5, TEU, at Unionen bidrager til nøje overholdelse og udvikling af folkeretten. Følgelig er Unionen i forbindelse med vedtagelse af en retsakt forpligtet til at overholde folkeretten som helhed, herunder den folkeretlige sædvaneret, som har bindende virkning for EU-institutionerne (dom af 21.12.2011, Air Transport Association of America m.fl., C-366/10, EU:C:2011:864, præmis 101 og den deri nævnte retspraksis).

47 Det skal dernæst bemærkes, at princippet om, at enhver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over sit luftrum, er et princip i folkeretlig sædvaneret (jf. i denne retning dom af 21.12.2011, Air Transport Association of America m.fl., C-366/10, EU:C:2011:864, præmis 103 og 104).

48 Det står fast, at principperne i folkeretlig sædvaneret som det, der er nævnt i den foregående præmis, kan påberåbes af en borger med henblik på Domstolens prøvelse af en EU-retsakts gyldighed, forudsat dels, at disse principper kan rejse tvivl om Unionens kompetence til at vedtage den pågældende retsakt, dels at den pågældende retsakt kan påvirke rettigheder, som tilkommer borgeren i henhold til EU-retten, eller skabe forpligtelser i henhold hertil (dom af 21.12.2011, Air Transport Association of America m.fl., C-366/10, EU:C:2011:864, præmis 107 og den deri nævnte retspraksis).

49 I det foreliggende tilfælde er princippet om, at enhver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over sit luftrum, i det væsentlige påberåbt med henblik på, at Domstolens skal vurdere, om Unionen, henset til dette princip, havde kompetence til at vedtage forordning nr. 261/2004, for så vidt som forordningen finder anvendelse på passagerer på en flyvning med tilsluttet flyforbindelse med afgang fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område til en lufthavn i et tredjeland, for hvilken flyvning en lang forsinkelse er opstået på den del heraf, som er gennemført i dette tredjeland.

50 Selv om det omhandlede princip dermed kun synes at skabe forpligtelser mellem stater, kan det dog ikke udelukkes, at sagsøgte i hovedsagen under omstændigheder som dem, der foreligger i den sag, der verserer for den forelæggende ret, hvor forordning nr. 261/2004 kan skabe forpligtelser i henhold til EU-retten for denne sagsøgte, kan påberåbe sig dette princip, og at Domstolen således kan undersøge denne forordnings gyldighed i forhold til et sådant princip.

51 Da et princip i folkeretlig sædvaneret ikke har samme præcise karakter som en bestemmelse i en international aftale, skal den retslige kontrol imidlertid nødvendigvis begrænses til spørgsmålet om, hvorvidt EU-institutionerne ved at vedtage den omhandlede retsakt anlagde åbenbart urigtige skøn med hensyn til betingelserne for at anvende nævnte princip (dom af 21.12.2011, Air Transport Association of America m.fl., C-366/10, EU:C:2011:864, præmis 110 og den deri nævnte retspraksis).

52 Som bemærket i nærværende doms præmis 26 og 27, følger det af artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, at en flyvning med tilsluttet flyforbindelse er omfattet af forordningens anvendelsesområde, med den begrundelse, at passagererne begyndte deres rejse i en lufthavn beliggende i en medlemsstat. Herved fastlægger nævnte forordning med henblik på anvendelsen heraf en tæt tilknytning til EU's område.

53 Det skal således bemærkes, at det kriterium for anvendelsen af forordning nr. 261/2004, som er fastsat i artikel 3, stk. 1, litra a), ikke påvirker betingelserne for anvendelsen af princippet om, at enhver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over sit luftrum, eftersom kriteriet vedrører passagerer, der rejser fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, hvilke passagerer, henset til en sådan tilknytning, således kan være underlagt Unionens kompetence.

54 Det skal dernæst fremhæves, som Rådet for Den Europæiske Union har anført i sine bemærkninger, at denne forordning kun finder anvendelse på en lang forsinkelse, som opstår under en del af en flyvning, der gennemføres i et tredjeland, i begrænsede og klart definerede tilfælde, hvor den pågældende flyvning betragtet som helhed gennemføres fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område. En sådan flyvning og passagererne på denne bevarer således en nær tilknytning til Unionens område, herunder for den del af flyvningen, der gennemføres uden for EU.

55 Det skal i denne henseende bemærkes, som generaladvokaten har anført i punkt 64 i forslaget til afgørelse, at forordning nr. 261/2004 i medfør af dennes artikel 3, stk. 1, litra a), ikke tilsigter at finde anvendelse på flyvninger, som i det hele gennemføres i et tredjeland eller mellem to tredjelande uden nogen tilknytning til Unionens område.

56 EU-institutionerne kan dermed ikke anses for ved vedtagelsen af forordning nr. 261/2004 at have anlagt et åbenbart urigtigt skøn med hensyn til betingelserne for anvendelse af princippet i folkeretlig sædvaneret om, at enhver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over sit luftrum.

57 Endelig bemærkes, at formålet med forordning nr. 261/2004, som det fremgår af første og fjerde betragtning hertil, er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer.

58 Det skal i denne henseende bemærkes, at EU-lovgiver i princippet kan vælge kun at tillade, at en erhvervsmæssig aktivitet, i det foreliggende tilfælde lufttransport, udøves på Unionens område på betingelse af, at operatørerne overholder de af Unionen fastsatte kriterier, idet den derved forfølger sine mål på området for beskyttelse af forbrugerne, og nærmere bestemt flypassagerer (jf. analogt dom af 21.12.2011, Air Transport Association of America m.fl., C-366/10, EU:C:2011:864, præmis 128 og den deri nævnte retspraksis).

59 United Airlines' udsagn om en angivelig tilsidesættelse af ligebehandlingen mellem på den ene side passagerer på den i hovedsagen omhandlede flyvning med tilsluttet flyforbindelse og på den anden side passagerer på alene den anden del af denne flyvning rejser ikke tvivl om den konklusion, der fremgår af nærværende doms præmis 56.

60 Disse to kategorier af passagerer befinder sig nemlig ikke i sammenlignelige situationer, eftersom passagererne på den i hovedsagen omhandlede flyvning med tilsluttet flyforbindelse, som i overensstemmelse med den retspraksis, der er nævnt i nærværende doms præmis 29, skal anses for at udgøre en helhed med henblik på anvendelsen af forordning nr. 261/2004, begyndte en flyvning fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, mens dette ikke er tilfældet for de passagerer, der alene rejste med den anden del af denne flyvning, som blev gennemført fra og til lufthavne beliggende i et tredjeland.

61 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det fastslås, at undersøgelsen af det andet spørgsmål ikke har tilvejebragt oplysninger, der kan påvirke gyldigheden af forordning nr. 261/2004 i forhold til princippet i folkeretlig sædvaneret om, at enhver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over sit luftrum.

Sagsomkostninger

62 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:

1) **Artikel 3, stk. 1, litra a), 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, sammenholdt med forordningens artikel 6 og 7, skal fortolkes således, at en passager på en flyvning med tilsluttet flyforbindelse, som består af to flyvninger, og som er blevet reserveret samlet hos et EF-luftfartsselskab, med afgang fra en lufthavn på en medlemsstats område til en lufthavn i et tredjeland med mellemlanding i en anden lufthavn i dette tredjeland har ret til kompensation fra et tredjelands luftfartsselskab, som har gennemført hele denne flyvning på vegne af dette EF-luftfartsselskab, når denne passager nåede sit endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på mere end tre timer, der opstod under den anden del af nævnte flyvning.**

2) Undersøgelsen af det andet spørgsmål ikke har tilvejebragt oplysninger, der kan påvirke gyldigheden af forordning nr. 261/2004 i forhold til princippet i folkeretlig sædvaneret om, at enhver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over sit luftrum.

Underskrifter