Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Vierte Kammer)

7. April 2022 *

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Luftverkehr – Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen – Zwei Teilflüge umfassender Flug mit Umsteigen – Große Verspätung am Endziel, die ihre Ursache im zweiten Teilflug dieses Fluges zwischen zwei Flughäfen eines Drittstaats hat – Gültigkeit dieser Verordnung im Hinblick auf das Völkerrecht“

In der Rechtssache C-561/20

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht von der Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Niederländischsprachiges Unternehmensgericht Brüssel, Belgien) mit Entscheidung vom 21. Oktober 2020, beim Gerichtshof eingegangen am 26. Oktober 2020, in dem Verfahren

Q,

R,

S

gegen

United Airlines Inc.

erlässt

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten C. Lycourgos, der Richter S. Rodin (Berichterstatter) und J.-C. Bonichot sowie der Richterinnen L. S. Rossi und O. Spineanu-Matei,

Generalanwalt: A. Rantos,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

* Verfahrenssprache: Niederländisch.

– von Q, R und S, vertreten durch B. Schaumont und J. De Man, Advocaten,

– der United Airlines Inc., vertreten durch M. Wouters, Advocaat,

– der belgischen Regierung, vertreten durch S. Baeyens, P. Cottin und C. Pochet als Bevollmächtigte,

– der polnischen Regierung, vertreten durch B. Majczyna als Bevollmächtigten,

– des Europäischen Parlaments, vertreten durch L. Stefani und I. Terwinghe als Bevollmächtigte,

– des Rates der Europäischen Union, vertreten durch N. Rouam und K. Michoel als Bevollmächtigte,

– der Europäischen Kommission, vertreten durch A. Nijenhuis, K. Simonsson und P.-J. Loewenthal als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 9. Dezember 2021

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft erstens die Auslegung von Art. 3 Abs. 1 Buchst. a in Verbindung mit den Art. 6 und 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. 2004, L 46, S. 1) und zweitens die Gültigkeit der Verordnung Nr. 261/2004 im Hinblick auf das Völkerrecht, insbesondere den Grundsatz der vollständigen und ausschließlichen Hoheit eines Staats über sein Gebiet und seinen Luftraum.

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Q, R und S auf der einen sowie der United Airlines Inc. auf der anderen Seite über die Zahlung einer Ausgleichsleistung wegen Verspätung eines Fluges mit Umsteigen.

Rechtlicher Rahmen

3 Die Erwägungsgründe 1, 4, 7 und 8 der Verordnung Nr. 261/2004 lauten:

„(1) Die Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs sollten unter anderem darauf abzielen, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen. Ferner sollte den Erfordernissen des Verbraucherschutzes im Allgemeinen in vollem Umfang Rechnung getragen werden.

…

(4) Die Gemeinschaft sollte deshalb die mit der genannten Verordnung festgelegten Schutzstandards erhöhen, um die Fluggastrechte zu stärken und um sicherzustellen, dass die Geschäftstätigkeit von Luftfahrtunternehmen in einem liberalisierten Markt harmonisierten Bedingungen unterliegt.

…

(7) Damit diese Verordnung wirksam angewandt wird, sollten die durch sie geschaffenen Verpflichtungen dem ausführenden Luftfahrtunternehmen obliegen, das einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt, und zwar unabhängig davon, ob der Flug mit einem eigenen Luftfahrzeug oder mit einem mit oder ohne Besatzung gemieteten Luftfahrzeug oder in sonstiger Form durchgeführt wird.

(8) Diese Verordnung sollte die Ansprüche des ausführenden Luftfahrtunternehmens nicht einschränken, nach geltendem Recht Ausgleichsleistungen von anderen Personen, auch Dritten, zu verlangen."

4 Art. 2 („Begriffsbestimmungen") Buchst. a bis c und h dieser Verordnung bestimmt:

„Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

a) ‚Luftfahrtunternehmen' ein Lufttransportunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung;

b) ‚ausführendes Luftfahrtunternehmen' ein Luftfahrtunternehmen, das im Rahmen eines Vertrags mit einem Fluggast oder im Namen einer anderen – juristischen oder natürlichen – Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt;

c) ‚Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft' ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen [(ABl. 1992, L 240, S. 1)] erteilt wurde;

…

h) ‚Endziel' den Zielort auf dem am Abfertigungsschalter vorgelegten Flugschein bzw. bei direkten Anschlussflügen den Zielort des letzten Fluges; verfügbare alternative Anschlussflüge bleiben unberücksichtigt, wenn die planmäßige Ankunftszeit eingehalten wird."

5 Art. 3 („Anwendungsbereich") Abs. 1 und 5 der Verordnung sieht vor:

„(1) Diese Verordnung gilt

a) für Fluggäste, die auf Flughäfen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, einen Flug antreten;

b) sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist, für Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittstaat einen Flug zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, antreten, es sei denn, sie haben in diesem Drittstaat Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten.

…

(5) Diese Verordnung gilt für alle ausführenden Luftfahrtunternehmen, die Beförderungen für Fluggäste im Sinne der Absätze 1 und 2 erbringen. Erfüllt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das in keiner Vertragsbeziehung mit dem Fluggast steht, Verpflichtungen im Rahmen dieser Verordnung, so wird davon ausgegangen, dass es im Namen der Person handelt, die in einer Vertragsbeziehung mit dem betreffenden Fluggast steht.“

6 Art. 5 („Annullierung“) Abs. 1 und 3 dieser Verordnung bestimmt:

„(1) Bei Annullierung eines Fluges [wird] den betroffenen Fluggästen

…

c) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 eingeräumt, es sei denn,
   i) sie werden über die Annullierung mindestens zwei Wochen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet, oder
   ii) sie werden über die Annullierung in einem Zeitraum zwischen zwei Wochen und sieben Tagen vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, nicht mehr als zwei Stunden vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihr Endziel höchstens vier Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen, oder
   iii) sie werden über die Annullierung weniger als sieben Tage vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, nicht mehr als eine Stunde vor der planmäßigen Abflugzeit abzufliegen und ihr Endziel höchstens zwei Stunden nach der planmäßigen Ankunftszeit zu erreichen.

…

(3) Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.“

7 Art. 6 („Verspätung“) der Verordnung Nr. 261/2004 lautet:

„(1) Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass sich der Abflug

a) bei allen Flügen über eine Entfernung von 1500 km oder weniger um zwei Stunden oder mehr oder

b) bei allen innergemeinschaftlichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1500 km und 3500 km um drei Stunden oder mehr oder

c) bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen um vier Stunden oder mehr

gegenüber der planmäßigen Abflugzeit verzögert, so werden den Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen

i) die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a) und Absatz 2 angeboten,

ii) wenn die nach vernünftigem Ermessen zu erwartende Abflugzeit erst am Tag nach der zuvor angekündigten Abflugzeit liegt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b) und c) angeboten und,

iii) wenn die Verspätung mindestens fünf Stunden beträgt, die Unterstützungsleistungen gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a) angeboten.

(2) Auf jeden Fall müssen die Unterstützungsleistungen innerhalb der vorstehend für die jeweilige Entfernungskategorie vorgesehenen Fristen angeboten werden."

8 Art. 7 („Ausgleichsanspruch") Abs. 1 dieser Verordnung sieht vor:

„Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so erhalten die Fluggäste Ausgleichszahlungen in folgender Höhe:

a) 250 [Euro] bei allen Flügen über eine Entfernung von 1500 km oder weniger,

b) 400 [Euro] bei allen innergemeinschaftlichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1500 km und 3500 km,

c) 600 [Euro] bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen.

…"

9 Art. 13 („Regressansprüche") der Verordnung lautet:

„In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, kann keine Bestimmung dieser Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, nach geltendem Recht bei anderen Personen, auch Dritten, Regress zu nehmen. Insbesondere beschränkt diese Verordnung in keiner Weise das Recht des ausführenden Luftfahrtunternehmens, Erstattung von einem Reiseunternehmen oder einer anderen Person zu verlangen, mit der es in einer Vertragsbeziehung steht. Gleichfalls kann keine Bestimmung dieser Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht eines Reiseunternehmens oder eines nicht zu den Fluggästen zählenden Dritten, mit dem das ausführende Luftfahrtunternehmen in einer Vertragsbeziehung steht, beschränkt, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen gemäß den anwendbaren einschlägigen Rechtsvorschriften eine Erstattung oder Entschädigung zu verlangen."

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

10 Die Kläger des Ausgangsverfahrens buchten mittels einer einzigen Buchung über ein Reisebüro bei dem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft Deutsche Lufthansa AG (im Folgenden: Lufthansa) einen Flug mit Umsteigen von Brüssel (Belgien) nach San José (Vereinigte Staaten) mit einer Zwischenlandung in Newark (Vereinigte Staaten).

11 Dieser Flug mit Umsteigen wurde vollständig von United Airlines, einem in einem Drittstaat ansässigen Luftfahrtunternehmen, durchgeführt. Die Kläger des Ausgangsverfahrens erreichten ihr Endziel mit einer Verspätung von 223 Minuten.

12 Mit Schreiben vom 6. September 2018 verlangte das Unternehmen Happy Flights BVBA, an das die Forderung der Kläger des Ausgangsverfahrens abgetreten worden war, von United Airlines gemäß der Verordnung Nr. 261/2004 für diese Verspätung unter Inverzugsetzung die Zahlung einer Ausgleichsleistung in Höhe von 600 Euro je Person, also insgesamt 1 800 Euro.

13 Am 4. Oktober 2018 antwortete United Airlines Happy Flights, dass diese Verordnung nicht anwendbar sei, da die Verspätung beim zweiten Teilflug des betreffenden Fluges eingetreten sei.

14 Mit Antwortschreiben vom 5. Oktober 2018 trat Happy Flights der Auffassung von United Airlines mit Verweis auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs entgegen und forderte sie zur Zahlung der in Rn. 12 des vorliegenden Urteils genannten Ausgleichsleistung auf.

15 Mit Schreiben vom 10. Oktober 2018 antwortete United Airlines ihrerseits Happy Flights.

16 Am 11. Oktober 2018 richtete Happy Flights ein Mahnschreiben an United Airlines. Am selben Tag teilte Letztere Happy Flights mit, dass sie an ihrem Standpunkt festhalte.

17 Am 3. Mai 2019 richtete Happy Flights an United Airlines eine neuerliche Zahlungsaufforderung und teilte ihr mit, dass die Forderung, die an sie abgetreten worden sei, nun wieder auf die Kläger des Ausgangsverfahrens übertragen worden sei.

18 Am 22. Juli 2019 veranlassten Letztere die Ladung von United Airlines vor das vorlegende Gericht, die Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Niederländischsprachiges Unternehmensgericht Brüssel, Belgien), um zu erwirken, dass United Airlines zur Zahlung der in Rn. 12 des vorliegenden Urteils genannten Ausgleichsleistung zuzüglich Verzugszinsen ab dem 6. September 2018 und Prozesszinsen verurteilt wird.

19 In diesem Kontext hat dieses Gericht Zweifel hinsichtlich der Beantwortung bestimmter von United Airlines vorgebrachter Argumente, die sich sowohl auf die Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 261/2004 als auch auf deren Gültigkeit beziehen.

20 Erstens stellt United Airlines die Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 261/2004 in Abrede, wenn es bei einem Flug von und zu Flughäfen im Gebiet eines Drittstaats zu einer großen Verspätung kommt, selbst wenn es sich um den zweiten und letzten Teilflug eines Fluges mit Umsteigen handelt und der erste Teilflug von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats aus durchgeführt wird.

21 Insoweit hat das vorlegende Gericht zum einen darauf hingewiesen, dass das Urteil vom 31. Mai 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), das eine Verspätung betreffe, die beim ersten, von einem nicht gemeinschaftlichen Luftfahrtunternehmen durchgeführten Teilflug eines Fluges mit Umsteigen, der auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats angetreten worden sei, für die Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 261/2004 spreche, die Erwägungen in diesem Urteil aber nicht ohne Weiteres auf die bei ihm anhängige Rechtssache übertragen werden könnten, da in diesem Fall der zweite Teilflug des betroffenen Fluges, der auf einem Flughafen im Gebiet eines Drittstaats angetreten worden sei, die Ursache für die von den Klägern des Ausgangsverfahrens erlittene Verspätung sei.

22 Zum anderen hat das vorlegende Gericht ausgeführt, dass der Gerichtshof im Urteil vom 11. Juli 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), entschieden habe, dass die Verordnung Nr. 261/2004 auch auf den zweiten Teilflug eines Fluges mit Umsteigen anzuwenden sei, wenn der erste Teilflug von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats aus durchgeführt werde. In der diesem Urteil zugrunde liegenden Rechtssache habe sich die Frage gestellt, ob das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, das den ersten Teilflug durchgeführt habe, verpflichtet werden könne, an einen Fluggast Ausgleichsleistungen zu zahlen, der von einer großen Verspätung betroffen sei, die ihre Ursache im zweiten, tatsächlich von einem Luftfahrtunternehmen eines Drittstaats durchgeführten Teilflug desselben Fluges habe. Der Sachverhalt jener Rechtssache unterscheide sich jedoch insofern von dem des bei ihm anhängigen Rechtsstreits, als dieser Rechtsstreit kein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft betreffe und das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, das die Flugscheine ausgestellt habe, nämlich Lufthansa, nicht einmal Partei dieses Rechtsstreits sei. Daher könne die Lösung, zu der der Gerichtshof in jenem Urteil gefunden habe, nicht ohne Weiteres auf diesen Rechtsstreit übertragen werden.

23 Zweitens weist das vorlegende Gericht, was die Frage der Gültigkeit der Verordnung Nr. 261/2004 anbelangt, darauf hin, dass United Airlines geltend mache, dass diese Verordnung, sollte sie im Fall einer großen Verspätung beim zweiten, vollständig im Gebiet eines Drittstaats durchgeführten Teilflug eines Fluges mit Umsteigen anwendbar sein, eine gegen das Völkerrecht verstoßende exterritoriale Geltung beanspruchen würde. Konkret steht nach Ansicht von United Airlines der Grundsatz der Souveränität der Anwendung der Verordnung auf eine Situation entgegen, die sich wie die im Ausgangsverfahren in Rede stehende – wo die Verspätung im Gebiet der Vereinigten Staaten eingetreten sei und die Wirkungen dieser Verspätung ausschließlich in diesem Hoheitsgebiet eingetreten seien – im Gebiet eines Drittstaats ereigne. Für den Fall, dass diese Auffassung von United Airlines zutrifft, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Verordnung im Hinblick auf das Völkerrecht gültig ist.

24 Unter diesen Umständen hat die Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Niederländischsprachiges Unternehmensgericht Brüssel) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Sind Art. 3 Abs. 1 Buchst. a und Art. 7 der Verordnung Nr. 261/2004 in der Auslegung durch den Gerichtshof dahin auszulegen, dass einem Fluggast ein Ausgleichsanspruch gegen ein Luftfahrtunternehmen, das kein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist, zusteht, wenn er sein Endziel infolge einer Verzögerung beim letzten Teilflug mit Abflug- und Zielort im Gebiet eines Drittlands und ohne Zwischenlandung im Gebiet eines Mitgliedstaats mit einer Verspätung von mehr als drei Stunden erreicht und dieser Teilflug Bestandteil eines Fluges mit Umsteigen ist, der als ersten Abflugort einen Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats

hat, insgesamt von diesem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird und vom Fluggast mittels einer einzigen Buchung bei einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gebucht wird, das keinen Teil dieses Fluges durchführt?

2. Falls die erste Frage bejaht wird: Verstößt die Verordnung Nr. 261/2004, wenn sie im Sinne der ersten Frage ausgelegt wird, gegen Völkerrecht, insbesondere den Grundsatz, dass jeder Staat die vollständige und ausschließliche Hoheit über sein Gebiet und seinen Luftraum besitzt, weil nach dieser Auslegung das Unionsrecht auf einen Sachverhalt anzuwenden ist, der sich im Hoheitsgebiet eines Drittlands zuträgt?

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten Frage

25 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 3 Abs. 1 Buchst. a in Verbindung mit den Art. 6 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass einem Fluggast eines Fluges mit Umsteigen – der zwei Teilflüge umfasst und Gegenstand einer einzigen Buchung bei einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft war – von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats zu einem Flughafen eines Drittstaats mit Zwischenlandung auf einem anderen Flughafen dieses Drittstaats ein Ausgleichsanspruch gegen ein Luftfahrtunternehmen eines Drittstaats, das den gesamten Flug durchgeführt hat, zusteht, wenn dieser Fluggast sein Endziel mit einer Verspätung von mehr als drei Stunden erreicht hat, die ihre Ursache im zweiten Teilflug hat.

26 Für die Beantwortung dieser Frage ist darauf hinzuweisen, dass die Verordnung Nr. 261/2004 nach ihrem Art. 3 Abs. 1 Buchst. a für Fluggäste gilt, die auf Flughäfen im Gebiet eines Mitgliedstaats einen Flug antreten.

27 Aus dem klaren Wortlaut dieser Bestimmung ergibt sich somit, dass die Situation der Fluggäste eines Fluges mit Umsteigen, die von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats abgeflogen sind, unter die Verordnung Nr. 261/2004 fällt.

28 Diese Schlussfolgerung wird weder dadurch in Frage gestellt, dass auf diesem Flug eine Zwischenlandung im Gebiet eines Drittstaats erfolgte, noch dadurch, dass das Luftfahrtunternehmen, das diesen Flug durchführte, kein „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ im Sinne von Art. 2 Buchst. c dieser Verordnung ist.

29 Der Gerichtshof hat nämlich in ständiger Rechtsprechung entschieden, dass ein Flug mit einmaligem oder mehrmaligem Umsteigen, der Gegenstand einer einzigen Buchung war, für die Zwecke des in der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichsanspruchs der Fluggäste eine Gesamtheit darstellt, so dass die Anwendbarkeit dieser Verordnung unter Berücksichtigung des ersten Abflugorts und des Endziels des Fluges zu beurteilen ist (Urteil vom 24. Februar 2022, Airhelp [Verspätung des Alternativflugs], C-451/20, EU:C:2022:123, Rn. 26 und die dort angeführte Rechtsprechung).

30 Daraus folgt, dass – da Flüge mit Umsteigen, die Gegenstand einer einzigen Buchung waren, für die Zwecke des in der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehenen Ausgleichsanspruchs der Fluggäste als Gesamtheit anzusehen sind und die Anwendbarkeit dieser Verordnung auf die

Fluggäste dieser Flüge unter Berücksichtigung von deren erstem Abflugort und von deren Endziel zu beurteilen ist – der Ort, an dem eine Verspätung eintritt, keine Auswirkung auf diese Anwendbarkeit hat, wie der Generalanwalt in Nr. 40 seiner Schlussanträge hervorgehoben hat.

31 Im Übrigen stellt die Durchführung eines Fluges durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, wie sich aus Art. 3 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 ergibt, nur in Bezug auf Fluggäste, die Flüge von einem Flughafen im Gebiet eines Drittstaats zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats nehmen, eine Voraussetzung für die Anwendung dieser Verordnung dar. Umgekehrt stellt dies nach Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung keine Voraussetzung dar, was Fluggäste betrifft, die Flüge nehmen, die sie auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats antreten.

32 Schließlich bestätigt das mit der Verordnung Nr. 261/2004 verfolgte Ziel des Verbraucherschutzes die Schlussfolgerung in Rn. 27 des vorliegenden Urteils. Wie der Generalanwalt in Nr. 41 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, würde eine Unterscheidung danach, ob eine Verspätung ihre Ursache im ersten oder im zweiten Teilflug eines Fluges mit Umsteigen hat, der Gegenstand einer einzigen Buchung war, zu einer ungerechtfertigten Differenzierung führen, so dass United Airlines im Fall einer beim ersten Teilflug eingetretenen Verspätung zur Zahlung einer Ausgleichsleistung verpflichtet wäre, im Fall einer beim zweiten Teilflug dieses Fluges eingetretenen Verspätung aber nicht, obwohl ein solcher Flug mit Umsteigen für die Zwecke des Ausgleichsanspruchs als Gesamtheit zu betrachten ist und die Fluggäste in beiden Fällen dieselbe Verspätung am Endziel und damit dieselben Unannehmlichkeiten haben.

33 Im Licht der vorstehenden Ausführungen ist davon auszugehen, dass ein Flug mit Umsteigen aus der Europäischen Union, wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehende, nach Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 in deren Anwendungsbereich fällt.

34 Hinsichtlich der Frage, ob ein Luftfahrtunternehmen aus einem Drittstaat, das mit den Fluggästen eines Fluges mit Umsteigen keinen Beförderungsvertrag geschlossen hat, diesen Flug aber durchgeführt hat, die in der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehene Ausgleichsleistung für Fluggäste schulden kann, ergibt sich aus dem Wortlaut von Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Abs. 3 dieser Verordnung, dass Schuldner dieser Ausgleichsleistung nur das „ausführende Luftfahrtunternehmen“ im Sinne von Art. 2 Buchst. b der Verordnung sein kann. Nach der letztgenannten Bestimmung ist ein „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ ein „Luftfahrtunternehmen, das im Rahmen eines Vertrags mit einem Fluggast oder im Namen einer anderen – juristischen oder natürlichen – Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt“.

35 Der Gerichtshof hat klargestellt, dass diese Definition zwei kumulative Voraussetzungen für die Einstufung eines Luftfahrtunternehmens als „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ aufstellt, nämlich zum einen die Durchführung des betreffenden Fluges und zum anderen das Bestehen eines mit einem Fluggast abgeschlossenen Vertrags (Urteil vom 11. Juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, Rn. 23 und die dort angeführte Rechtsprechung).

36 Wie der Generalanwalt in Nr. 47 seiner Schlussanträge im Kern ausgeführt hat, hat sich der Unionsgesetzgeber beim Erlass der Verordnung Nr. 261/2004 für eine ausschließliche Haftung des ausführenden Luftfahrtunternehmens entschieden, um den Schutz der Fluggastrechte und die Rechtssicherheit hinsichtlich der Benennung der Person, der die durch diese Verordnung auferlegten Verpflichtungen obliegen, zu gewährleisten.

37 Was die erste Voraussetzung betrifft, so führt diese den Begriff „Flug“ an, der dabei das zentrale Element ist. Der Gerichtshof hat bereits festgestellt, dass dieser Begriff als „Luftbeförderungsvorgang [zu verstehen ist], der somit in gewisser Weise eine ‚Einheit‘ dieser Beförderung darstellt, die von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird, das die entsprechende Flugroute festlegt“ (Urteil vom 4. Juli 2018, Wirth u. a., C-532/17, EU:C:2018:527, Rn. 19).

38 Folglich ist das Luftfahrtunternehmen als ausführendes Luftfahrtunternehmen anzusehen, das im Rahmen seiner Tätigkeit der Beförderung von Fluggästen die Entscheidung trifft, einen bestimmten Flug durchzuführen – die Festlegung seiner Flugroute eingeschlossen – und dadurch ein an Interessierte gerichtetes Angebot für den Luftverkehr zu schaffen. Eine solche Entscheidung zu treffen bedeutet nämlich, dass dieses Unternehmen die Verantwortung für die Durchführung dieses Fluges, einschließlich insbesondere seiner etwaigen Annullierung oder einer etwaigen großen Verspätung bei seiner Ankunft, übernimmt (Urteil vom 4. Juli 2018, Wirth u. a., C-532/17, EU:C:2018:527, Rn. 20).

39 Hinsichtlich der zweiten Voraussetzung ist darauf hinzuweisen, dass nach Art. 3 Abs. 5 Satz 2 der Verordnung Nr. 261/2004, wenn ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das in keiner Vertragsbeziehung mit dem Fluggast steht, Verpflichtungen im Rahmen dieser Verordnung erfüllt, davon ausgegangen wird, dass es im Namen der Person handelt, die in einer Vertragsbeziehung mit dem betreffenden Fluggast steht.

40 Daraus folgt, dass – wie der Generalanwalt in Nr. 49 seiner Schlussanträge ausgeführt hat – das Fehlen einer vertraglichen Beziehung zwischen den betroffenen Fluggästen und dem ausführenden Luftfahrtunternehmen unerheblich ist, sofern dieses eine eigene Vertragsbeziehung mit dem Luftfahrtunternehmen, das einen Vertrag mit diesen Fluggästen geschlossen hat, eingegangen ist.

41 Aus den dem Gerichtshof vorgelegten Akten geht aber zum einen hervor, dass United Airlines den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Flug mit Umsteigen durchgeführt hat, und zum anderen, dass dieser Flug im Rahmen einer Codesharing-Vereinbarung mit Lufthansa durchgeführt wurde.

42 Unter diesen Umständen ist United Airlines als ausführendes Luftfahrtunternehmen im Sinne von Art. 2 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 anzusehen, da sie den Flug durchführte, indem sie im Rahmen einer Codesharing-Vereinbarung im Namen von Lufthansa, des vertraglichen Luftfahrtunternehmens im Ausgangsrechtsstreit, handelte.

43 Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass sich aus Art. 13 der Verordnung Nr. 261/2004 ergibt, dass einem ausführenden Luftfahrtunternehmen, das eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, das Recht vorbehalten bleibt, nach geltendem Recht bei anderen Personen, auch Dritten, Regress zu nehmen.

44 Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 3 Abs. 1 Buchst. a in Verbindung mit den Art. 6 und 7 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass einem Fluggast eines Fluges mit Umsteigen – der zwei Teilflüge umfasst und Gegenstand einer einzigen Buchung bei einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft war – von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats zu einem Flughafen eines Drittstaats mit Zwischenlandung auf einem anderen Flughafen dieses Drittstaats ein Ausgleichsanspruch gegen ein Luftfahrtunternehmen eines

Drittstaats, das den gesamten Flug im Namen des Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft handelnd durchgeführt hat, zusteht, wenn dieser Fluggast sein Endziel mit einer Verspätung von mehr als drei Stunden erreicht hat, die ihre Ursache im zweiten Teilflug hat.

Zur zweiten Frage

45 Mit seiner zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Verordnung Nr. 261/2004 im Hinblick auf den völkergewohnheitsrechtlichen Grundsatz, dass jeder Staat die vollständige und ausschließliche Hoheit über seinen Luftraum besitzt, gültig ist, soweit diese Verordnung auf Fluggäste eines Fluges mit Umsteigen Anwendung findet, der auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats angetreten wird und auf einem Flughafen im Gebiet eines Drittstaats endet und dessen große Verspätung ihre Ursache in einem Teilflug dieses Fluges hat, der im Gebiet dieses Drittstaats durchgeführt wurde.

46 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass nach Art. 3 Abs. 5 EUV die Union einen Beitrag zur strikten Einhaltung und zur Weiterentwicklung des Völkerrechts leistet. Beim Erlass eines Rechtsakts ist sie also verpflichtet, das gesamte Völkerrecht zu beachten, auch das die Organe der Union bindende Völkergewohnheitsrecht (Urteil vom 21. Dezember 2011, Air Transport Association of America u. a., C-366/10, EU:C:2011:864, Rn. 101 und die dort angeführte Rechtsprechung).

47 Sodann ist darauf hinzuweisen, dass der Grundsatz, dass jeder Staat die vollständige und ausschließliche Hoheit über seinen Luftraum besitzt, ein Grundsatz des Völkergewohnheitsrechts ist (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 21. Dezember 2011, Air Transport Association of America u. a., C-366/10, EU:C:2011:864, Rn. 103 und 104).

48 Schließlich steht fest, dass ein Bürger die in der vorstehenden Randnummer genannten Grundsätze des Völkergewohnheitsrechts insoweit im Hinblick auf die Prüfung der Gültigkeit eines Rechtsakts der Union durch den Gerichtshof geltend machen kann, als die Zuständigkeit der Union für den Erlass des Rechtsakts durch diese Grundsätze in Frage gestellt werden kann und durch den in Rede stehenden Rechtsakt Rechte des Bürgers aus dem Unionsrecht beeinträchtigt oder Verpflichtungen des Bürgers aus dem Unionsrecht begründet werden können (Urteil vom 21. Dezember 2011, Air Transport Association of America u. a., C-366/10, EU:C:2011:864, Rn. 107 und die dort angeführte Rechtsprechung).

49 Im vorliegenden Fall wird der Grundsatz, dass jeder Staat die vollständige und ausschließliche Hoheit über seinen Luftraum besitzt, im Wesentlichen geltend gemacht, damit der Gerichtshof beurteilt, ob die Union im Hinblick auf diesen Grundsatz zum Erlass der Verordnung Nr. 261/2004 befugt war, soweit diese Verordnung auf die Fluggäste eines Fluges mit Umsteigen Anwendung findet, der auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats angetreten wird und auf einem Flughafen im Gebiet eines Drittstaats endet und dessen große Verspätung ihre Ursache in einem Teilflug dieses Fluges hat, der im Gebiet dieses Drittstaats durchgeführt wurde.

50 Auch wenn der in Rede stehende Grundsatz offenbar nur Verpflichtungen zwischen Staaten begründet, kann demnach unter Umständen wie denen des beim vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens, in dem die Verordnung Nr. 261/2004 für die Beklagte des Ausgangsverfahrens unionsrechtliche Verpflichtungen begründen kann, nicht ausgeschlossen werden, dass die Beklagte diesen Grundsatz geltend machen kann und der Gerichtshof die Gültigkeit dieser Verordnung somit an diesem Grundsatz messen kann.

51 Da ein Grundsatz des Völkergewohnheitsrechts aber nicht dieselbe Bestimmtheit aufweist wie eine Bestimmung einer internationalen Übereinkunft, muss sich die gerichtliche Kontrolle zwangsläufig auf die Frage beschränken, ob den Organen der Union beim Erlass des betreffenden Rechtsakts offensichtliche Fehler bei der Beurteilung der Voraussetzungen für die Anwendung dieses Grundsatzes unterlaufen sind (Urteil vom 21. Dezember 2011, Air Transport Association of America u. a., C-366/10, EU:C:2011:864, Rn. 110 und die dort angeführte Rechtsprechung).

52 Zunächst fällt ein Flug mit Umsteigen, wie in den Rn. 26 und 27 des vorliegenden Urteils ausgeführt worden ist, gemäß Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 aus dem Grund in den Anwendungsbereich dieser Verordnung, dass die Fluggäste ihre Reise auf einem Flughafen in einem Mitgliedstaat angetreten haben. Damit legt diese Verordnung für die Zwecke ihrer Anwendbarkeit eine enge Verbindung zum Gebiet der Union als Anknüpfungspunkt fest.

53 Somit ist festzustellen, dass das in Art. 3 Abs. 1 Buchst. a der Verordnung Nr. 261/2004 vorgesehene Kriterium für die Anwendbarkeit dieser Verordnung die Voraussetzungen für die Anwendung des Grundsatzes der vollständigen und ausschließlichen Hoheit eines Staates über seinen Luftraum nicht beeinträchtigt, da es sich auf Fluggäste bezieht, die auf Flughäfen im Gebiet eines Mitgliedstaats einen Flug antreten und die somit in Anbetracht dieser Verbindung als Anknüpfungspunkt der Zuständigkeit der Union unterliegen können.

54 Sodann ist in Übereinstimmung mit den vom Rat der Europäischen Union eingereichten Erklärungen darauf hinzuweisen, dass diese Verordnung auf eine große Verspätung, die ihre Ursache in einem in einem Drittstaat durchgeführten Teilflug hat, nur unter begrenzten und klar definierten Umständen Anwendung findet, unter denen der betreffende Flug, als Gesamtheit betrachtet, von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats aus durchgeführt wird. Ein solcher Flug und die Fluggäste eines solchen Fluges behalten somit eine enge Verbindung zum Gebiet der Union bei, und zwar auch für den außerhalb der Union durchgeführten Teilflug.

55 Insoweit ist in Übereinstimmung mit den Ausführungen des Generalanwalts in Nr. 64 seiner Schlussanträge festzustellen, dass die Verordnung Nr. 261/2004 nach ihrem Art. 3 Abs. 1 Buchst. a nicht für Flüge gelten soll, die vollständig in einem Drittstaat oder zwischen zwei Drittländern, ohne irgendeine Verbindung zum Gebiet der Union als Anknüpfungspunkt, durchgeführt werden.

56 Folglich kann nicht angenommen werden, dass die Unionsorgane beim Erlass der Verordnung Nr. 261/2004 einen offensichtlichen Beurteilungsfehler hinsichtlich der Voraussetzungen für die Anwendung des völkergewohnheitsrechtlichen Grundsatzes, dass jeder Staat die vollständige und ausschließliche Hoheit über seinen Luftraum besitzt, begangen haben.

57 Schließlich ist auf das Ziel der Verordnung Nr. 261/2004 hinzuweisen, das, wie aus ihren Erwägungsgründen 1 und 4 hervorgeht, darin besteht, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen.

58 Hierzu ist festzustellen, dass sich der Unionsgesetzgeber, um ein solches Ziel zu gewährleisten, grundsätzlich dafür entscheiden kann, die Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit in seinem Hoheitsgebiet, im vorliegenden Fall den Flugverkehr, nur unter der Voraussetzung zuzulassen, dass die Wirtschaftsteilnehmer die von der Union festgelegten Kriterien beachten, mit denen die Ziele, die sie sich im Bereich des Verbraucherschutzes, insbesondere des Schutzes der Fluggäste,

gesetzt hat, erreicht werden sollen (vgl. entsprechend Urteil vom 21. Dezember 2011, Air Transport Association of America u. a., C-366/10, EU:C:2011:864, Rn. 128 und die dort angeführte Rechtsprechung).

59 Im Übrigen stellen die Erwägungen von United Airlines zu einer angeblichen Verkennung der Gleichbehandlung von Fluggästen des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fluges mit Umsteigen auf der einen und den Fluggästen des zweiten Teilfluges dieses Fluges auf der anderen Seite die in Rn. 56 des vorliegenden Urteils angeführte Schlussfolgerung nicht in Frage.

60 Diese beiden Kategorien von Fluggästen befinden sich nämlich nicht in einer vergleichbaren Situation, da die Fluggäste des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Fluges mit Umsteigen, der nach der in Rn. 29 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung für die Zwecke der Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 261/2004 als Gesamtheit anzusehen ist, einen Flug genommen haben, den sie auf einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats angetreten haben, während dies bei den Fluggästen, die nur den zweiten Teilflug dieses Fluges genommen haben, der von und zu Flughäfen im Gebiet eines Drittstaats durchgeführt wurde, nicht der Fall ist.

61 Nach alledem ist festzustellen, dass die Prüfung der zweiten Frage nichts ergeben hat, was die Gültigkeit der Verordnung Nr. 261/2004 im Hinblick auf den völkergewohnheitsrechtlichen Grundsatz, dass jeder Staat die vollständige und ausschließliche Hoheit über seinen Luftraum besitzt, beeinträchtigen kann.

Kosten

62 Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Vierte Kammer) für Recht erkannt:

1. **Art. 3 Abs. 1 Buchst. a in Verbindung mit den Art. 6 und 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 ist dahin auszulegen, dass einem Fluggast eines Fluges mit Umsteigen – der zwei Teilflüge umfasst und Gegenstand einer einzigen Buchung bei einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft war – von einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats zu einem Flughafen eines Drittstaats mit Zwischenlandung auf einem anderen Flughafen dieses Drittstaats ein Ausgleichsanspruch gegen ein Luftfahrtunternehmen eines Drittstaats, das den gesamten Flug im Namen des Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft handelnd durchgeführt hat, zusteht, wenn dieser Fluggast sein Endziel mit einer Verspätung von mehr als drei Stunden erreicht hat, die ihre Ursache im zweiten Teilflug hat.**

2. **Die Prüfung der zweiten Vorlagefrage hat nichts ergeben, was die Gültigkeit der Verordnung Nr. 261/2004 im Hinblick auf den völkergewohnheitsrechtlichen Grundsatz, dass jeder Staat die vollständige und ausschließliche Hoheit über seinen Luftraum besitzt, beeinträchtigen kann.**

Unterschriften