Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
A. RANTOS
fremsat den 9. december 2021 [1]

Sag C-561/20

Q,
R,
S
mod
United Airlines Inc.

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (den nederlandsksprogede ret i handels- og erhvervsretlige sager i Bruxelles, Belgien))

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – ret til kompensation i tilfælde af lang forsinkelse af en flyvning – flyvning opdelt i to dele – lang forsinkelse ved det endelige bestemmelsessted opstået under anden del af flyvningen mellem to lufthavne i et tredjeland – gyldigheden af forordning (EF) nr. 261/2004 i lyset af folkeretten«

I. Indledning

1. Den foreliggende anmodning om præjudiciel afgørelse er indgivet inden for rammerne af en tvist mellem Q, R og S (herefter »sagsøgerne i hovedsagen«) og United Airlines Inc. (Amerikas Forenede Stater) vedrørende kompensation for lang forsinkelse af en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser.

2. Ved det første præjudicielle spørgsmål, der drejer sig om fortolkningen af artikel 3, stk. 1, litra a), og artikel 7 i forordning (EF) nr. 261/2004 om kompensation til luftfartspassagerer [2], har den forelæggende ret anmodet Domstolen om at klarlægge visse aspekter af forordningens anvendelighed i forbindelse med flyvninger med direkte tilsluttede flyforbindelser fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, som omfatter en direkte tilsluttet flyforbindelse fra en lufthavn beliggende på et tredjelands område, og hvis endelige bestemmelsessted er en anden lufthavn i dette tredjeland.

3. Domstolen har i denne henseende endnu ikke haft lejlighed til at efterprøve, om forordning nr. 261/2004 finder anvendelse på situationer, hvor forsinkelsen vedrører en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, der i det hele udføres af et transporterende luftfartsselskab, som ikke er et EF-luftfartsselskab, og opstår under en del af flyvningen, der som helhed finder sted på et

[1] – Originalsprog: fransk.

[2] – Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 11.2.2004 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).

tredjelands område, men jeg finder, at de principper, der fremgår af den eksisterende retspraksis, giver holdepunkter, som er nyttige for bedømmelsen, og som, mutatis mutandis, kan overføres på den foreliggende sag [3].

4. Ved det andet præjudicielle spørgsmål, der er stillet subsidiært, har den forelæggende ret anmodet Domstolen om oplysning om gyldigheden af forordning nr. 261/2004 i lyset af folkeretten, herunder navnlig princippet om en stats fuldstændige og udelukkende højhedsret over dens luftrum. Dette spørgsmål gør det muligt for Domstolen for første gang at efterprøve forordningens gyldighed i lyset af folkeretten, særligt princippet om international luftfartsretlig sædvaneret [4].

5. Som resultat af min bedømmelse foreslår jeg, at Domstolen besvarer de to spørgsmål med dels, at artikel 3, stk. 1, litra a), og artikel 7 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en situation som den, der beskrives i punkt 3 i nærværende forslag til afgørelse, er omfattet af forordningens anvendelsesområde, dels, at forordningen ligeledes er gyldig i lyset af folkeretten, herunder navnlig princippet om en stats fuldstændige og udelukkende højhedsret over dens luftrum.

II. Retsforskrifter

6. Første, fjerde og syvende 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.«

[3] – Domstolen har tidligere haft lejlighed til at efterprøve anvendeligheden af forordning nr. 261/2004 i forbindelse med flyvninger med direkte tilsluttede flyforbindelser, bl.a. i dom af 26.2.2013, Folkerts (C-11/11, herefter »Folkerts-dommen«, EU:C:2013:106), af 31.5.2018, Wegener (C-537/17, herefter »Wegener-dommen«, EU:C:2018:361), af 11.7.2019, České aerolinie (C-502/18, herefter »České aerolinie-dommen«, EU:C:2019:604), og af 30.4.2020, Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339). Med hensyn til spørgsmålet om anvendeligheden af forordning nr. 261/2004 på flyforbindelser, hvor det første afgangssted og det endelige ankomststed er beliggende i et tredjeland, men som omfatter to flyvninger med et afgangs- eller ankomststed i en medlemsstat, jf. generaladvokat Saugmandsgaard Øes forslag til afgørelse Airhelp (Forsinkelse af omlagt flyvning) (C-451/20, EU:C:2021:829, punkt 24-60), i hvilken sag dommen endnu ikke var afsagt, da nærværende forslag til afgørelse blev fremsat.

[4] – Domstolen har tidligere haft lejlighed til at efterprøve gyldigheden af en EU-retsakt i lyset af dette princip, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13.10.2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT 2003, L 275, s. 32), i dom af 21.12.2011, Air Transport Association of America m.fl. (C-366/10, herefter »ATAA-dommen«, EU:C:2011:864, præmis 103 og 104).

7. Forordningens artikel 2 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 [5]

[…]

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

[…]«

8. Artikel 3 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Anvendelsesområde« bestemmer i stk. 1 og 5:

»1. Denne forordning gælder

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

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

[…]

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

5 – EFT 1992, L 240, s. 1.

9. Forordningens 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.«

10. 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).

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

11. Samme forordnings artikel 13 med overskriften »Ret til at søge erstatning« bestemmer:

»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.«

III. Tvisten i hovedsagen, de præjudicielle spørgsmål og retsforhandlingerne for Domstolen

12. Sagsøgerne i hovedsagen foretog gennem et rejsebureau en samlet reservation hos EF-luftfartsselskabet Deutsche Lufthansa AG (herefter »Lufthansa«) [6] af en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser fra lufthavnen Bruxelles-National (Belgien) til San José International (Amerikas Forenede Stater) med mellemlanding i Newark International (Amerikas Forenede Stater).

13. Begge dele af flyvningen blev udført af United Airlines, som er et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland. Sagsøgerne i hovedsagen nåede deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på 223 minutter ved ankomsten på grund af en forsinkelse, der havde berørt flyvningens anden del, som følge af et teknisk problem ved flyet.

14. Ved skrivelse af 6. september 2018 fremsatte selskabet Happy Flights, hvortil sagsøgerne i hovedsagen havde overdraget deres fordring, over for United Airlines krav om betaling af en kompensation på 600 EUR pr. person for forsinkelsen af den anden del af flyvningen, dvs. i alt 1 800 EUR, i henhold til forordning nr. 261/2004.

15. United Airlines svarede Happy Flights ved skrivelse af 4. oktober 2018, idet selskabet gjorde gældende, at forordning nr. 261/2004 ikke kunne finde anvendelse i det foreliggende tilfælde, fordi det tekniske problem, der havde forårsaget forsinkelsen, var opstået under den anden del af flyvningen, der havde fundet sted mellem to lufthavne i Amerikas Forenede Stater.

16. Happy Flights besvarede skrivelsen fra United Airlines ved skrivelse af 5. oktober 2018, idet selskabet bestred United Airlines' standpunkt under henvisning til Domstolens praksis og krævede, at United Airlines betalte kompensationen.

17. United Airlines besvarede skrivelsen fra Happy Flights ved skrivelse af 10. oktober 2018.

18. Den 11. oktober 2018 tilsendte Happy Flights United Airlines et formelt påkrav. United Airlines meddelte samme dag Happy Flights, at selskabet fastholdt sit standpunkt.

19. Den 3. maj 2019 gentog Happy Flights det formelle påkrav over for United Airlines og meddelte denne, at den fordring, som var blevet overdraget til Happy Flights, på ny var blevet overført til sagsøgerne i hovedsagen.

20. Den 22. juli 2019 indstævnede sagsøgerne i hovedsagen United Airlines for den forelæggende ret, Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (den nederlandsksprogede ret i handels- og erhvervsretlige sager i Bruxelles, Belgien), idet de nedlagde påstand om, at United Airlines skulle tilpligtes at betale en kompensation på 1 800 EUR med tillæg af morarenter fra og med den 6. september 2018 og procesrenter.

[6] – Rejsebureauet og Lufthansa er ikke parter i hovedsagen.

21. Den forelæggende ret er i denne sammenhæng i tvivl om, hvordan visse argumenter fremført af United Airlines, der vedrører såvel anvendeligheden som gyldigheden af forordning nr. 261/2004, skal behandles, idet den finder, at svarene ikke kan findes i Domstolens praksis.

22. Hvad for det første angår spørgsmålet om anvendeligheden af forordning nr. 261/2004 har United Airlines bestridt, at forordningen finder anvendelse, når den lange forsinkelse opstår under en flyvning fra og til et tredjelands område, selv i tilfælde, hvor der er tale om anden og sidste del af en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, og hvor den første flyvning udføres fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område.

23. Den forelæggende ret har i denne henseende for det første anført, at skønt Wegener-dommen, der vedrørte en forsinkelse opstået under den første flyvning fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, som var blevet udført af et luftfartsselskab, der ikke var et EF-luftfartsselskab, taler for, at forordning nr. 261/2004 kan finde anvendelse, kan den lære, som kan uddrages af denne dom, ikke uden videre overføres på den foreliggende sag, eftersom det i det aktuelle tilfælde er den anden flyvning, som udgik fra en lufthavn beliggende på et tredjelands område, der blev forsinket.

24. For det andet har den forelæggende ret bemærket, at Domstolen i České aerolinie-dommen fastslog, at forordning nr. 261/2004 ligeledes finder anvendelse på den anden del af en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, når den første flyvning er blevet gennemført fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område. I denne sag blev det spørgsmål rejst, om det EF-luftfartsselskab, som havde udført den første flyvning, kunne være forpligtet til at udbetale kompensation til en passager, som havde været udsat for en lang forsinkelse, der udsprang af den anden flyvning, som faktisk var blevet udført af luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland. Ifølge den nævnte ret er hovedsagen dog forskellig på den måde, at den ikke berører noget EF-luftfartsselskab, idet det EF-luftfartsselskab, der udstedte billetterne (Lufthansa), ikke engang er part i hovedsagen. Følgelig kan den løsning, Domstolen nåede frem til i den nævnte dom, heller ikke uden videre overføres på de faktiske omstændigheder i den foreliggende tvist.

25. Hvad for det andet angår spørgsmålet om gyldigheden af forordning nr. 261/2004 har United Airlines gjort gældende, at hvis denne forordning skulle finde anvendelse i tilfælde af en lang forsinkelse opstået under den anden flyvning inden for rammerne af en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, ville den have ekstraterritorial rækkevidde i strid med folkeretten, hvis hele denne anden flyvning blev udført på et tredjelands område. Nærmere bestemt er suverænitetsprincippet til hinder for, at forordningen finder anvendelse på en situation, der udspiller sig på et tredjelands område såsom det område, der er omhandlet i hovedsagen, hvor forsinkelsen opstod på Amerikas Forenede Staters område, og hvor virkningerne af den udelukkende indtraf inden for dette område. Der er i denne forbindelse blevet henvist til ATAA-dommen, hvori Domstolen anerkendte det princip i international luftfartsretlig sædvaneret, hvorefter en stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over sit eget luftrum. Hvis United Airlines' opfattelse er korrekt, rejser ifølge den forelæggende ret det spørgsmål sig, om forordningen er gyldig i lyset af folkeretten.

26. På denne baggrund har Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (den nederlandsksprogede ret i handels- og erhvervsretlige sager i Bruxelles, Belgien) 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 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 den fulde 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?«

27. Der er indgivet skriftlige indlæg af sagsøgerne i hovedsagen, United Airlines, den belgiske og den polske regering, Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen. Parlamentet og Rådet har i deres indlæg kun behandlet det andet spørgsmål.

IV. Bedømmelse

28. Indledningsvis skal det anføres, at det fremgår af Domstolens faste praksis, at passagerer på forsinkede flyafgange kan sidestilles med passagerer på aflyste flyvninger ved anvendelsen af kompensationsretten og således påberåbe sig den ret til kompensation, der er fastsat i artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, når de ved ankomsten til deres »endelige bestemmelsessted« lider et tab af tid på tre timer eller mere, dvs. når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt af luftfartsselskabet[7]. Når der er tale om flyvninger med direkte tilsluttede flyforbindelser, er det i denne henseende kun den forsinkelse, der er konstateret i forhold til det planlagte tidspunkt for ankomst til det endelige bestemmelsessted, forstået som bestemmelsesstedet for den berørte passagers sidste flyvning, som er af betydning for så vidt angår den i forordningens artikel 7 omhandlede faste kompensation[8].

29. I det foreliggende tilfælde har United Airlines ikke bestridt, at sagsøgerne i hovedsagen i henhold til artikel 7, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 – hvis forordningen finder anvendelse – rent faktisk har ret til en kompensation på 1 800 EUR, eftersom den sidste del af den flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, som er omhandlet i hovedsagen, blev forsinket med 223 minutter, dvs. med over tre timer i forhold til det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt.

7 – Jf. i denne retning dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 61), af 23.10.2012, Nelson m.fl. (C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657), Folkerts-dommen (præmis 32 og 33) og České aerolinie-dommen (præmis 19).

8 – Folkerts-dommen (præmis 34 og 35).

30. Imidlertid har United Airlines i hovedsagen netop anfægtet anvendeligheden af forordningen og subsidiært dens gyldighed. Det er disse to aspekter, som er genstand for de to præjudicielle spørgsmål og bedømmelsen i det følgende.

A. Det første præjudicielle spørgsmål

31. Ved det første spørgsmål har den forelæggende ret nærmere bestemt udbedt sig oplysning om, hvorvidt artikel 3, stk. 1, litra a), og artikel 7 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en passager er berettiget til kompensation fra et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland, når den pågældende ankommer til sit endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på mere end tre timer, som er opstået på den sidste del af en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, hvis afgangs- og ankomststed begge er beliggende 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 er beliggende på en medlemsstats område, når samtlige flyvninger er blevet udført af det nævnte luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland og er blevet reserveret samlet af passageren hos et EF-luftfartsselskab.

32. Således som det er formuleret, indeholder spørgsmålet to dele, som vedrører henholdsvis spørgsmålet om, hvorvidt forordning nr. 261/2004 finder anvendelse på en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser som den i hovedsagen omhandlede, og spørgsmålet om, hvilket luftfartsselskab det påhviler at betale kompensationen.

1. Spørgsmålet om, hvorvidt forordning nr. 261/2004 finder anvendelse

33. Hvad spørgsmålet om anvendelsesområdet for forordning nr. 261/2004 angår fremgår det af forordningens artikel 3, stk. 1, litra a), at denne bl.a. gælder for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område. Til forskel fra den situation, som er omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra b), er denne første situation ikke undergivet den betingelse, at det transporterende luftfartsselskab, som udfører flyvningen, henhører under begrebet »EF-luftfartsselskab« som omhandlet i forordningens artikel 2, litra c).

34. Indledningsvis skal det anføres, at Domstolen har angivet, at begrebet »flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser« skal forstås således, at det med henblik på passagerernes ret til kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004 henviser til to eller flere flyvninger, der udgør en helhed [9]. Dette er tilfældet, når, som i hovedsagen, to eller flere flyvninger har været genstand for en samlet reservation [10]. I denne forbindelse har den omstændighed, at der kan finde et flyskift sted under en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, ikke nogen indflydelse på denne kvalificering [11]. Heraf følger, at det ved fastslåelsen af, om forordningen finder anvendelse på en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, som har været genstand for en samlet reservation, er det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted, der skal lægges til grund [12].

[9] – Wegener-dommen (præmis 17 og 18 og den deri nævnte retspraksis).

[10] – Wegener-dommen (præmis 19 og 20 og den deri nævnte retspraksis).

[11] – Wegener-dommen (præmis 23).

[12] – Wegener-dommen (præmis 25), České aerolinie-dommen (præmis 16) og kendelse af 12.11.2020, KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, herefter »KLM-kendelsen«, EU:C:2020:909, præmis 19).

35. Hvad endvidere angår flyvninger fra Den Europæiske Union med direkte tilsluttede flyforbindelser som den i hovedsagen omhandlede fremgår det af Domstolens praksis, at forordning nr. 261/2004 kan finde anvendelse, selv om mellemlandingerne under en flyvning finder sted på et tredjelands område, på trods af at det luftfartsselskab, der har udført en sådan flyvning eller del af en flyvning, ikke er et EF-luftfartsselskab.

36. I Wegener-dommen fastslog Domstolen således, at forordning nr. 261/2004 fandt anvendelse på en passagertransport, der blev udført i henhold til en samlet reservation, og som mellem afrejsen fra en lufthavn, der var beliggende på en medlemsstats område (Berlin, Tyskland), og ankomsten i en lufthavn, der var beliggende på et tredjelands område (Agadir, Marokko), omfattede en planlagt mellemlanding uden for Unionen (Casablanca, Marokko) med et flyskift. Domstolen udtalte i det væsentlige, at en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, hvor den første flyvning udgår fra en lufthavn beliggende i en medlemsstat, og den anden flyvning har en lufthavn beliggende i et tredjeland som bestemmelsessted, skal behandles som en enhed, selv om den anden del af flyvningen med direkte tilsluttede flyforbindelser foretages fra en lufthavn beliggende i et tredjeland. I modsætning til hvad United Airlines har gjort gældende i sit skriftlige indlæg, fastslog Domstolen ikke i denne forbindelse, at forordningen fandt anvendelse på grundlag af den i 2006 indgåede Euro-Middelhavs-aftale om luftfart. Anvendeligheden byggede udelukkende på fortolkningen af artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, og der henvises end ikke til aftalen i den nævnte dom.

37. Tilsvarende tog Domstolen i České aerolinie-dommen udtrykkeligt stilling til, om forordning nr. 261/2004 finder anvendelse i forbindelse med en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, der består af to flyvninger, som har været genstand for en enkelt reservation, fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område (Prag, Den Tjekkiske Republik) til en lufthavn beliggende i et tredjeland (Bangkok, Thailand) via en lufthavn beliggende i et andet tredjeland (Abu Dhabi, De Forenede Arabiske Emirater). I denne situation fastslog Domstolen, at en passager, der ankommer til sit bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere, som skyldes den anden flyvning, der i kraft af en code sharing-aftale er blevet udført af et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland (Etihad Airways), kan anlægge sit søgsmål om kompensation i henhold til forordningen mod det EF-luftfartsselskab, som udførte den første flyvning (České aerolinie).

38. Ganske vist er disse domme, således som den forelæggende ret har påpeget, blevet afsagt på baggrund af andre faktiske omstændigheder end i tvisten i hovedsagen. I Wegener-dommen var flyvningen med direkte tilsluttede flyforbindelser således blevet forsinket under den første flyvning, som udgik fra en medlemsstats område, hvorimod forsinkelsen i det foreliggende tilfælde opstod under den sidste flyvning, som fuldt ud blev udført inden for et tredjelands område. České aerolinie-dommen omhandlede endvidere spørgsmålet om, hvorvidt der kan anlægges sag mod det EF-luftfartsselskab, som har udført den første del af flyvningen med direkte tilsluttede flyforbindelser, der er blevet forsinket under flyvningens anden del, som fuldt ud er blevet udført i et tredjeland af et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland inden for rammerne af en code sharing-aftale. I det foreliggende tilfælde blev hele flyvningen med direkte tilsluttede flyforbindelser derimod udført af det samme luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland.

39. På trods af disse forskelle mellem de faktiske omstændigheder er de principper, der fremgår af førnævnte to domme, og hvortil der henvises i punkt 35 i dette forslag til afgørelse, efter min opfattelse ikke desto mindre stadig gyldige i det foreliggende tilfælde.

40. For det første fremgår det af ovennævnte retspraksis, at det sted, hvor forsinkelsen opstår, ikke har nogen betydning for, om forordning nr. 261/2004 finder anvendelse, når blot der er tale om flyvninger fra Unionen med direkte tilsluttede flyforbindelser, som er genstand for en samlet reservation, og som således udgør en helhed for så vidt angår den i forordningen fastsatte ret for passagererne til kompensation. Det følger således af både České aerolinie-dommen og KLM-kendelsen, at ethvert transporterende luftfartsselskab, som deltager i udførelsen af mindst én del af en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, er forpligtet til at betale kompensationen, uanset om den flyvning, selskabet har udført, er årsagen til den lange forsinkelse, passageren er blevet ramt af ved ankomsten til dennes endelige bestemmelsessted [13]. I det foreliggende tilfælde er det følgelig ikke relevant for, om forordningen finder anvendelse, at forsinkelsen opstod under den sidste del af flyvningen og inden for et tredjelands område.

41. Denne løsning er efter min opfattelse ligeledes begrundet under hensyn til målet om at sikre et højt beskyttelsesniveau for forbrugerne, eftersom en sondring alt efter, om passagererne er blevet ramt af forsinkelsen under den første eller den anden flyvning inden for rammerne af en samlet reservation, ville være urimelig, idet den ville indebære, at United Airlines ville være forpligtet til at betale kompensation i tilfælde af en forstyrrelse, der var indtruffet under den første flyvning, men ikke ville være forpligtet dertil i tilfælde af en forstyrrelse, som var indtruffet under den anden flyvning på samme strækning, skønt passagererne i begge tilfælde ville være ramt af den samme forsinkelse ved det endelige bestemmelsessted og dermed af de samme gener.

42. For det andet fremgår det af samme retspraksis, at det for spørgsmålet om, hvorvidt forordning nr. 261/2004 finder anvendelse på flyvninger fra Unionen med direkte tilsluttede flyforbindelser, ikke er relevant, om der er tale om et EF-luftfartsselskab. Som nævnt ovenfor kræves det nemlig ikke i forordningens artikel 3, stk. 1, litra a), for at forordningen finder anvendelse, at luftfartsselskabet er et EF-luftfartsselskab, når der er tale om passagerer, der rejser fra en lufthavn beliggende i en medlemsstat, i modsætning til forordningens artikel 3, stk. 1, litra b), som vedrører passagerer, der rejser fra en lufthavn beliggende i et tredjeland til en lufthavn beliggende i en medlemsstat.

43. Det er følgelig kun, når der er tale om flyvninger fra et tredjelands område til en medlemsstats område, at anvendelsen af forordning nr. 261/2004 er betinget af, at flyvningen er blevet udført af et EF-luftfartsselskab. Endvidere bestemmes det i forordningens artikel 3, stk. 5, at forordningen gælder for ethvert *transporterende* luftfartsselskab, som udfører denne form for transport. I Wegener-dommen var den omstændighed, at det transporterende luftfartsselskab (Royal Air Maroc) ikke var et EF-luftfartsselskab, således ikke genstand for nogen bedømmelse, eftersom denne status ifølge artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 ikke har nogen betydning for, om forordningen finder anvendelse.

44. I betragtning af det ovenstående foreslår jeg, at Domstolen fastslår, at en flyvning fra Unionen med direkte tilsluttede flyforbindelser som den i hovedsagen omhandlede i medfør af forordningens artikel 3, stk. 1, litra a), er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 261/2004.

[13] – České aerolinie-dommen (præmis 20-26) og KLM-kendelsen (præmis 28).

2. Spørgsmålet om, hvilket luftfartsselskab det påhviler at betale kompensationen

45. Med hensyn til spørgsmålet om, hvilket luftfartsselskab det i det foreliggende tilfælde påhviler at betale den kompensation, som er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, skal det anføres, at det særlige ved den foreliggende sag som tidligere nævnt består i, at de pågældende billetter blev udstedt af Lufthansa, et EF-luftfartsselskab, som ikke er part hovedsagen, mens det er United Airlines, et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland, der faktisk udførte de to flyvninger.

46. Hvad dette angår har Domstolen fastslået, at det fremgår af ordlyden af artikel 5, stk. 1, litra c), og af artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, at det luftfartsselskab, der skal betale kompensation i tilfælde af en lang forsinkelse ved ankomsten af en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, kun kan være det »transporterende luftfartsselskab« som omhandlet i forordningens artikel 2, litra b)[14]. Ifølge denne bestemmelse er et »transporterende luftfartsselskab« et luftfarttrafikforetagende, 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«.

47. I denne definition fastsættes der således to kumulative betingelser for, at et luftfartsselskab kan kvalificeres som et »transporterende luftfartsselskab«; de vedrører dels gennemførelsen af den pågældende flyvning, dels eksistensen af en kontrakt indgået med en passager[15]. Det kræves ikke i den nævnte definition, at det »transporterende luftfartsselskab« har status som et EF-luftfartsselskab, idet denne status kun er relevant for vurderingen af, om forordningen omfatter passagerer, som ankommer med flyvninger fra et tredjeland (jf. punkt 33 og 42 i dette forslag til afgørelse). Endvidere er det »transporterende luftfartsselskab« eneansvarligt, eftersom EU-lovgiver i forbindelse med vedtagelsen af forordning nr. 261/2004 valgte at udelukke muligheden for et delt ansvar mellem rejsearrangøren og det luftfartsselskab, der har indgået aftalen[16].

48. Med hensyn til den første betingelse bekræftes det i syvende betragtning til forordning nr. 261/2004, at »[f]or 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«. Domstolen har således tydeliggjort betingelsen vedrørende »gennemførelsen af den pågældende flyvning«, når der er tale om flyvninger, som udføres i henhold til kontrakter om leje af et fly med besætning (wet lease), ved at fastslå, at det transporterende luftfartsselskab er det selskab, der »i forbindelse med sine passagertransportaktiviteter træffer afgørelse om at udføre en præcis flyvning, herunder fastlægger ruten herfor, og om herved at give de pågældende et tilbud om lufttransport […]. Vedtagelsen af en sådan afgørelse indebærer nemlig, at dette luftfartsselskab påtager sig ansvaret for gennemførelsen af den nævnte flyvning, herunder bl.a. for en eventuel annullation af denne eller for dennes væsentlige forsinkelse ved ankomsten«[17].

14 – České aerolinie-dommen (præmis 20).

15 – České aerolinie-dommen (præmis 23).

16 – Jf. for en gennemgang af forarbejderne til forordning nr. 261/2004 generaladvokat Tanchevs forslag til afgørelse flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, punkt 46).

17 – Dom af 4.7.2018, Wirth m.fl. (C-532/17, EU:C:2018:527, præmis 19 og 20).

49. Angående spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger en kontrakt indgået med en passager, skal det anføres, at det i denne henseende er irrelevant, at der ikke er nogen kontraktlig forbindelse mellem de pågældende passagerer og det transporterende luftfartsselskab, under forudsætning af, at det transporterende luftfartsselskab har sit eget kontraktmæssige forhold med det kontraherende luftfartsselskab [18].

50. Selv om det luftfartsselskab, som i det foreliggende tilfælde indgik kontrakten med sagsøgerne i hovedsagen (gennem rejsebureauet), er Lufthansa, er det luftfartsselskab, der udførte de to flyvninger, United Airlines, sandsynligvis inden for rammerne af en code sharing-aftale [19].

51. Det forekommer mig derfor, at ovennævnte to betingelser for at blive kvalificeret som »transporterende luftfartsselskab« er opfyldt for så vidt angår United Airlines, som i øvrigt ikke har bestridt denne kvalifikation i sit skriftlige indlæg. United Airlines er nemlig det luftfartsselskab, der faktisk udførte samtlige dele af flyvningen med direkte tilsluttede flyforbindelser, hvilket det således gjorde på vegne af Lufthansa, som havde indgået aftalen med sagsøgerne i hovedsagen. Hvad dette angår, skal det anføres, at det i artikel 3, stk. 5, andet punktum, i forordning nr. 261/2004 præciseres, at 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 [20].

52. Denne konklusion, hvorefter United Airlines er det transporterende luftfartsselskab og derfor forpligtet til at betale den kompensation, som er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, stemmer overens med det mål om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, der angives i første betragtning til forordningen, eftersom dette luftfartsselskab – således som United Airlines selv har medgivet i sit skriftlige indlæg – er det, som passagererne let kan identificere, og som i de fleste tilfælde er ansvarligt for de problemer, der opstår under flyvningen.

53. Endelig skal det anføres, at det følger af artikel 13 i forordning nr. 261/2004, at de forpligtelser, som det transporterende luftfartsselskab opfylder i henhold til denne forordning, ikke begrænser dettes ret til at rejse erstatningskrav i overensstemmelse med den nationale lovgivning, der finder anvendelse, over for bl.a. enhver person, der har været årsag til, at luftfartsselskabet ikke overholdt sine forpligtelser, herunder tredjemand, såsom en rejsearrangør eller en anden person, med hvilken det transporterende luftfartsselskab har indgået en kontrakt [21].

54. På baggrund af ovenstående betragtninger i det hele foreslår jeg, at det første præjudicielle spørgsmål besvares med, at artikel 3, stk. 1, litra a), og artikel 7 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en passager, der i forbindelse med en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, som består af to flyvninger, og som er blevet reserveret samlet, fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område til en lufthavn beliggende i et tredjeland via en anden lufthavn i dette tredjeland, ankommer til sit bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere, som skyldes den anden flyvning, der ligesom den første flyvning er blevet udført af et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland, kan anlægge sit søgsmål om kompensation i

[18] – Jf. i denne retning generaladvokat Tanchevs forslag til afgørelse flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, punkt 27). Eftersom anmodningen om præjudiciel afgørelse blev trukket tilbage, blev sag C-186/17 slettet af Domstolens register (jf. kendelse afsagt af formanden for Domstolens Tredje Afdeling den 2.8.2018, flightright (C-186/17, ikke trykt i Sml., EU:C:2018:657)).

[19] – Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen og United Airlines' indlæg, at flyvningens første del blev udbudt af Lufthansa under flynr. LH 8854 og udført af United Airlines under flynr. UA 998.

[20] – České aerolinie-dommen (præmis 28).

[21] – České aerolinie-dommen (præmis 31 og den deri nævnte retspraksis).

henhold til denne forordning mod dette transporterende luftfartsselskab, når den samlede reservation er blevet foretaget hos et EF-luftfartsselskab, som ikke faktisk har udført nogen af flyvningerne.

B. Det andet præjudicielle spørgsmål

55. Ved det andet spørgsmål har den forelæggende ret nærmere bestemt udbedt sig oplysning om, hvorvidt forordning nr. 261/2004 i tilfælde af, at Domstolen fastslår, at forordningen finder anvendelse i en situation som den i hovedsagen omhandlede, er gyldig i lyset af det i folkeretten indeholdte princip om, at hver enkelt stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over sit eget luftrum.

56. Det skal indledningsvis anføres, at Unionen, således som det fremgår af artikel 3, stk. 5, TEU, bl.a. bidrager »nøje [til] overholdelse og udvikling af folkeretten«. Følgelig er Unionen i forbindelse med vedtagelse af en retsakt forpligtet til at overholde folkeretten som helhed, herunder folkeretlig sædvaneret, som har bindende virkning for Unionens institutioner [22].

57. Hvad dette angår fastslog Domstolen i ATAA-dommen, at princippet om, at hver enkelt stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over sit eget luftrum, udgør et princip i international luftfartsretlig sædvaneret, der har bindende virkning for Unionens institutioner [23]. Det fremgår ligeledes af denne dom, at dette princip kan påberåbes af en borger med henblik på Domstolens prøvelse af en EU-retsakts gyldighed forudsat dels, at dette princip 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 [24]. Det fremgår imidlertid af den nævnte dom, at når et princip i folkeretlig sædvaneret ikke har samme præcise karakter som en bestemmelse i en international aftale, må den retslige kontrol af en EU-retsakt på baggrund af et princip i folkeretlig sædvaneret nødvendigvis begrænses til spørgsmålet om, hvorvidt Unionens institutioner ved at vedtage den omhandlede retsakt har foretaget et åbenbart urigtigt skøn med hensyn til betingelserne for at anvende disse principper [25].

58. I det aktuelle tilfælde er den forelæggende ret i tvivl om gyldigheden af forordning nr. 261/2004 i lyset af det ovennævnte princip i international luftfartsretlig sædvaneret, idet forordningen vil kunne finde anvendelse på en situation, som ifølge den forelæggende ret opstår uden for Unionens område og berører et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland.

59. Eftersom gyldigheden af forordning nr. 261/2004 i henhold til ATAA-dommen kan efterprøves i lyset af princippet om international luftfartsretlig sædvaneret inden for rammerne af en kontrol af, om der foreligger et åbenbart urigtigt skøn, opstår derfor det spørgsmål, om EU-lovgiver har begået en sådan fejl, som kan påvirke forordningens gyldighed.

60. Dette er efter min opfattelse ikke tilfældet.

22 – ATAA-dommen (præmis 101 og den deri nævnte retspraksis).

23 – ATAA-dommen (præmis 103 og 104 og den deri nævnte retspraksis). Dette princip er bl.a. kodificeret i artikel 1 i konventionen om international civil luftfart, undertegnet i Chicago (Amerikas Forenede Stater) den 7.12.1944, hvorefter »[d]e kontraherende stater anerkender, at enhver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over luftrummet over dens territorium«. Konventionen er dog ikke som sådan bindende for Unionen af de grunde, der anføres i dommens præmis 57-72.

24 – ATAA-dommen (præmis 107 og den deri nævnte retspraksis).

25 – ATAA-dommen (præmis 110), der bekræftede dom af 16.6.1998, Racke (C-162/96, EU:C:1998:293, præmis 52).

61. For det første skal det anføres, at den i hovedsagen omhandlede flyvning i medfør af artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 er omfattet af forordningens anvendelsesområde, idet sagsøgerne i hovedsagen begyndte deres rejse i en lufthavn beliggende i en medlemsstat, nemlig Belgien. Det er dette kriterium, der skaber en tæt tilknytning til Unionens område. Den omstændighed, at retten til kompensation i det foreliggende tilfælde opstod som følge af en forsinkelse, der som helhed indtraf på et tredjelands område, ændrer derfor på ingen måde denne tilknytning til Unionens område. Som anført i punkt 36 og 37 i dette forslag til afgørelse udgør flyvninger med direkte tilsluttede flyforbindelser fra en lufthavn beliggende i en medlemsstat til en lufthavn beliggende i et tredjeland nemlig en helhed, der kan sidestilles med en direkte flyvning på den samme rute. Domstolen har i denne retning anerkendt, at »såfremt en flyforbindelse, der i sin helhed foregik uden for Unionen, […] skal anses for at være en separat transporthandling, henhører den ikke under forordning nr. 261/2004. Såfremt en transport […] derimod anses for at være en helhed, hvor afrejsestedet befinder sig i en medlemsstat, skal denne forordning finde anvendelse« [26].

62. Heraf følger, at Domstolen på den ene side implicit [27] allerede har anerkendt dette suverænitetsprincip ved at udtale, at forordning nr. 261/2004, når der er tale om separate flyvninger, ikke finder anvendelse på den flyvning, som er udført uden for Unionen, men på den anden side har fastslået, at det ikke er i strid med dette princip at anvende forordningens artikel 3, stk. 1, litra a), og artikel 7 på flyvninger med direkte tilsluttede flyforbindelser. Ifølge dette ræsonnement kan en sådan anvendelse ikke påvirke et tredjelands suverænitet, når den sidste del af en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser udføres inden for dets område; sagsøgerne i hovedsagen indledte pr. definition deres rejse i en lufthavn beliggende på Unionens område.

63. For det andet er det, således som generaladvokat Kokott forklarede i sit forslag til afgørelse i ATAA-sagen, ud fra et folkeretligt synspunkt på ingen måde usædvanligt, at en stat eller en international organisation ved udøvelsen af retsmyndighed tager hensyn til omstændigheder, der finder sted eller har fundet sted uden for det område, hvor den har territorial kompetence. Det afgørende er i denne henseende, at de faktiske omstændigheder har en tilstrækkelig forbindelse til den pågældende stat eller den pågældende internationale organisation. I folkeretten anerkendes således to kompetencegrundlag, som tillader en stat (eller en international organisation) at handle, nemlig dels territorial kompetence, i medfør af hvilken en stat har beføjelse til at handle over for personer (uanset deres nationalitet), faktiske omstændigheder og ejendom, der befinder sig på dens område, dels kompetence over for personer, i henhold til hvilken en stat (eller en international organisation) har beføjelse til at handle over for sine statsborgere (fysiske eller juridiske personer), uanset hvor de befinder sig [28].

64. Forordning nr. 261/2004 finder anvendelse dels ifølge dens artikel 3, stk. 1, litra a), på passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, uanset det endelige bestemmelsessted for den pågældende flyvning (territorial kompetence) [29], dels ifølge forordningens artikel 3, stk. 1, litra b), på passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på et tredjelands område og med en lufthavn beliggende på en medlemsstats område som bestemmelsessted, bl.a. på betingelse af, at det transporterende luftfartsselskab, som udfører

[26] – Wegener-dommen (præmis 15).

[27] – For så vidt som anvendelsesområdet for en EU-retsakt bl.a. skal fortolkes på baggrund af de relevante bestemmelser i international luftfartsret (jf. analogt ATAA-dommen (præmis 123)).

[28] – Generaladvokat Kokotts forslag til afgørelse Air Transport Association of America m.fl. (C-366/10, EU:C:2011:637, punkt 148 og 149 og den deri nævnte retspraksis).

[29] – Jf. i denne retning dom af 27.9.1988, Ahlström Osakeyhtiö m.fl. mod Kommissionen (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 og 125/85-129/85, EU:C:1988:447, præmis 15-18).

flyvningen, er et EF-luftfartsselskab (territorial kompetence og kompetence over for personer). Forordningen finder derimod ikke anvendelse på flyvninger med direkte tilsluttede flyforbindelser, som ikke udføres fra eller til en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, men som i det hele udføres mellem to tredjelande uden nogen tilknytning til Unionens område [30].

65. De således fastlagte kriterier for anvendelse af forordning nr. 261/2004, navnlig det i forordningens artikel 3, stk. 1, litra a), fastsatte, som er omhandlet i hovedsagen, fører ikke til ekstraterritorial anvendelse af EU-retten, heller ikke når den pågældende flyvning har et tredjeland som bestemmelsessted. Forordningen finder nemlig kun anvendelse under klart definerede omstændigheder, hvor den pågældende flyvning betragtet som helhed udføres fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, eftersom en sådan flyvning, herunder den del, som udføres uden for Unionen, er tæt knyttet til Unionens medlemsstaters territorium.

66. For det tredje underbygges denne fortolkning af forordning nr. 261/2004's mål om at sikre et højt forbrugerbeskyttelsesniveau [31]. For at ovennævnte to bestemmelser skal finde anvendelse, skal flyvningen være genstand for en samlet reservation og have en lufthavn beliggende på en medlemsstats område som afgangs- eller bestemmelsessted. At luftfartsselskabet har valgt eller ikke har valgt, at der skal være en mellemlanding på Unionens eller et tredjelands område, bør ikke påvirke de berørte passagerers ret til kompensation.

67. På samme måde kan EU-lovgiver, henset til det nævnte mål, hvortil der ligeledes henvises i artikel 38 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, kun tillade lufttransportvirksomhed på Unionens område på betingelse af, at operatørerne overholder de af Unionen fastsatte kriterier, som har til formål at opfylde de mål, den har fastsat på området [32]. Ved forordning nr. 261/2004 underkastede EU-lovgiver lufttransportvirksomhed med afgang fra Unionen visse kriterier med henblik på at gennemføre forbrugerbeskyttelsesmålet. Det forhold, at et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland, såsom United Airlines, i henhold til forordningen kan være forpligtet til at betale kompensation for en forsinkelse i forbindelse med et teknisk problem, som er blevet løst under en mellemlanding på et tredjelands område, udgør derfor efter min opfattelse ikke kun en betingelse, men også en risiko, der er uløseligt forbundet med den omstændighed, at det pågældende luftfartsselskab har valgt at tilbyde sine tjenester på det europæiske marked. Det er således kun, hvis selskabet har valgt at udføre flyvninger til eller fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, at det vil være omfattet af bestemmelserne i forordning nr. 261/2004 [33]. Når luftfartsselskabet har truffet et sådant valg, er det ikke kun direkte flyvninger, som er omfattet, men ligeledes flyvninger med direkte tilsluttede flyforbindelser, der ifølge fast retspraksis udgør en helhed for så vidt angår passagerernes ret til kompensation i henhold til forordningen, hvad enten de udføres på individuelt grundlag eller, som i det foreliggende tilfælde, inden for rammerne af en code sharing-aftale.

68. For det fjerde og sidste bør det af United Airlines fremførte argument efter min opfattelse forkastes, hvorefter anvendelsen af forordning nr. 261/2004 strider imod ligebehandlingsprincippet, eftersom det kun er passagererne på flyvningen med direkte tilsluttede flyforbindelser (Bruxelles-San José), der kan kræve kompensation, selv om det er samtlige passagerer på flyvningen Newark-San José, der har lidt skade som følge af forsinkelsen.

30 – Jf. hvad dette angår generaladvokat Saugmandsgaard Øes forslag til afgørelse Airhelp (Forsinkelse af omlagt flyvning) (C-451/20, EU:C:2021:829, punkt 24-60), hvori det dog nævnes, at forordning nr. 261/2004 ligeledes finder anvendelse på flyvninger med direkte tilsluttede flyforbindelser mellem et tredjeland og et andet tredjeland, når ankomststedet for den første flyvning og afgangsstedet for den anden flyvning er beliggende på en medlemsstats område.

31 – Jf. første og fjerde betragtning til forordning nr. 261/2004.

32 – Jf. analogt ATAA-dommen (præmis 128).

33 – Jf. analogt ATAA-dommen (præmis 127).

Efter min opfattelse ikke blot bekræfter dette argument, at forordningens artikel 3, stk. 1, litra a), ikke finder anvendelse, medmindre der er en tæt forbindelse mellem en flyvning og Unionens område, men bygger ligeledes på en fejlagtig forudsætning ved at se bort fra, at de to grupper passagerer, hvortil selskabet har henvist, ikke befinder sig i den samme situation.

69. På baggrund af ovenstående betragtninger i det hele foreslår jeg, at det andet præjudicielle spørgsmål besvares med, at artikel 3, stk. 1, litra a), og artikel 7 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at svaret på det første spørgsmål ikke er strid med det i den folkeretlige sædvaneret indeholdte princip om, at enhver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over dens luftrum, hvorfor dette princip ikke kan påvirke forordningens gyldighed.

V. Forslag til afgørelse

70. På baggrund af det ovenstående foreslår jeg, at Domstolen besvarer de af Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (den nederlandsksprogede ret i handels- og erhvervsretlige sager i Bruxelles, Belgien) forelagte spørgsmål på følgende måde:

»1) Artikel 3, stk. 1, litra a), og artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 skal fortolkes således, at en passager, der i forbindelse med en flyvning med direkte tilsluttede flyforbindelser, som består af to flyvninger, og som er blevet reserveret samlet, fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område til en lufthavn beliggende i et tredjeland via en anden lufthavn i dette tredjeland, ankommer til sit bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere, som skyldes den anden flyvning, der ligesom den første flyvning er blevet udført af et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland, kan anlægge sit søgsmål om kompensation i henhold til denne forordning mod dette transporterende luftfartsselskab, når den samlede reservation er blevet foretaget hos et EF-luftfartsselskab, som ikke faktisk har udført nogen af flyvningerne.

2) Artikel 3, stk. 1, litra a), og artikel 7 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at svaret på det første spørgsmål ikke er strid med det i den folkeretlige sædvaneret indeholdte princip om, at enhver stat har fuldstændig og udelukkende højhedsret over dens luftrum, hvorfor dette princip ikke kan påvirke forordningens gyldighed.«