



Jurisprudentie

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL

A. RANTOS

van 9 december 2021¹

Zaak C-561/20

Q,

R,

S

tegen

United Airlines Inc.

[verzoek van de Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (België) om een prejudiciële beslissing]

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Recht op compensatie bij langdurige vertraging van vluchten – Vliegreis die bestaat uit twee vluchten – Aankomst op de eindbestemming met langdurige vertraging die is opgelopen tijdens de tweede vlucht, die heeft plaatsgevonden tussen twee luchthavens in een derde land – Geldigheid van verordening (EG) nr. 261/2004 in het licht van het internationaal recht”

I. Inleiding

1. Het onderhavige verzoek om een prejudiciële beslissing betreft een geding tussen, enerzijds, Q, R en S (hierna: „verzoekers in het hoofdgeding”) en, anderzijds, United Airlines Inc. (Verenigde Staten) inzake compensatie voor langdurige vertraging van een rechtstreeks aansluitende vlucht.
2. Met zijn eerste prejudiciële vraag, die betrekking heeft op de uitlegging van artikel 3, lid 1, onder a), en artikel 7 van verordening (EG) nr. 261/2004 inzake compensatie aan luchtreizigers², verzoekt de verwijzende rechter het Hof om opheldering over bepaalde aspecten van de toepasselijkheid van deze verordening in het kader van rechtstreeks aansluitende vluchten met vertrek vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat met aansluiting in een luchthaven op het grondgebied van een derde land en met als eindbestemming een andere luchthaven in dat derde land.
3. Het Hof heeft nog niet de gelegenheid gehad om in te gaan op de toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004 op situaties waarin de vertraging rechtstreeks aansluitende vluchten betreft die volledig worden uitgevoerd door een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij en

¹ Oorspronkelijke taal: Frans.

² Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB 2004, L 46, blz. 1, met rectificatie in PB 2021, L 420, blz. 134).

zich voordoet tijdens de tweede vlucht, die volledig plaatsvindt op het grondgebied van een derde land. Ik ben in dit verband echter van mening dat de beginselen die uit de bestaande rechtspraak naar voren komen, bij de analyse nuttige aanknopingspunten bieden die mutatis mutandis gelden voor de onderhavige zaak.³

4. Met zijn tweede prejudiciële vraag, die subsidiair wordt gesteld, verzoekt de verwijzende rechter het Hof om een beslissing over de geldigheid van verordening nr. 261/2004 in het licht van het internationaal recht en met name in het licht van het beginsel van de uitsluitende en volledige soevereiniteit van een staat over zijn luchtruim. Deze vraag zal het Hof in staat stellen om voor het eerst de geldigheid van deze verordening te onderzoeken tegen de achtergrond van het internationaal publiekrecht en, in het bijzonder, tegen die van dat beginsel van het internationaal gewoonterecht van de lucht.⁴

5. Tot besluit van mijn analyse geef ik het Hof in overweging om op deze twee vragen te antwoorden dat, ten eerste, artikel 3, lid 1, onder a), en artikel 7 van verordening nr. 261/2004 aldus moeten worden uitgelegd dat een situatie als die welke in punt 3 van de onderhavige conclusie wordt beschreven, binnen de werkingssfeer van deze verordening valt, en, ten tweede, deze verordening geldig blijft in het licht van het internationaal recht en, in het bijzonder, in het licht van het beginsel van de uitsluitende en volledige soevereiniteit van een staat over zijn luchtruim.

II. Toepasselijke bepalingen

6. De overwegingen 1, 4 en 7 van verordening nr. 261/2004 luiden:

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

[...]

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

[...]

³ Het Hof heeft zich reeds gebogen over de toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004 in het geval van rechtstreeks aansluitende vluchten, met name in de arresten van 26 februari 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106; hierna: „arrest Folkerts”); 31 mei 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361; hierna: „arrest Wegener”); 11 juli 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604; hierna: „arrest České aerolinie”), en 30 april 2020, Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339). Zie met betrekking tot de toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004 op een uit twee vluchten bestaande vliegverbinding waarbij de eerste plaats van vertrek en de eindbestemming in een derde land zijn gelegen maar de plaats van aankomst van de eerste vlucht en de plaats van vertrek van de tweede vlucht zijn gelegen op het grondgebied van een lidstaat, conclusie van advocaat-generaal Saugmandsgaard Øe in de zaak Airhelp (Vertraging van de andere vlucht) (C-451/20, EU:C:2021:829, punten 24-60, arrest nog niet gewezen toen de onderhavige conclusie werd genomen).

⁴ Het Hof heeft reeds de gelegenheid gehad om een wetgevingshandeling van de Unie, namelijk richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB 2003, L 275, blz. 32), aan dit beginsel te toetsen in het arrest van 21 december 2011, Air Transport Association of America e.a. (C-366/10, EU:C:2011:864, punten 103 en 104; hierna: „arrest ATAA”).

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

7. Artikel 2 van deze verordening, met als opschrift „Definities”, bepaalt:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- a) ‚luchtvaartmaatschappij’: een luchtvervoersonderneming met een geldige exploitatievergunning;
- b) ‚luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert’: een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert of voornemens is een vlucht uit te voeren in het kader van een overeenkomst met een passagier of namens een andere natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst heeft met die passagier;
- c) ‚communautaire luchtvaartmaatschappij’: een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning die door een lidstaat is verleend overeenkomstig de bepalingen van verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen^[5];

[...]

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

[...]”

8. Artikel 3 van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Werkingsfeer”, bepaalt in de leden 1 en 5:

„1. Deze verordening is van toepassing:

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

[...]

⁵ PB 1992, L 240, blz. 1.

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

9. Artikel 5 van deze verordening, met als opschrift „Annulering”, bepaalt in de leden 1 en 3:

„1. In geval van annulering van een vlucht:

[...]

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

- i) de annulering hun ten minste twee weken vóór de geplande vertrektijd wordt meegedeeld, of
- ii) de annulering hun tussen twee weken en zeven dagen vóór de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een alternatief reisplan naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan twee uur vóór de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan vier uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt, of
- iii) de annulering hun minder dan zeven dagen vóór de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een alternatief reisplan naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur vóór de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.

[...]

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

10. Artikel 7 van deze verordening, met als opschrift „Recht op compensatie”, bepaalt in lid 1:

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

- a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1 500 km;
- b) 400 EUR voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1 500 km, en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km;
- c) 600 EUR voor alle niet onder a) of b) vallende vluchten.

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

11. Artikel 13 van deze verordening, met als opschrift „Recht op schadevergoeding”, bepaalt:

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

III. Hoofddeding, prejudiciële vragen en procedure bij het Hof

12. Verzoekers in het hoofddeding hebben via een reisagentschap bij de communautaire luchtvaartmaatschappij Deutsche Lufthansa AG (hierna: „Lufthansa”)⁶ middels één enkele boeking rechtstreeks aansluitende vluchten geboekt met vertrek vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal (België) naar de luchthaven San José International (Verenigde Staten), met een tussenlanding op Newark International (Verenigde Staten).

13. Beide vluchten zijn uitgevoerd door United Airlines, een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij. Verzoekers in het hoofddeding zijn 223 minuten later dan gepland op hun eindbestemming aangekomen omdat de tweede vlucht vertraging had opgelopen door een technisch probleem met het vliegtuig.

14. Bij brief van 6 september 2018 heeft de vennootschap Happy Flights, waaraan de schuldvordering van verzoekers in het hoofddeding is overgedragen, United Airlines gesommeerd om overeenkomstig verordening nr. 261/2004 compensatie voor de vertraging op de tweede vlucht te betalen ten bedrage van 600 EUR per persoon, dat wil zeggen in totaal 1 800 EUR.

15. Bij brief van 4 oktober 2018 heeft United Airlines Happy Flights geantwoord dat verordening nr. 261/2004 in dit geval niet van toepassing is omdat het technische probleem dat de vertraging heeft veroorzaakt, zich heeft voorgedaan tijdens de tweede vlucht, die heeft plaatsgevonden tussen twee luchthavens in de Verenigde Staten.

16. Bij brief van 5 oktober 2018 heeft Happy Flights het standpunt dat United Airlines in haar brief had ingenomen, onder verwijzing naar de rechtspraak van het Hof betwist, en haar aangemaand om de compensatie te betalen.

17. Bij brief van 10 oktober 2018 heeft United Airlines op deze brief van Happy Flights gereageerd.

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

⁶ Het reisagentschap en Lufthansa zijn geen partij in het hoofddeding.

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

20. Op 22 juli 2019 hebben verzoekers in het hoofdgeding United Airlines gedagvaard voor de Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (België), de verwijzende rechter, teneinde haar te laten veroordelen tot betaling van een schadevergoeding van 1 800 EUR, vermeerderd met vereringsrente vanaf 6 september 2018 en gerechtelijke rente.

21. In deze context heeft de verwijzende rechter twijfels over de gevolgen die hij moet verbinden aan bepaalde argumenten die United Airlines heeft aangevoerd met betrekking tot de toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004 en de geldigheid van deze verordening. Volgens hem kan het antwoord niet in de rechtspraak van het Hof worden gevonden.

22. Wat in de eerste plaats de toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004 betreft, betwist United Airlines dat deze verordening van toepassing is wanneer de langdurige vertering zich voordoet tijdens een vlucht van en naar het grondgebied van een derde land, ook al gaat het daarbij om de tweede en laatste vlucht van een vliegreis met rechtstreeks aansluitende vluchten en vertrekt de eerste vlucht van een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat.

23. Dienaangaande preciseert de verwijzende rechter ten eerste dat het arrest Wegener, waarin het ging om vertering die zich had voorgedaan tijdens de eerste vlucht, die was vertrokken vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat en die werd uitgevoerd door een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij, weliswaar pleit voor het standpunt dat verordening nr. 261/2004 toepassing vindt, maar dat de oplossing die in dat arrest is aangereikt niet zonder meer op de onderhavige zaak kan worden toegepast, aangezien de vertering zich hier heeft voorgedaan tijdens de tweede vlucht, die is vertrokken vanaf een luchthaven op het grondgebied van een derde land.

24. De verwijzende rechter merkt ten tweede op dat het Hof in het arrest České aerolinie heeft geoordeeld dat verordening nr. 261/2004 ook van toepassing is op de tweede vlucht in een reeks van rechtstreeks aansluitende vluchten wanneer de eerste vlucht is vertrokken vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat. In die zaak werd de vraag gesteld of de communautaire luchtvaartmaatschappij die de eerste vlucht had uitgevoerd, kon worden aangesproken tot betaling van compensatie aan een passagier voor de langdurige vertering die was ontstaan tijdens de tweede vlucht, die concreet werd uitgevoerd door een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij. Volgens de verwijzende rechter verschilt de in het hoofdgeding aan de orde zijnde zaak echter in die zin dat er daar geen communautaire luchtvaartmaatschappij bij betrokken is, en dat de communautaire luchtvaartmaatschappij die de tickets heeft uitgegeven (Lufthansa), zelfs geen partij is in het hoofdgeding. Ook hier geldt dus dat de oplossing die het Hof in dat arrest heeft aangereikt, niet zonder meer op het feitelijke kader van het onderhavige geschil kan worden toegepast.

25. Wat in de tweede plaats de geldigheid van verordening nr. 261/2004 betreft, voert United Airlines aan dat deze verordening een extraterritoriale werking zou hebben die strijdig is met het internationaal recht indien zij van toepassing zou zijn op de situatie waarin er zich een langdurige vertering voordoet tijdens de tweede vlucht van rechtstreeks aansluitende vluchten, die volledig op het grondgebied van een derde land wordt uitgevoerd. Volgens deze maatschappij verzet meer bepaald het beginsel van soevereiniteit zich ertegen dat deze verordening toepassing vindt op een situatie die zich voordoet binnen het grondgebied van een derde land, zoals in het hoofdgeding,

waar de vertraging op het grondgebied van de Verenigde Staten is ontstaan en de gevolgen zich uitsluitend daar hebben voorgedaan. In dit verband verwijst United Airlines naar het arrest ATAA, waarin het beginsel van internationaal gewoonterecht volgens hetwelk elke staat de uitsluitende en volledige soevereiniteit over zijn eigen luchtruim heeft, door het Hof is erkend. Indien de stelling van United Airlines juist is, rijst volgens de verwijzende rechter de vraag naar de geldigheid van deze verordening in het licht van het internationaal recht.

26. In die omstandigheden heeft de Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel besloten om de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof te verzoeken om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

- „1) Dienen artikel 3.1, a) en artikel 7 van [verordening nr. 261/2004], zoals geïnterpreteerd door [het] Hof, zo uitgelegd te worden dat een passagier recht heeft op een financiële compensatie lastens een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij wanneer hij op zijn eindbestemming aankomt met een vertraging van meer dan drie uur ingevolge een vertraging van de laatste vlucht, waarvan de plaats van vertrek en de plaats van aankomst beide gelegen zijn op het grondgebied van een derde land zonder een tussenstop op het grondgebied van een lidstaat, in een reeks van rechtstreeks aansluitende vluchten die aanvangt op een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat en welke vluchten alle materieel zijn uitgevoerd door die niet-communautaire luchtvaartmaatschappij en waarbij al die vluchten middels één boeking zijn gereserveerd door de passagier bij een communautaire luchtvaartmaatschappij die geen van die vluchten materieel heeft uitgevoerd?
- 2) Voor het geval de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord, schendt [verordening nr. 261/2004] in de interpretatie van de eerste vraag, het internationaal recht, en in het bijzonder het beginsel van de uitsluitende en volledige soevereiniteit van een staat over zijn grondgebied en luchtruim, doordat die interpretatie het recht van de Unie van toepassing maakt op een situatie die zich afspeelt binnen het grondgebied van een derde land?”

27. Verzoekers in het hoofdgeding, United Airlines, de Belgische en de Poolse regering, het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Europese Commissie hebben schriftelijke opmerkingen ingediend. Het Parlement en de Raad zijn in hun opmerkingen alleen op de tweede vraag ingegaan.

IV. Analyse

28. Ik wijs er allereerst op dat passagiers van vertraagde vluchten volgens vaste rechtspraak van het Hof voor de toepassing van het recht op compensatie kunnen worden gelijkgesteld met passagiers van geannuleerde vluchten, en dus aanspraak kunnen maken op de in artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004 bedoelde compensatie wanneer zij bij aankomst op hun „eindbestemming” drie of meer uren tijd hebben verloren, dat wil zeggen wanneer zij hun eindbestemming drie of meer uren na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken.⁷ Indien het gaat om rechtstreeks aansluitende vluchten is voor de toepassing van de forfaitaire compensatie waarin artikel 7 van deze verordening voorziet enkel

⁷ Zie in die zin arresten van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.* (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 61), en 23 oktober 2012, *Nelson e.a.* (C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657), alsook arresten *Folkerts* (punten 32 en 33) en *České aerolinie* (punt 19).

de vertraging van belang die is vastgesteld ten opzichte van de oorspronkelijk geplande aankomsttijd op de eindbestemming, dat wil zeggen de bestemming van de laatste vlucht die de betrokken passagier heeft genomen.⁸

29. In het onderhavige geval betwist United Airlines niet dat verzoekers in het hoofdgeding krachtens artikel 7, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 – indien deze verordening van toepassing zou zijn – daadwerkelijk recht zouden hebben op een compensatie van 1 800 EUR, aangezien de laatste vlucht van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde rechtstreeks aansluitende vluchten 223 minuten, dat wil zeggen meer dan drie uur, vertraging heeft opgelopen ten opzichte van de oorspronkelijk geplande aankomsttijd.

30. Het is echter juist de toepasselijkheid van deze verordening, en subsidiair de geldigheid ervan, die United Airlines in het hoofdgeding betwist. Deze twee aspecten vormen het voorwerp van de twee prejudiciële vragen en van de navolgende analyse.

A. Beantwoording van de eerste prejudiciële vraag

31. Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 3, lid 1, onder a), en artikel 7 van verordening nr. 261/2004 aldus moeten worden uitgelegd dat een passagier die bij een communautaire luchtvaartmaatschappij middels één enkele boeking rechtstreeks aansluitende vluchten vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat heeft gereserveerd, die alle worden uitgevoerd door een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij, het recht heeft om door deze laatste te worden gecompenseerd wanneer hij op zijn eindbestemming aankomt met een vertraging van meer dan drie uur die is ontstaan tijdens de laatste vlucht, waarvan de plaats van vertrek en de plaats van aankomst beide gelegen zijn op het grondgebied van een derde land.

32. De vraag, zoals geformuleerd, ziet op twee elementen: in de eerste plaats de toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004 in het kader van rechtstreeks aansluitende vluchten, zoals die in het hoofdgeding, en in de tweede plaats de vaststelling van de luchtvaartmaatschappij die de compensatie moet betalen.

1. Toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004

33. Wat de vraag naar de werkingssfeer van verordening nr. 261/2004 betreft, blijkt uit artikel 3, lid 1, onder a), ervan dat zij onder meer van toepassing is op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat. Anders dan in het geval van artikel 3, lid 1, onder b), geldt hiervoor niet de voorwaarde dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, onder het begrip „communautaire luchtvaartmaatschappij” in de zin van artikel 2, onder c), van de verordening valt.

34. Allereerst wil ik erop wijzen dat het begrip „rechtstreeks aansluitende vluchten” volgens het Hof aldus moet worden opgevat dat het verwijst naar twee of meer vluchten die één geheel vormen voor het krachtens verordening nr. 261/2004 aan passagiers toekomende recht op compensatie.⁹ Daarvan is sprake wanneer twee of meer vluchten in het kader van één enkele

⁸ Arrest Folkerts (punten 34 en 35).

⁹ Arrest Wegener (punten 17 en 18 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

boekings zijn aangekocht, zoals het geval is in het hoofdgeding.¹⁰ Het feit dat bij rechtstreeks aansluitende vluchten mogelijkswijs van vliegtuig wordt veranderd, heeft geen invloed op die kwalificatie.¹¹ Hieruit volgt dat voor de beoordeling van de toepasselijkheid van deze verordening in het kader van rechtstreeks aansluitende vluchten waarvoor één boeking is gemaakt, rekening moet worden gehouden met de aanvankelijke plaats van vertrek en de eindbestemming.¹²

35. Verder blijkt uit de rechtspraak van het Hof met betrekking tot rechtstreeks aansluitende vluchten waarvan de eerste plaats van vertrek in de Europese Unie gelegen is, zoals het geval is in de onderhavige zaak, dat verordening nr. 261/2004 ook van toepassing is wanneer de tussenlandingen op het grondgebied van een derde land plaatsvinden, en de luchtvaartmaatschappij die een of meer van de aansluitende vluchten uitvoert, geen communautaire luchtvaartmaatschappij is.

36. Zo oordeelde het Hof in het arrest Wegener dat verordening nr. 261/2004 van toepassing was op passagiersvervoer dat op grond van één enkele boeking werd verricht en waarbij tussen het vertrek vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat (Berlijn, Duitsland) en de aankomst in een luchthaven op het grondgebied van een derde land (Agadir, Marokko), een geplande tussenlanding plaatsvond buiten de Unie (Casablanca, Marokko) waarbij van vliegtuig werd veranderd. Het Hof oordeelde in essentie dat rechtstreeks aansluitende vluchten waarvan de eerste vlucht vertrok vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat en de tweede vlucht een luchthaven op het grondgebied van een derde land als eindbestemming had, als een geheel moesten worden behandeld, ook al vertrok de tweede vlucht vanaf een luchthaven op het grondgebied van een derde land. Anders dan United Airlines in haar schriftelijke opmerkingen betoogt, heeft het Hof in dit verband niet vastgesteld dat de verordening van toepassing was op basis van de in 2006 gesloten Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst. De bevinding dat verordening nr. 261/2004 toepassing vond, was immers uitsluitend gebaseerd op de uitlegging van artikel 3, lid 1, onder a), ervan, zonder dat de overeenkomst in dat arrest zelfs maar werd genoemd.

37. In dezelfde zin sprak het Hof zich in het arrest České aerolinie uitdrukkelijk uit over de toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004 in het kader van een vliegweis die uit twee rechtstreeks aansluitende vluchten bestond – met vertrek vanaf een luchthaven in een lidstaat (Praag, Tsjechië) en met bestemming een luchthaven in een derde land (Bangkok, Thailand) na een tussenlanding in een ander derde land (Abu Dhabi, Verenigde Arabische Emiraten) –, en die in het kader van één enkele boeking was aangekocht. In die zaak oordeelde het Hof dat een passagier die zijn eindbestemming bereikte met een vertraging van drie uur of meer die was ontstaan tijdens de tweede vlucht, welke op basis van een codesharingovereenkomst werd uitgevoerd door een in een derde land gevestigde vervoerder (Etihad Airways), krachtens die verordening compensatie kon vorderen van de communautaire luchtvaartmaatschappij die de eerste vlucht had uitgevoerd (České aerolinie).

38. Zoals de verwijzende rechter opmerkt, zijn deze arresten gewezen in andere feitelijke omstandigheden dan die van het hoofdgeding. Zo was de vertraging van de rechtstreeks aansluitende vluchten in het arrest Wegener te wijten aan de eerste vlucht, die vertrok vanaf het grondgebied van een lidstaat, terwijl de vertraging zich in de onderhavige zaak heeft voorgedaan op de laatste vlucht, die volledig op het grondgebied van een derde land is uitgevoerd. Het arrest České aerolinie had dan weer betrekking op de mogelijkheid om een vordering in te stellen tegen

¹⁰ Arrest Wegener (punten 19 en 20 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

¹¹ Arrest Wegener (punt 23).

¹² Arresten Wegener (punt 25) en České aerolinie (punt 16), alsmede beschikking van 12 november 2020, KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, EU:C:2020:909, punt 19; hierna: „beschikking KLM”).

de communautaire luchtvaartmaatschappij die de eerste van de rechtstreeks aansluitende vluchten had uitgevoerd, waarbij vertraging werd opgelopen tijdens de tweede vlucht, die op basis van een codesharingovereenkomst volledig in een derde land door een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij was uitgevoerd. In de onderhavige zaak zijn de rechtstreeks aansluitende vluchten daarentegen volledig uitgevoerd door een en dezelfde niet-communautaire luchtvaartmaatschappij.

39. Ondanks deze feitelijke verschillen zijn de uit deze twee arresten voortvloeiende beginselen, zoals die in punt 35 van deze conclusie zijn uiteengezet, mijns inziens in het onderhavige geval nog steeds van toepassing.

40. Ten eerste volgt uit de hierboven aangehaalde rechtspraak dat de plaats waar de vertraging zich voordoet geen invloed heeft op de toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004, voor zover er sprake is van rechtstreeks aansluitende vluchten vanuit de Unie die in het kader van één enkele boeking zijn aangekocht en dus één geheel vormen met het oog op het krachtens deze verordening aan passagiers toekomende recht op compensatie. Uit het arrest *České aerolinie* en de beschikking *KLM* volgt immers dat elke luchtvaartmaatschappij die ten minste één van de rechtstreeks aansluitende vluchten uitvoert deze compensatie verschuldigd is, ongeacht of de door haar uitgevoerde vlucht al dan niet aan de basis ligt van de langdurige vertraging waarmee de passagier op zijn eindbestemming aankomt.¹³ Derhalve is in het onderhavige geval het feit dat de vertraging zich tijdens de laatste vlucht en op het grondgebied van een derde land heeft voorgedaan, niet relevant voor de toepasselijkheid van deze verordening.

41. Deze oplossing lijkt mij ook gerechtvaardigd vanuit het oogpunt van de doelstelling om een hoog niveau van consumentenbescherming te waarborgen, aangezien een onderscheid naargelang de vertraging zich voordoet op de eerste dan wel op de tweede vlucht in het kader van één enkele boeking een ongerechtvaardigd onderscheid zou zijn, dat ertoe leidt dat *United Airlines* wél compensatie verschuldigd is ingeval zich een onregelmatigheid voordoet tijdens de eerste vlucht, maar niet wanneer dat gebeurt tijdens de tweede vlucht van een en dezelfde vliegreis, ook al komen de passagiers in beide gevallen met dezelfde vertraging aan op hun eindbestemming en ondervinden zij dus hetzelfde ongemak.

42. Ten tweede blijkt uit dezelfde rechtspraak dat de hoedanigheid van communautaire luchtvaartmaatschappij niet relevant is voor de toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004 op rechtstreeks aansluitende vluchten waarvan het eerste vertrekpunt in de Unie gelegen is. Zoals hierboven reeds is vermeld en in tegenstelling tot artikel 3, lid 1, onder b), van die verordening, dat ziet op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat, vereist artikel 3, lid 1, onder a), ervan niet dat er in het geval van passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven in een lidstaat, sprake is van een communautaire luchtvaartmaatschappij wil de verordening toepassing vinden.

43. Dat een vlucht door een communautaire luchtvaartmaatschappij wordt uitgevoerd, is voor de toepassing van verordening nr. 261/2004 dus alleen een voorwaarde wanneer het gaat om vluchten met vertrek vanaf het grondgebied van een derde land naar het grondgebied van een lidstaat. Bovendien is in artikel 3, lid 5, van die verordening bepaald dat zij van toepassing is op elke luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert. In het arrest *Wegener* is het feit dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoerde (*Royal Air Maroc*) geen

¹³ Arrest *České aerolinie* (punten 20-26) en beschikking *KLM* (punt 28).

communautaire luchtvaartmaatschappij was, immers op geen enkele wijze in de beoordeling betrokken, omdat deze kwalificatie volgens artikel 3, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004 geen enkele invloed heeft op de toepassing van deze verordening.

44. Gelet op het voorgaande geef ik het Hof in overweging om te oordelen dat rechtstreeks aansluitende vluchten vanuit de Unie, zoals die in het hoofdgeding, binnen de werkingssfeer van verordening nr. 261/2004 vallen op grond van artikel 3, lid 1, onder a), ervan.

2. Vaststelling van de luchtvaartmaatschappij die de compensatie verschuldigd is

45. Met betrekking tot de vraag welke luchtvaartmaatschappij in deze zaak de in artikel 7, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 bedoelde compensatie verschuldigd is, herinner ik eraan dat de bijzonderheid van de onderhavige zaak is gelegen in het feit dat de vliegtickets in kwestie zijn uitgegeven door Lufthansa, de communautaire luchtvaartmaatschappij die geen partij is in het hoofdgeding, terwijl de twee betrokken vluchten daadwerkelijk zijn uitgevoerd door United Airlines, de niet-communautaire luchtvaartmaatschappij.

46. Dienaangaande heeft het Hof vastgesteld dat blijkens de bewoordingen van artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 de luchtvaartmaatschappij die gehouden is tot betaling van de compensatie die verschuldigd is in geval van langdurige vertraging bij aankomst van rechtstreeks aansluitende vluchten, enkel de „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” in de zin van artikel 2, onder b), van deze verordening kan zijn.¹⁴ Volgens deze bepaling wordt onder een „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” verstaan, een luchtvaartmaatschappij die „een vlucht uitvoert of voornemens is een vlucht uit te voeren in het kader van een overeenkomst met een passagier of namens een andere natuurlijke of rechtspersoon die een overeenkomst heeft met die passagier”.

47. Deze definitie stelt dus twee cumulatieve voorwaarden om een luchtvaartmaatschappij te kunnen aanmerken als een „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert”, namelijk ten eerste dat zij de betrokken vlucht concreet uitvoert en ten tweede dat er een overeenkomst is gesloten met een passagier.¹⁵ Deze definitie vereist echter niet dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de status van communautaire luchtvaartmaatschappij heeft. Deze status is immers alleen van belang om te beoordelen of de verordening van toepassing is op passagiers die aankomen met vluchten uit een derde land (zie de punten 33 en 42 van deze conclusie). Voorts is de aansprakelijkheid van de „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” exclusief, aangezien de Uniewetgever er bij de vaststelling van verordening nr. 261/2004 voor heeft gekozen een verdeling van de aansprakelijkheid tussen de touroperator en de contractuele luchtvaartmaatschappij uit te sluiten.¹⁶

48. Wat de eerste voorwaarde betreft, wordt in overweging 7 van verordening nr. 261/2004 bevestigd dat, „[o]m de effectieve toepassing van deze verordening te waarborgen, [...] de bij de verordening gecreëerde verplichtingen [dienen] te rusten op de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert of voornemens is de vlucht uit te voeren, met eigen dan wel inclusief of zonder bemanning geleasede vliegtuigen, of in enige andere vorm”. Het Hof heeft met betrekking tot de voorwaarde inzake de „uitvoering van de vlucht” in het geval van vluchten die worden verricht

¹⁴ Arrest Česká aerolinie (punt 20).

¹⁵ Arrest Česká aerolinie (punt 23).

¹⁶ Zie voor een analyse van de voorbereidende werkzaamheden van verordening nr. 261/2004, conclusie van advocaat-generaal Tanchev in de zaak flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, punt 46).

met een vliegtuig dat met bemanning wordt geleased (*wet lease*) verduidelijkt dat de luchtvaartmaatschappij die, „in het kader van haar passagiersvervoer, besluit een bepaalde vlucht uit te voeren en daarvan tevens het traject vaststelt en hierdoor ter attentie van belangstellenden een aanbod van luchtvervoer creëert, moet worden beschouwd als de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. De vaststelling van een dergelijk besluit impliceert namelijk dat de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van deze vlucht, met inbegrip van met name de eventuele annulering of langdurige vertraging bij aankomst van die vlucht, bij deze luchtvaartmaatschappij berust.”¹⁷

49. Wat het bestaan van een overeenkomst met een passagier betreft, zij erop gewezen dat de afwezigheid van een contractuele band tussen de betrokken passagiers en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet relevant is, mits deze luchtvaartmaatschappij zelf een contractuele relatie heeft met de contractuele luchtvaartmaatschappij.¹⁸

50. In het onderhavige geval is Lufthansa de luchtvaartmaatschappij die (via het reisagentschap) met verzoekers in het hoofdgeding een overeenkomst heeft gesloten, terwijl United Airlines de luchtvaartmaatschappij is die de twee vluchten heeft uitgevoerd, vermoedelijk in het kader van een codesharingovereenkomst.¹⁹

51. Bijgevolg lijkt mij aan de twee bovenvermelde voorwaarden voor de kwalificatie als „luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert” te zijn voldaan wat United Airlines betreft, die deze kwalificatie in haar schriftelijke opmerkingen overigens niet betwist. Zij is immers de luchtvaartmaatschappij die alle rechtstreeks aansluitende vluchten heeft uitgevoerd en dit heeft gedaan in naam van Lufthansa, die de overeenkomst met verzoekers in het hoofdgeding heeft gesloten. In dit verband herinner ik eraan dat in artikel 3, lid 5, tweede zin, van verordening nr. 261/2004 is bepaald dat indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert geen overeenkomst heeft met de passagier, doch activiteiten uitvoert die onder deze verordening vallen, zij geacht wordt dit te doen namens de persoon die een overeenkomst heeft met die passagier.²⁰

52. De conclusie dat United Airlines de luchtvaartmaatschappij is die de vluchten heeft uitgevoerd en dus op grond van artikel 7, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 gehouden is compensatie te betalen, is in overeenstemming met de in overweging 1 van deze verordening uiteengezette doelstelling om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, aangezien het, zoals United Airlines in haar opmerkingen erkent, de luchtvaartmaatschappij is die de vlucht concreet verricht, die voor de passagiers gemakkelijk te identificeren is en die in de meeste gevallen verantwoordelijk is voor problemen die zich tijdens de vlucht voordoen.

53. Ten slotte zij eraan herinnerd dat ingevolge artikel 13 van verordening nr. 261/2004 de nakoming door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert van de verplichtingen die op haar rusten krachtens verordening nr. 261/2004, haar recht onverlet laat om volgens het

¹⁷ Arrest van 4 juli 2018, Wirth e.a. (C-532/17, EU:C:2018:527, punten 19 en 20).

¹⁸ Zie in die zin conclusie van advocaat-generaal Tanchev in de zaak *flightright* (C-186/17, EU:C:2018:399, punt 27). Aangezien het verzoek om een prejudiciële beslissing is ingetrokken, is zaak C-186/17 doorgehaald in het register van het Hof [zie beschikking van de president van het Hof van 2 augustus 2018, *flightright* (C-186/17, niet gepubliceerd, EU:C:2018:657)].

¹⁹ Volgens de verwijzingsbeslissing en de opmerkingen van United Airlines werd de eerste vlucht door Lufthansa aangeboden met vluchtnummer LH 8854 en door United Airlines uitgevoerd met vluchtnummer UA 998.

²⁰ Arrest *České aerolinie* (punt 28).

geldende nationale recht compensatie te vorderen van eenieder die ervoor verantwoordelijk is dat zij haar verbintenissen niet is nagekomen, inclusief derden, zoals een touroperator of een andere persoon waarmee zij een overeenkomst heeft gesloten.²¹

54. Gelet op al deze overwegingen stel ik het Hof voor om op de eerste prejudiciële vraag te antwoorden dat artikel 3, lid 1, onder a), en artikel 7 van verordening nr. 261/2004 aldus moeten worden uitgelegd dat in het kader van twee rechtstreeks aansluitende vluchten waarvoor één boeking is gemaakt, met vertrek vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat, een tussenlanding op een luchthaven in een derde land en als eindbestemming een andere luchthaven in dat derde land, een passagier die de eindbestemming bereikt met een vertraging van drie uur of meer die is ontstaan op de tweede vlucht die, net als de eerste vlucht, is uitgevoerd door een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij, zijn schadevordering uit hoofde van deze verordening kan richten tegen deze laatste maatschappij wanneer de enkele boeking is gemaakt bij een communautaire luchtvaartmaatschappij die zelf concreet geen van die vluchten heeft uitgevoerd.

B. Beantwoording van de tweede prejudiciële vraag

55. Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of verordening nr. 261/2004, indien het Hof deze van toepassing acht op een situatie als die in het hoofdgeding, geldig is gelet op het internationaalrechtelijke beginsel dat elke staat de uitsluitende en volledige soevereiniteit over zijn eigen luchtruim heeft.

56. Om te beginnen zij eraan herinnerd dat, zoals uit artikel 3, lid 5, VEU blijkt, de Unie onder meer bijdraagt „tot de strikte eerbiediging en ontwikkeling van het internationaal recht”. Wanneer de Unie een handeling vaststelt, is zij dus gehouden het internationaal recht in zijn geheel in acht te nemen, daaronder begrepen het internationaal gewoonterecht dat de instellingen van de Unie bindt.²²

57. In dit verband heeft het Hof in het arrest ATAA erkend dat het beginsel van uitsluitende en volledige soevereiniteit van elke staat over zijn luchtruim een beginsel van internationaal gewoonterecht van de lucht is, dat bindend is voor de instellingen van de Unie.²³ Uit dit arrest volgt tevens dat dit beginsel door een justitiabele kan worden ingeroepen om de geldigheid van een handeling van de Unie door het Hof te laten toetsen, voor zover dit beginsel de bevoegdheid van de Unie om die handeling vast te stellen op losse schroeven kan zetten, en de betrokken handeling de rechten kan aantasten die de justitiabele aan het recht van de Unie ontleent, of voor hem verplichtingen overeenkomstig dit recht kan doen ontstaan.²⁴ Aangezien een beginsel van internationaal gewoonterecht niet even nauwkeurig is als een bepaling van een internationale overeenkomst, moet de rechterlijke toetsing van een handeling van de Unie aan een dergelijk

²¹ Arrest *České aerolinie* (punt 31 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

²² Arrest ATAA (punt 101 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

²³ Arrest ATAA (punten 103 en 104 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Dit beginsel is onder meer gecodificeerd in artikel 1 van het op 7 december 1944 te Chicago (Verenigde Staten) ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, volgens hetwelk „[d]e verdragsluitende staten erkennen dat elke staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit heeft over de luchtruimte boven zijn grondgebied”. Dit verdrag is evenwel, om de in de punten 57-72 van dat arrest uiteengezette redenen, als zodanig niet bindend voor de Unie.

²⁴ Arrest ATAA (punt 107 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

beginsel, zoals uit dit arrest blijkt, echter noodzakelijkerwijs beperkt blijven tot de vraag of de instellingen van de Unie, door de betrokken handeling vast te stellen, blijf hebben gegeven van een kennelijk onjuiste beoordeling van de voorwaarden voor de toepassing van dit beginsel.²⁵

58. In de onderhavige zaak vraagt de verwijzende rechter zich af of verordening nr. 261/2004 geldig is in het licht van bovengenoemd beginsel van internationaal gewoonterecht van de lucht, voor zover deze verordening kan worden toegepast op een situatie die zich volgens deze rechter buiten het grondgebied van de Unie heeft voorgedaan en waarbij een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij betrokken is.

59. Aangezien de geldigheid van verordening nr. 261/2004, gelet op het arrest ATAA, kan worden onderzocht in het licht van het beginsel van het internationaal gewoonterecht van de lucht en binnen de grenzen van de toetsing van een kennelijke beoordelingsfout, rijst dus de vraag of de Uniewetgever blijf heeft gegeven van een dergelijke fout waardoor de geldigheid van die verordening wordt aangetast.

60. Naar mijn mening is dat niet het geval.

61. In de eerste plaats herinner ik eraan dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde vlucht krachtens artikel 3, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004 binnen de werkingssfeer van deze verordening valt, aangezien verzoekers in het hoofdgeding hun reis zijn begonnen vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat, namelijk België. Dit criterium schept een nauwe band met het grondgebied van de Unie. De omstandigheid dat het recht op schadevergoeding in de onderhavige zaak is ontstaan als gevolg van vertraging die zich volledig op het grondgebied van een derde land heeft voorgedaan, doet dus niet af aan deze band met het grondgebied van de Unie. Zoals aangegeven in de punten 36 en 37 van deze conclusie, vormen rechtstreeks aansluitende vluchten met vertrek vanuit een luchthaven van een lidstaat naar een luchthaven van een derde land immers een geheel, dat kan worden gelijkgesteld met een rechtstreekse vlucht over hetzelfde traject. In die zin heeft het Hof erkend dat „indien een vlucht die [...] volledig buiten de Unie wordt uitgevoerd, als een afzonderlijke vervoersdienst moet worden aangemerkt, verordening nr. 261/2004 daarop niet van toepassing is. Indien vervoer [...] daarentegen wordt opgevat als één geheel, met een lidstaat als plaats van vertrek, is deze verordening wel van toepassing.”²⁶

62. Hieruit volgt dat het Hof enerzijds dit soevereiniteitsbeginsel reeds impliciet²⁷ heeft erkend door te oordelen dat in geval van afzonderlijke vluchten verordening nr. 261/2004 niet van toepassing is op vluchten die buiten de Unie worden uitgevoerd, maar anderzijds heeft geoordeeld dat de toepassing van artikel 3, lid 1, onder a), en artikel 7 van deze verordening op rechtstreeks aansluitende vluchten geen schending van dit beginsel oplevert. Volgens deze logica kan een dergelijke toepassing geen afbreuk doen aan de soevereiniteit van een derde land op het grondgebied waarvan de laatste rechtstreeks aansluitende vlucht is uitgevoerd, aangezien verzoekers in het hoofdgeding hun reis per definitie hebben aangevangen vanaf een luchthaven op het grondgebied van de Unie.

²⁵ Arrest ATAA (punt 110), waarbij het arrest van 16 juni 1998, Racke (C-162/96, EU:C:1998:293, punt 52), is bevestigd.

²⁶ Arrest Wegener (punt 15).

²⁷ Voor zover de werkingssfeer van een handeling van de Unie wordt uitgelegd in het licht van, met name, de relevante regels van het internationaal luchtrecht [zie naar analogie arrest ATAA (punt 123)].

63. In de tweede plaats is het vanuit het oogpunt van het internationaal publiekrecht, zoals advocaat-generaal Kokott in haar conclusie in de zaak ATAA heeft uiteengezet, geenszins ongebruikelijk dat een staat of een internationale organisatie bij de uitoefening van jurisdictie rekening houdt met omstandigheden die zich buiten zijn respectievelijk haar territoriale bevoegdheidsgebied afspelen. Beslissend in dit verband is dat de feiten een voldoende nauwe band hebben met de desbetreffende staat respectievelijk de desbetreffende internationale organisatie. Zo worden in het internationaal recht in het bijzonder twee vormen van rechtsmacht erkend die een staat (of een internationale organisatie) de bevoegdheid geven om op te treden, namelijk ten eerste de territoriale rechtsmacht, volgens welke een staat de bevoegdheid heeft op te treden ten aanzien van personen (ongeacht hun nationaliteit), handelingen en goederen op zijn grondgebied, en ten tweede de persoonlijke rechtsmacht, volgens welke een staat (of een internationale organisatie) de bevoegdheid heeft op te treden ten aanzien van zijn onderdanen (natuurlijke personen of rechtspersonen), ongeacht waar deze zich bevinden.²⁸

64. Verordening nr. 261/2004 is van toepassing 1) overeenkomstig artikel 3, lid 1, onder a), ervan op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat, ongeacht de eindbestemming van de vlucht in kwestie (territoriale bevoegdheid)²⁹, en 2) overeenkomstig artikel 3, lid 1, onder b), ervan, op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat, op voorwaarde met name dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een communautaire luchtvaartmaatschappij is (personele en territoriale bevoegdheid). Deze verordening is daarentegen niet van toepassing op rechtstreeks aansluitende vluchten die niet vertrekken van of aankomen op een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat, maar volledig tussen twee derde landen worden uitgevoerd, zonder enige band met het grondgebied van de Unie.³⁰

65. De aldus gedefinieerde criteria voor de toepasselijkheid van verordening nr. 261/2004, en met name het criterium van artikel 3, lid 1, onder a), van deze verordening, dat in het hoofdgeding aan de orde is, leiden niet tot een extraterritoriale toepassing van het recht van de Unie, ook niet wanneer de betrokken vlucht een derde land als bestemming heeft. Deze verordening is namelijk slechts van toepassing in duidelijk omschreven omstandigheden waarin de vlucht in kwestie, in haar geheel beschouwd, vertrekt van een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat, aangezien een dergelijke vlucht, met inbegrip van het gedeelte ervan dat buiten de Unie wordt uitgevoerd, wordt gekenmerkt door een intrinsieke band met het grondgebied van de lidstaten van de Unie.

66. In de derde plaats wordt deze uitlegging ondersteund door de met verordening nr. 261/2004 nagestreefde doelstelling om een hoog niveau van consumentenbescherming te waarborgen.³¹ Voor de toepassing van de twee voornoemde bepalingen is het van belang dat de vlucht middels één enkele boeking is aangekocht en een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat als

²⁸ Conclusie van advocaat-generaal Kokott in de zaak *Air Transport Association of America e.a.* (C-366/10, EU:C:2011:637, punten 148 en 149 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

²⁹ Zie in die zin arrest van 27 september 1988, *Ahlström Osakeyhtiö e.a./Commissie* (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 en 125/85–129/85, EU:C:1988:447, punten 15-18).

³⁰ Zie in dit verband de conclusie van advocaat-generaal Saugmandsgaard Øe in de zaak *Airhelp* (Vertraging van de andere vlucht) (C-451/20, EU:C:2021:829, punten 24-60), die echter stelt dat verordening nr. 261/2004 ook van toepassing is op rechtstreeks aansluitende vluchten van een derde land naar een ander derde land, wanneer de plaats van aankomst van de eerste vlucht en de plaats van vertrek van de tweede vlucht op het grondgebied van een lidstaat zijn gelegen.

³¹ Zie de overwegingen 1 en 4 van verordening nr. 261/2004.

vertrekpunt of als bestemming heeft. Of de luchtvaartmaatschappij al dan niet voor een tussenlanding op het grondgebied van de Unie of in een derde land heeft gekozen, mag geen invloed hebben op het recht op schadevergoeding van de betrokken passagiers.

67. In het licht van deze doelstelling, die ook in artikel 38 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie wordt genoemd, kan de Uniewetgever luchtvervoersactiviteiten op het grondgebied van de Unie slechts toestaan op voorwaarde dat de luchtvaartmaatschappijen voldoen aan de door de Unie vastgestelde criteria die zijn opgesteld om de doelstellingen te verwezenlijken die zij zich op dit gebied heeft gesteld.³² Bij verordening nr. 261/2004 heeft de Uniewetgever de activiteit van het luchtvervoer vanuit de Unie aan bepaalde criteria onderworpen, teneinde de doelstelling van consumentenbescherming te verwezenlijken. Dat een luchtvaartmaatschappij uit een derde land, zoals United Airlines, op grond van deze verordening verplicht kan zijn om compensatie te betalen voor vertraging in verband met een technisch probleem dat tijdens een tussenlanding op het grondgebied van een derde land is opgelost, is volgens mij dus niet alleen een voorwaarde, maar ook een risico dat inherent is aan de keuze van deze luchtvaartmaatschappij om haar diensten op de Europese markt aan te bieden. De bepalingen van verordening nr. 261/2004 zijn dus alleen op haar van toepassing wanneer zij ervoor kiest vluchten uit te voeren die aankomen op of vertrekken van een luchthaven die op het grondgebied van een lidstaat is gelegen.³³ Door een dergelijke keuze te maken, richt diezelfde luchtvaartmaatschappij zich echter niet alleen op rechtstreekse vluchten, maar ook op rechtstreeks aansluitende vluchten die volgens vaste rechtspraak een geheel vormen met het oog op het recht op compensatie van passagiers uit hoofde van die verordening, ongeacht of zij op individuele basis worden uitgevoerd dan wel, zoals in de onderhavige zaak, in het kader van een codesharingovereenkomst.

68. In de vierde en laatste plaats ben ik van mening dat het door United Airlines aangevoerde argument dat het beginsel van gelijke behandeling wordt geschonden indien verordening nr. 261/2004 toepassing vindt aangezien alleen de passagiers op de twee rechtstreeks aansluitende vluchten (Brussel-San José) compensatie kunnen vorderen, terwijl alle passagiers van de vlucht Newark-San José schade hebben geleden als gevolg van de vertraging, moet worden verworpen. Dit argument bevestigt mijns inziens niet alleen dat artikel 3, lid 1, onder a), van die verordening slechts van toepassing is indien er een nauwe band bestaat tussen een vlucht en het grondgebied van de Unie, maar het berust tevens op een onjuiste premisse, aangezien het eraan voorbijgaat dat de twee groepen passagiers waarnaar deze maatschappij verwijst, zich niet in een identieke situatie bevinden.

69. In het licht van het voorgaande geef ik het Hof in overweging om op de tweede prejudiciële vraag te antwoorden dat artikel 3, lid 1, onder a), en artikel 7 van verordening nr. 261/2004 aldus moeten worden uitgelegd dat het antwoord op de eerste vraag niet in strijd is met het aan het internationaal gewoonterecht ontleende beginsel van de uitsluitende en volledige soevereiniteit van een staat over zijn luchtruim, zodat dit beginsel de geldigheid van die verordening niet kan aantasten.

³² Zie naar analogie arrest ATAA (punt 128).

³³ Zie naar analogie arrest ATAA (punt 127).

V. Conclusie

70. Gelet op het bovenstaande geef ik het Hof in overweging om de prejudiciële vragen van de Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel te beantwoorden als volgt:

- „1) Artikel 3, lid 1, onder a), en artikel 7 van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91, moeten aldus worden uitgelegd dat in het kader van twee rechtstreeks aansluitende vluchten waarvoor één boeking is gemaakt, met vertrek vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat, een tussenlanding op een luchthaven in een derde land en als eindbestemming een andere luchthaven in dat derde land, een passagier die de eindbestemming bereikt met een vertraging van drie uur of meer die is ontstaan op de tweede vlucht die, net als de eerste vlucht, is uitgevoerd door een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij, zijn schadevordering uit hoofde van deze verordening kan richten tegen deze laatste maatschappij wanneer de enkele boeking is gemaakt bij een communautaire luchtvaartmaatschappij die zelf concreet geen van die vluchten heeft uitgevoerd.
- 2) Artikel 3, lid 1, onder a), en artikel 7 van verordening nr. 261/2004 moeten aldus worden uitgelegd dat het antwoord op de eerste vraag niet in strijd is met het aan het internationaal gewoonterecht ontleende beginsel van de uitsluitende en volledige soevereiniteit van een staat over zijn luchtruim, zodat dit beginsel de geldigheid van die verordening niet kan aantasten.”