Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 7 april 2022*

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttransport – Förordning (EG) nr 261/2004 – Gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar – Flygning med direkt anslutande flygförbindelser bestående av två flygetapper – Kraftigt försenad ankomst till den slutliga bestämmelseorten beroende på en försening som uppkom under den andra etappen av denna flygning, mellan två flygplatser i ett tredjeland – Denna förordnings giltighet i förhållande till internationell rätt”

I mål C-561/20,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Nederländskspråkiga handelsdomstolen i Bryssel, Belgien) genom beslut av den 21 oktober 2020, som inkom till domstolen den 26 oktober 2020, i målet

Q,

R,

S

mot

United Airlines Inc.,

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden C. Lycourgos samt domarna S. Rodin (referent), J.-C. Bonichot, L.S. Rossi och O. Spineanu-Matei,

generaladvokat: A. Rantos,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

* Rättegångsspråk: nederländska.

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– Q, R och S, genom B. Schaumont och J. De Man, advocaten,

– United Airlines Inc., genom M. Wouters, advocaat,

– Belgiens regering, genom S. Baeyens, P. Cottin och C. Pochet, samtliga i egenskap av ombud,

– Polens regering, genom B. Majczyna, i egenskap av ombud,

– Europaparlamentet, genom L. Stefani och I. Terwinghe, båda i egenskap av ombud,

– Europeiska unionens råd, genom N. Rouam och K. Michoel, båda i egenskap av ombud,

– Europeiska kommissionen, genom A. Nijenhuis, K. Simonsson och P.-J. Loewenthal, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 9 december 2021 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 3.1 a jämförd med artiklarna 6 och 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004, s. 1). Den avser vidare giltigheten av förordning nr 261/2004 i förhållande till internationell rätt och, särskilt, i förhållande till principen om varje medlemsstats absoluta och exklusiva suveränitet över sitt eget territorium och luftrum.

2 Begäran har framställts i ett mål mellan, å ena sidan, Q, R och S och, å andra sidan, United Airlines Inc. angående betalning av kompensation för en försenad flygning med anslutande flygförbindelser.

Tillämpliga bestämmelser

3 I skälen 1, 4, 7 och 8 i förordning nr 261/2004 anges följande:

”(1) Gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

…

(4) Gemenskapen bör därför höja skyddsnormerna som fastställs i den förordningen, både för att stärka passagerarnas rättigheter och för att lufttrafikföretagen skall kunna verka under lika villkor på en liberaliserad marknad.

…

(7) För att garantera en effektiv tillämpning av denna förordning bör de skyldigheter som där föreskrivs åvila det lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra flygningen, antingen med eget flygplan eller med flygplan som det leasar med eller utan besättning eller också på annan basis.

(8) Denna förordning bör inte begränsa lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag.”

4 Artikel 2 i förordningen har rubriken ”Definitioner”. I leden a–c och h i denna artikel föreskrivs följande:

”I denna förordning avses med

a) lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag med giltig licens,

b) lufttrafikföretag som utför flygningen: ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett avtal med passagerare eller som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare,

c) EG-lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag [(EGT L 240, 1992, s. 1)],

…

h) slutlig bestämmelseort: den bestämmelseort som anges på den färdbiljett som visas fram vid incheckningsdisken eller, i händelse av direkt anslutande flygförbindelser, bestämmelseorten för den sista flygningen: alternativa anslutande flygförbindelser som är tillgängliga skall inte beaktas om den ursprungliga planerade ankomsttiden respekteras”

5 I artikel 3 i förordningen, med rubriken ”Räckvidd”, föreskrivs följande i punkterna 1 och 5:

”1. Denna förordning skall tillämpas för

a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga,

b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte de fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.

…

5. Denna förordning skall tillämpas på alla lufttrafikföretag som tillhandahåller transport av passagerare som omfattas av punkterna 1 och 2. Om ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren fullgör skyldigheter enligt denna förordning, skall företaget anses göra detta som ombud för den person som har ett avtal med passageraren.”

6 I artikel 5 i förordningen, med rubriken ”Inställd flygning”, föreskrivs följande i punkterna 1 och 3:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

…

c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte
   i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller
   ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller
   iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.

…

3. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.”

7 I artikel 6 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Försening”, föreskrivs följande:

”1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden

a) med två timmar eller mer vid alla flygningar på 1500 kilometer eller mindre, eller

b) med tre timmar eller mer vid alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer och vid alla övriga flygningar på mellan 1500 och 3500 kilometer, eller

c) med fyra timmar eller mer vid alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

skall lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna

i) assistans i enlighet med artikel 9.1 a och artikel 9.2,

ii) om den rimligen förväntade avgångstiden är åtminstone dagen efter den tidigare tillkännagivna avgångstiden, assistans i enlighet med artikel 9.1 b och 9.1 c,

iii) om förseningen är åtminstone fem timmar, assistans i enlighet med artikel 8.1 a.

2. Under alla omständigheter skall assistansen erbjudas inom de tidsfrister som anges ovan med avseende på varje avståndssegment.”

8 I artikel 7 i förordningen, med rubriken ”Rätt till kompensation”, föreskrivs följande i punkt 1:

”Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

a) 250 euro för alla flygningar på högst 1500 kilometer,

b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1500 och 3500 kilometer,

c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

…”

9 I artikel 13 i förordningen, med rubriken ”Rätt till gottgörelse”, anges följande:

”Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.”

Målet vid den nationella domstolen och tolknings- respektive giltighetsfrågan

10 Kärandena i det nationella målet gjorde genom en resebyrå en enda bokning hos EG-lufttrafikföretaget Deutsche Lufthansa AG (nedan kallat Lufthansa) för en flygning med direkt anslutande flygförbindelser från Bryssel (Belgien) till San José (Förenta staterna) med mellanlandning i Newark (Förenta staterna).

11 Hela denna flygning med direkt anslutande flygförbindelser utfördes av United Airlines, ett lufttrafikföretag etablerat i tredjeland. Kärandena i det nationella målet anlände till sin slutliga bestämmelseort med en försening på 223 minuter.

12 Bolaget Happy Flights BVBA, till vilket kärandena i det nationella målet hade överlåtit sin fordran, begärde genom en skrivelse av den 6 september 2018 att United Airlines på grund av denna försening skulle betala 600 euro i kompensation per person, det vill säga sammanlagt 1 800 euro, enligt förordning nr 261/2004.

13 United Airlines svarade Happy Flights genom en skrivelse av den 4 oktober 2018 och gjorde gällande att förordningen inte var tillämplig, eftersom nämnda försening hade uppstått under den andra etappen av den berörda flygningen.

14 Happy Flights svarade United Airlines genom en skrivelse av den 5 oktober 2018, i vilken bolaget med hänvisning till EU-domstolens praxis bestred United Airlines ståndpunkt och anmodade lufttrafikföretaget att betala ut den kompensation som avses i punkt 12 ovan.

15 United Airlines svarade i sin tur Happy Flights genom en skrivelse av den 10 oktober 2018.

16 Den 11 oktober 2018 sände Happy Flights ett föreläggande till United Airlines. United Airlines meddelade samma dag Happy Flights att lufttrafikföretaget vidhöll sin ståndpunkt.

17 Happy Flights underrättade den 3 maj 2019 United Airlines om att den fordran som bolaget hade övertagit återigen hade överlåtits till kärandena i det nationella målet, samtidigt som Happy Flights återigen anmodade United Airlines att betala.

18 Den 22 juli 2019 väckte kärandena i det nationella målet talan mot United Airlines vid den hänskjutande domstolen, Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Nederländskspråkiga handelsdomstolen i Bryssel, Belgien), och yrkade att United Airlines skulle förpliktas att betala den kompensation som anges i punkt 12 ovan, jämte dröjsmålsränta från och med den 6 september 2018, samt processränta.

19 I detta sammanhang hyser den hänskjutande domstolen tvivel om hur vissa av de argument som framförts av United Airlines, vilka avser såväl tillämpligheten av förordning nr 261/2004 som dess giltighet, ska besvaras.

20 För det första har United Airlines bestritt att förordning nr 261/2004 är tillämplig när en kraftig försening inträffar under en flygning med avgångs- och bestämmelseort i ett tredjeland, även om det rör sig om den andra och sista etappen av en flygning med direkt anslutande flygförbindelser där den första etappen utgår från en flygplats som är belägen inom en medlemsstats territorium.

21 Den hänskjutande domstolen har i detta hänseende påpekat att domen av den 31 maj 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361) – som avsåg en försening som inträffade under den första etappen av en flygning med direkt anslutande flygförbindelser, vilken utfördes av ett lufttrafikföretag som inte var ett EG-lufttrafikföretag och utgick från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium – talar för att förordning nr 261/2004 är tillämplig. De slutsatser som kan dras av denna dom kan emellertid inte utan vidare överföras på det nu aktuella målet, i och med att det i förevarande fall var under den andra etappen av den berörda flygningen, från en flygplats belägen inom ett tredjelands territorium, som den försening som drabbade kärandena i det nationella målet uppkom.

22 Den hänskjutande domstolen har vidare påpekat att EU-domstolen i domen av den 11 juli 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), slog fast att förordning nr 261/2004 ska tillämpas även på den andra etappen av en flygning med direkt anslutande flygförbindelser när den första etappen av denna flygning har utförts från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium. I det mål som avgjordes genom den domen uppkom frågan huruvida det EG-lufttrafikföretag som hade genomfört den första etappen av nämnda flygning kunde vara skyldigt att betala kompensation till en passagerare som hade drabbats av en kraftig försening uppkommen under den andra etappen av flygningen, vilken rent fysiskt utfördes av ett lufttrafikföretag från tredjeland. Den hänskjutande domstolen anser emellertid att omständigheterna i det målet skiljer sig från omständigheterna i det mål den nu har att pröva, i och med att det nu aktuella målet inte berör något EG-lufttrafikföretag, då det EG-lufttrafikföretag som utfärdade biljetterna (Lufthansa) inte ens är part i det nationella målet. Den lösning som EU-domstolen valde i nämnda dom kan således inte heller utan vidare överföras på nämnda mål.

23 Vad för det andra gäller frågan huruvida förordning nr 261/2004 är giltig, har den hänskjutande domstolen påpekat att United Airlines har gjort gällande att förordningen skulle ges en extraterritoriell räckvidd som strider mot internationell rätt för det fall den tillämpades vid en

kraftig försening som uppkommit under den andra etappen, vilken utförts helt i ett tredjeland, av en flygning med direkt anslutande flygförbindelser. Närmare bestämt anser United Airlines att suveränitetsprincipen utgör hinder för att nämnda förordning tillämpas på en situation som uppstår inom ett tredjelands territorium, såsom situationen i det nationella målet, där förseningen uppkom inom Förenta staternas territorium och verkningarna uteslutande uppstod inom detta territorium. För det fall United Airlines har fog för denna uppfattning, uppkommer enligt den hänskjutande domstolen frågan huruvida förordningen är giltig mot bakgrund av internationell rätt.

24 Mot denna bakgrund beslutade Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Nederländskspråkiga handelsdomstolen i Bryssel, Belgien) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

”1) Ska artiklarna 3.1 a och 7 i [förordning nr 261/2004], såsom de har tolkats av EU-domstolen, tolkas så, att en passagerare har rätt till ekonomisk kompensation från ett lufttrafikföretag från ett tredjeland om passageraren ankommer till sin slutliga bestämmelseort mer än tre timmar försenad till följd av en försening i samband med den sista flygningen (där både avreseorten och ankomstorten är belägna i ett tredjeland och ingen mellanlandning gjorts i en medlemsstat), och denna flygning är den sista i en serie direkt anslutande flygförbindelser som påbörjades på en flygplats i en medlemsstat och som alla faktiskt utfördes av lufttrafikföretaget från tredjelandet i fråga, och där passageraren bokade samtliga flygningar i en och samma bokning via ett EG-lufttrafikföretag som inte utförde de faktiska flygningarna?

2) Om den första frågan ska besvaras jakande, strider [förordning nr 261/2004], såsom denna tolkas i svaret på den första frågan, då mot internationell rätt, särskilt principen om att varje stat har absolut och exklusiv suveränitet över sitt eget territorium och luftrum, genom att nämnda tolkning gör unionsrätten tillämplig på en situation i ett tredjeland?”

Prövning av tolknings- respektive giltighetsfrågan

Den första frågan

25 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 3.1 a, jämförd med artiklarna 6 och 7 i förordning nr 261/2004, ska tolkas så, att en passagerare på en flygning med direkt anslutande flygförbindelser – vilken består av två flygetapper som ingår i en enda bokning gjord hos ett EG-lufttrafikföretag, från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium till en flygplats belägen i ett tredjeland via en annan flygplats i detta tredjeland – har rätt till kompensation från det lufttrafikföretag i tredjeland som har utfört hela flygningen, när denna passagerare anlänt till sin slutliga bestämmelseort med en försening på mer än tre timmar och förseningen uppkom på den andra etappen av flygningen.

26 I syfte att besvara denna fråga erinrar EU-domstolen om att förordning nr 261/2004, enligt artikel 3.1 a i förordningen, ska tillämpas på passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstat.

27 Av denna bestämmelses tydliga ordalydelse följer att situationen för passagerare på en flygning med direkt anslutande flygförbindelser som avrest från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium omfattas av förordning nr 261/2004.

28 Denna slutsats påverkas inte vare sig av den omständigheten att det i flygresan ingick en mellanlandning i ett tredjeland eller av den omständigheten att det lufttrafikföretag som utförde flygningen inte är ett ”EG-lufttrafikföretag” i den mening som avses i artikel 2 c i förordningen.

29 EU-domstolen har nämligen återkommande slagit fast att en flygning med en eller flera delsträckor som varit föremål för en enda bokning utgör en helhet med avseende på passagerarnas rätt till kompensation enligt förordning nr 261/2004, vilket innebär att frågan huruvida förordningen är tillämplig ska bedömas med hänsyn till den första avreseorten och den slutliga bestämmelseorten (dom av den 24 februari 2022, Airhelp (Försenad ombokningsflygning), C-451/20, EU:C:2022:123, punkt 26 och där angiven rättspraxis).

30 Eftersom de flygningar med direkt anslutande flygförbindelser som omfattas av en enda bokning ska anses utgöra en helhet med avseende på passagerarnas rätt till kompensation enligt förordning nr 261/2004 och eftersom frågan huruvida förordningen är tillämplig på passagerarna på dessa flygningar ska bedömas mot bakgrund av den ursprungliga avreseorten och den slutliga bestämmelseorten för dessa, saknar den plats där en försening uppkommer, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 40 i sitt förslag till avgörande, betydelse för denna tillämplighet.

31 Såsom följer av artikel 3.1 b i förordning nr 261/2004 gäller villkoret att ett EG-lufttrafikföretag ska utföra flygningen för att förordningen ska vara tillämplig dessutom endast för passagerare som reser från en flygplats belägen inom ett tredjelands territorium till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium. Däremot behöver detta villkor, enligt artikel 3.1 a i förordningen, inte vara uppfyllt med avseende på passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium.

32 Slutligen stöds slutsatsen i punkt 27 ovan av det konsumentskyddssyfte som förordning nr 261/2004 eftersträvar. Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 41 i sitt förslag till avgörande, vore det oskäligt att göra åtskillnad beroende på om förseningen har uppkommit under den första eller den andra etappen av en flygning med direkt anslutande flygförbindelser som omfattas av en enda bokning, så att United Airlines skulle vara skyldigt att betala en kompensation om förseningen uppkommit under den första etappen av flygningen men inte om förseningen uppkommit under den andra etappen av nämnda flygning, eftersom en sådan flygning med direkt anslutande flygförbindelser ska anses utgöra en helhet och eftersom passagerarna i båda fallen ankommer med samma försening till den slutliga bestämmelseorten och följaktligen drabbas av samma olägenheter.

33 Mot bakgrund av dessa överväganden finner EU-domstolen att en flygning med direkt anslutande flygförbindelser där avresan sker från en flygplats belägen inom Europeiska unionen, såsom den flygning som är aktuell i det nationella målet, omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 261/2004 enligt artikel 3.1 a i förordningen.

34 Vad gäller frågan huruvida ett lufttrafikföretag från tredjeland som inte har ingått ett transportavtal med passagerarna på en flygning med direkt anslutande flygningar, men som har utfört flygningen, kan vara skyldigt att betala den kompensation till passagerare som föreskrivs i förordning nr 261/2004, framgår det av lydelsen i artikel 5.1 c och 5.3 i förordningen att den som är skyldig att betala denna kompensation endast kan vara det ”lufttrafikföretag som utför flygningen” i den mening som avses i artikel 2 b i förordningen. Med ”lufttrafikföretag som utför

flygningen” avses enligt denna sistnämnda bestämmelse ”ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett avtal med passagerare eller som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare”.

35 EU-domstolen har preciserat att denna definition uppställer två kumulativa villkor för att ett lufttrafikföretag ska kunna anses utgöra det ”lufttrafikföretag som utför flygningen”. Det första villkoret avser utförandet av den aktuella flygningen och det andra villkoret avser att det finns ett avtal med en passagerare (dom av den 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punkt 23 och där angiven rättspraxis).

36 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 47 i sitt förslag till avgörande valde unionslagstiftaren nämligen, vid antagandet av förordning nr 261/2004, att det lufttrafikföretag som utför flygningen ska vara ensamt ansvarigt för att säkerställa skyddet för flygpassagerarnas rättigheter och rättssäkerheten, när den beslutade vilken person som ska fullgöra de skyldigheter som följer av förordningen.

37 I det första villkoret betonas begreppet ”flygning”, som utgör den centrala delen i villkoret. Domstolen har redan slagit fast att det begreppet ska tolkas på så sätt att en flygning består av ”en lufttransport, och är därmed, på ett visst sätt, en ’enhet’ av denna transport, utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer dess färdväg” (dom av den 4 juli 2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 19).

38 Det är således det lufttrafikföretag som inom ramen för sin passagerarflygverksamhet beslutar att genomföra en bestämd flygning – vilket innefattar att fastställa dess färdväg – och därigenom att skapa ett erbjudande om lufttransport riktat till berörda personer som ska anses utgöra det lufttrafikföretag som utför flygningen. Ett lufttrafikföretag som fattar ett sådant beslut åtar sig nämligen ansvaret för genomförandet av den aktuella flygningen, vilket bland annat innefattar ansvaret för att den eventuellt blir inställd eller ankommer kraftigt försenad (dom av den 4 juli 2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 20).

39 När det gäller det andra villkoret erinrar EU-domstolen om att det i artikel 3.5 andra meningen i förordning nr 261/2004 anges att ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren men som fullgör skyldigheter enligt denna förordning ska anses göra detta som ombud för den person som har ett avtal med passageraren.

40 Av detta följer, såsom generaladvokaten har angett i punkt 49 i sitt förslag till avgörande, att det saknar betydelse att det inte finns något avtalsförhållande mellan de berörda passagerarna och det lufttrafikföretag som utför flygningen, förutsatt att det lufttrafikföretag som utför flygningen har ett eget avtalsförhållande med det lufttrafikföretag som ingått avtal med dessa passagerare.

41 Det framgår av handlingarna i målet dels att United Airlines utförde den flygning med direkt anslutande flygförbindelser som är aktuell i det nationella målet, dels att denna flygning genomfördes inom ramen för ett avtal om gemensam linjebeteckning med Lufthansa.

42 Under dessa omständigheter ska United Airlines anses vara det lufttrafikföretag som utför flygningen, i den mening som avses i artikel 2 b i förordning nr 261/2004, eftersom United Airlines, inom ramen för ett avtal om gemensam linjebeteckning, genomförde flygningen för Lufthansas – det avtalsslutande lufttrafikföretag i det nationella målet – räkning.

43 Slutligen ska det noteras att det av artikel 13 i förordning nr 261/2004 framgår att ett lufttrafikföretag som utför flygningen och som betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter enligt denna förordning behåller rätten att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig nationell rätt.

44 Mot bakgrund av samtliga dessa överväganden ska den första frågan besvaras enligt följande. Artikel 3.1 a, jämförd med artiklarna 6 och 7 i förordning nr 261/2004, ska tolkas så, att en passagerare på en flygning med direkt anslutande flygförbindelser – vilken består av två flygetapper som ingår i en enda bokning gjord hos ett EG-lufttrafikföretag, från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium till en flygplats belägen i ett tredjeland via en annan flygplats i detta tredjeland – har rätt till kompensation från det lufttrafikföretag i tredjeland som har utfört hela flygningen för detta EG-lufttrafikföretags räkning, när denna passagerare anlänt till sin slutliga bestämmelseort med en försening på mer än tre timmar och förseningen inträffade på den andra etappen av flygningen.

Den andra frågan

45 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida förordning nr 261/2004 är giltig mot bakgrund av den princip i internationell sedvanerätt enligt vilken varje stat har absolut och exklusiv suveränitet över sitt luftrum, i och med att förordningen är tillämplig på passagerare på en flygning med direkt anslutande flygförbindelser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium till en flygplats belägen inom ett tredjelands territorium, och vars kraftiga försening uppkommit under den etapp av flygningen som äger rum på detta tredjelands territorium.

46 EU-domstolen erinrar först om att unionen, såsom framgår av artikel 3.5 FEU, ska bidra till strikt efterlevnad och utveckling av internationell rätt. Följaktligen är unionen när den antar en rättsakt skyldig att iaktta internationell rätt i dess helhet, inbegripet internationell sedvanerätt som är bindande för unionens institutioner (dom av den 21 december 2011, Air Transport Association of America m.fl., C-366/10, EU:C:2011:864, punkt 101 och där angiven rättspraxis).

47 EU-domstolen påpekar härefter att principen att varje stat har absolut och exklusiv suveränitet över sitt eget luftrum utgör en internationell sedvanerättslig princip (se, för ett liknande resonemang, dom av den 21 december 2011, Air Transport Association of America m.fl., C-366/10, EU:C:2011:864, punkterna 103 och 104).

48 Slutligen är det ostridigt att internationella sedvanerättsliga principer, såsom den som anges i förevarande punkt, kan åberopas av en enskild i syfte att EU-domstolen ska pröva en unionsrättsakts giltighet i den mån dessa principer, för det första, kan påverka unionens befogenhet att anta denna rättsakt och den aktuella rättsakten, för det andra, kan påverka den enskildes rättigheter enligt unionsrätten eller skapa skyldigheter för den enskilde i enlighet med denna rätt (dom av den 21 december 2011, Air Transport Association of America m.fl., C-366/10, EU:C:2011:864, punkt 107 och där angiven rättspraxis).

49 I förevarande fall har principen om att varje stat har absolut och exklusiv suveränitet över sitt luftrum åberopats i syfte att domstolen ska pröva huruvida unionen, mot bakgrund av denna princip, hade befogenhet att anta förordning nr 261/2004, i och med att den är tillämplig på passagerare på en flygning med direkt anslutande flygförbindelser från en flygplats belägen inom

en medlemsstats territorium till en flygplats belägen inom ett tredjelands territorium, och vars kraftiga försening uppkom under den etapp av flygningen som ägde rum på detta tredjelands territorium.

50 Även om den berörda principen endast tycks medföra att det skapas skyldigheter mellan stater, kan det under sådana omständigheterna som i det nationella målet – där direktiv 261/2004 kan skapa skyldigheter i enlighet med unionsrätten för svaranden i det målet – emellertid inte uteslutas att svaranden åberopar denna princip och att domstolen således kan pröva denna förordnings giltighet mot bakgrund av en sådan princip.

51 Eftersom en internationell sedvanerättslig princip inte har samma precisionsgrad som en bestämmelse i ett internationellt avtal, måste EU-domstolens prövning emellertid nödvändigtvis inskränka sig till frågan huruvida unionens institutioner genom att anta den ifrågavarande rättsakten har gjort en uppenbart oriktig bedömning av villkoren för att tillämpa denna princip (dom av den 21 december 2011, Air Transport Association of America m.fl., C-366/10, EU:C:2011:864, punkt 110 och där angiven rättspraxis).

52 Såsom det har erinrats om i punkterna 26 och 27 ovan omfattas en flygning med direkt anslutande flygförbindelser enligt artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 av tillämpningsområdet för förordningen av det skälet att passagerarna har påbörjat sin resa från en flygplats belägen i en medlemsstat. På detta sätt uppställs i förordningen krav på en nära anknytning till unionens territorium för att den ska vara tillämplig.

53 Det ska således påpekas att det kriterium för att förordning nr 261/2004 ska vara tillämplig som föreskrivs i artikel 3.1 a inte påverkar villkoren för att tillämpa principen om en stats absoluta och exklusiva suveränitet över sitt eget luftrum, eftersom det avser passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium och därför, med hänsyn till en sådan anknytning, kan omfattas av unionens befogenhet.

54 Vidare ska det, i likhet med vad Europeiska unionens råd har anfört i sitt yttrande, understrykas att denna förordning endast är tillämplig på en kraftig försening som uppstått under en flygetapp som utförts i ett tredjeland under begränsade och klart definierade omständigheter, nämligen att den berörda flygningen, betraktad i sin helhet, utgår från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium. En sådan flygning och passagerarna på denna flygning behåller således en nära anknytning till unionens territorium, även med avseende på den etapp av flygningen som genomförs utanför unionen.

55 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 64 i sitt förslag till avgörande är förordning nr 261/2004 enligt artikel 3.1 a i denna förordning inte tillämplig på flygningar som i sin helhet utförs i ett tredjeland eller mellan två tredjeländer, utan någon anknytning till unionens territorium.

56 Unionsinstitutionerna kan således inte anses ha gjort en uppenbart oriktig bedömning när de antog förordning nr 261/2004 vad gäller villkoren för att tillämpa den internationella sedvanerättsliga principen att varje stat har absolut och exklusiv suveränitet över sitt luftrum.

57 Det ska slutligen erinras om syftet med förordning nr 261/2004, vilket, såsom framgår av skälen 1 och 4 i förordningen, är att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna.

58 För att säkerställa ett sådant mål kan unionslagstiftaren i princip välja att endast tillåta utövandet av en kommersiell verksamhet inom dess territorium, i förevarande fall luftfartsverksamhet, under förutsättning att näringsidkarna iakttar de kriterier som fastställts av unionen och som syftar till att uppfylla de mål som unionen uppställt i fråga om konsumentskydd, och särskilt skydd av passagerare (se, analogt, dom av den 21 december 2011, Air Transport Association of America m.fl., C-366/10, EU:C:2011:864, punkt 128 och där angiven rättspraxis).

59 Vad United Airlines anfört avseende ett påstått åsidosättande av likabehandlingen mellan de passagerare som deltog i den aktuella flygningen med direkt anslutande flygförbindelser, å ena sidan, och de passagerare som endast deltog i den andra etappen av denna flygning, å andra sidan, föranleder inte någon annan bedömning än den som gjorts i punkt 56 ovan.

60 Dessa båda kategorier av passagerare befinner sig nämligen inte i en jämförbar situation, eftersom passagerarna på den flygning med direkt anslutande flygförbindelser som är i fråga i det nationella målet – vilken, i enlighet med den rättspraxis som det erinrats om i punkt 29 ovan, ska anses utgöra en helhet vid tillämpningen av förordning nr 261/2004 – har rest med flyg från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium, medan så inte är fallet när det gäller de passagerare som endast har deltagit i den andra etappen av denna flygning, som utfördes från och till flygplatser belägna på ett tredjelands territorium.

61 Mot bakgrund av dessa överväganden finner domstolen att det vid prövningen av den andra frågan inte har framkommit någon omständighet som kan påverka giltigheten av förordning nr 261/2004 mot bakgrund av den princip i internationell sedvanerätt enligt vilken varje stat har absolut och exklusiv suveränitet över sitt eget luftrum.

Rättegångskostnader

62 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (fjärde avdelningen) följande:

1) Artikel 3.1 a, jämförd med artiklarna 6 och 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 ska tolkas så, att en passagerare på en flygning med direkt anslutande flygförbindelser – vilken består av två flygetapper som ingår i en enda bokning gjord hos ett EG-lufttrafikföretag, från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium till en flygplats belägen i ett tredjeland via en annan flygplats i detta tredjeland – har rätt till kompensation från det lufttrafikföretag i tredjeland som har utfört hela flygningen för detta EG-lufttrafikföretags räkning, när denna passagerare anlänt till sin slutliga bestämmelseort med en försening på mer än tre timmar och förseningen inträffade på den andra etappen av flygningen.

2) Det har vid prövningen av den andra frågan inte framkommit någon omständighet som kan påverka giltigheten av förordning nr 261/2004 mot bakgrund av den princip i internationell sedvanerätt enligt vilken varje stat har absolut och exklusiv suveränitet över sitt eget luftrum.

Underskrifter