Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL
ATHANASIOS RANTOS
apresentadas em 9 de dezembro de 2021 [1]

Processo C-561/20

Q,
R,
S
contra
United Airlines Inc.

[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunal das Empresas de Língua Neerlandesa de Bruxelas, Bélgica)]

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Direito a indemnização em caso de atraso considerável de um voo — Voo dividido em dois segmentos — Atraso considerável no destino final sofrido durante o segundo segmento que liga dois aeroportos de um país terceiro — Validade do Regulamento (CE) n.º 261/2004 à luz do direito internacional»

I. Introdução

1. O presente pedido de decisão prejudicial insere-se no âmbito de um litígio que opõe Q, R e S (a seguir «demandantes no processo principal») à United Airlines Inc. (Estados Unidos da América) a respeito de uma indemnização devido a um atraso considerável de voos sucessivos.

2. Com a sua primeira questão prejudicial, que tem por objeto a interpretação do artigo 3.º, n.º1, alínea a), e do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004, em matéria de indemnização dos passageiros dos transportes aéreo [2], o órgão jurisdicional de reenvio solicita ao Tribunal de Justiça que clarifique certos aspetos da aplicabilidade deste regulamento no âmbito de voos sucessivos com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro, que implicam uma correspondência num aeroporto localizado no território de um Estado terceiro e têm como destino final outro aeroporto desse Estado terceiro.

3. A este respeito, embora o Tribunal de Justiça não tenha ainda tido a oportunidade de examinar a aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004 às situações em que o atraso diz respeito a voos sucessivos, operado integralmente por uma transportadora aérea operadora não comunitária,

[1] Língua original: francês.

[2] Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

ocorre durante um segmento desses voos que tem lugar inteiramente no território de um país terceiro, considero que os princípios que resultam da jurisprudência existente fornecem pontos de referência úteis de análise que podem ser transpostos *mutatis mutandis* para o presente processo [3].

4. Com a sua segunda questão prejudicial, submetida a título subsidiário, o órgão jurisdicional de reenvio interroga o Tribunal de Justiça sobre a validade do Regulamento n.º 261/2004 à luz do direito internacional, em particular do princípio da soberania plena e exclusiva de um Estado sobre o seu espaço aéreo. Esta questão permitirá ao Tribunal de Justiça examinar, pela primeira vez, a validade do referido regulamento à luz do direito internacional público, nomeadamente do princípio de direito aéreo internacional consuetudinário [4].

5. No final da minha análise, proponho que o Tribunal de Justiça responda a estas duas questões no sentido de que, por um lado, o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), e o artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que uma situação como a descrita no n.º 3 das presentes conclusões está compreendida no âmbito de aplicação deste regulamento, e, por outro, que o referido regulamento permanece válido à luz do direito internacional e, nomeadamente, do princípio da soberania plena e exclusiva de um Estado sobre o seu espaço aéreo.

II. Quadro jurídico

6. Os considerandos 1, 4 e 7 do Regulamento n.º 261/2004 enunciam:

«(1) A ação da Comunidade no domínio do transporte aéreo deve ter, entre outros, o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros. Além disso, devem ser tidas plenamente em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral.

[…]

(4) Por conseguinte, a Comunidade deverá elevar os níveis de proteção estabelecidos naquele regulamento, quer para reforçar os direitos dos passageiros, quer para garantir que as transportadoras aéreas operem em condições harmonizadas num mercado liberalizado.

[…]

[3] O Tribunal de Justiça já teve oportunidade de examinar a aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004 no caso de voos sucessivos, nomeadamente nos Acórdãos de 26 de fevereiro de 2013, Folkerts (C-11/11, a seguir «Acórdão Folkerts», EU:C:2013:106); de 31 de maio de 2018, Wegener (C-537/17, a seguir «Acórdão Wegener», EU:C:2018:361); de 11 de julho de 2019, České aerolinie (C-502/18, a seguir «Acórdão České aerolinie», EU:C:2019:604) e de ;30 de abril de 2020, Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339). Sobre a questão da aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004 a uma ligação aérea com partida inicial e destino final num país terceiro, mas que envolve dois voos com um ponto de partida ou chegada num Estado-Membro, v. Conclusões do advogado-geral H. Saugmandsgaard Øe no Processo Airhelp (Atraso no reencaminhamento do voo) (C-451/20, EU:C:2021:829, n.ºs 24 a 60, acórdão ainda não proferido no momento da apresentação das presentes conclusões).

[4] O Tribunal de Justiça já teve ocasião de examinar a validade de um ato legislativo da União à luz desse princípio, a saber, a Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO 2003, L 275, p. 32), no Acórdão de 21 de dezembro de 2011 Air Transport Association of America e o. (C-366/10, a seguir «Acórdão ATAA», EU:C:2011:864, n.ºs 103 e 104).

(7) A fim de assegurar a aplicação efetiva do presente regulamento, as obrigações nele previstas deverão recair sobre a transportadora aérea operadora que operou ou pretende operar um voo, quer seja em aeronave própria, alugada em regime de *dry lease* ou *wet lease*, ou de qualquer outra forma.»

7. Nos termos do artigo 2.º deste regulamento, com a epígrafe «Definições»:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) "Transportadora aérea", uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida;

b) "Transportadora aérea operadora", uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro;

c) "Transportadora comunitária", uma transportadora aérea titular de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro e de acordo com o disposto no Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo à concessão de licenças às transportadoras aéreas [5];

[…]

h) "Destino final", o destino que consta do bilhete apresentado no balcão de registo ou, no caso de voos sucessivos, o destino do último voo; os voos sucessivos alternativos disponíveis não são tomados em consideração se a hora original planeada de chegada for respeitada;

[…]»

8. O artigo 3.º do Regulamento n.º 261/2004, com a epígrafe «Âmbito», prevê, nos seus n.os 1 e 5:

«1. O presente regulamento aplica-se:

a) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica;

b) Aos passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro a que o Tratado se aplica, a menos que tenham recebido benefícios ou uma indemnização e que lhes tenha sido prestada assistência nesse país terceiro, se a transportadora aérea operadora do voo em questão for uma transportadora comunitária.

[…]

5. O presente regulamento aplica-se a qualquer transportadora aérea operadora que forneça transporte a passageiros abrangidos pelos n.os 1 e 2. Sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas pelo presente

5 JO 1992, L 240, p. 1.

regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro.»

9. O artigo 5.º deste regulamento, com a epígrafe «Cancelamentos», dispõe, nos seus n.os 1 e 3:

«1. Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a:

[…]

c) Receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º, salvo se:

i) tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, ou

ii) tiverem sido informados do cancelamento entre duas semanas e sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até duas horas antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até quatro horas depois da hora programada de chegada, ou

iii) tiverem sido informados do cancelamento menos de sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora programada de chegada.

[…]

3. A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º, se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

[…]»

10. Com o título «Direito a indemnização», o artigo 7.º do referido regulamento prevê, no seu n.º 1:

«Em caso de remissão para o presente artigo, os passageiros devem receber uma indemnização no valor de:

a) 250 euros para todos os voos até 1500 quilómetros;

b) 400 euros para todos os voos intracomunitários com mais de 1500 quilómetros e para todos os outros voos entre 1500 e 3500 quilómetros;

c) 600 euros para todos os voos não abrangidos pelas alíneas a) ou b).

Na determinação da distância a considerar, deve tomar-se como base o último destino a que o passageiro chegará com atraso em relação à hora programada devido à recusa de embarque ou ao cancelamento.»

11. O artigo 13.º do mesmo regulamento, com a epígrafe «Direito de recurso», dispõe:

«Se a transportadora aérea operadora tiver pago uma indemnização ou tiver cumprido outras obrigações que por força do presente regulamento lhe incumbam, nenhuma disposição do presente regulamento pode ser interpretada como limitando o seu direito de exigir indemnização, incluindo a terceiros, nos termos do direito aplicável. Em especial, o presente regulamento em nada limita o direito de uma transportadora aérea operante de pedir o seu ressarcimento a um operador turístico, ou qualquer outra pessoa, com quem tenha contrato. Do mesmo modo, nenhuma disposição do presente regulamento pode ser interpretada como limitando o direito de um operador turístico ou de um terceiro, que não seja um passageiro, com quem uma transportadora aérea operadora tenha um contrato, de pedir o seu ressarcimento ou uma indemnização à transportadora aérea operadora nos termos do direito relevante aplicável.»

III. Litígio no processo principal, questões prejudiciais e tramitação processual no Tribunal de Justiça

12. Os demandantes no processo principal efetuaram, por intermédio de uma agência de viagens, uma reserva única na transportadora comunitária Deutsche Lufthansa AG (a seguir «Lufthansa») [6] para voos sucessivos com partida do Aeroporto Bruxelles-National (Bélgica) e destino ao Aeroporto de San José International (Estados Unidos da América), com uma escala no Aeroporto Newark International (Estados Unidos da América).

13. Estes dois segmentos de voo foram operados pela United Airlines, que é uma transportadora aérea de um país terceiro. Os demandantes no processo principal chegaram ao seu destino final com um atraso de 223 minutos devido a um atraso que afetou o segundo segmento, a saber, um problema técnico da aeronave.

14. Por carta de 6 de setembro de 2018, a sociedade Happy Flights, à qual tinha sido cedido o crédito dos demandantes no processo principal, notificou a United Airlines, exigindo o pagamento de uma indemnização no montante de 600 euros por pessoa pelo atraso do segundo segmento de voo, ou seja, 1 800 euros no total, ao abrigo do Regulamento n.º 261/2004.

15. Por carta de 4 de outubro de 2018, a United Airlines respondeu à Happy Flights sustentando que, no caso em apreço, o Regulamento n.º 261/2004 não era aplicável pelo facto de o problema técnico na origem do atraso ter ocorrido no segundo segmento de voo, que ligava dois aeroportos localizados nos Estados Unidos da América.

16. Por carta de 5 de outubro de 2018, a Happy flights respondeu a essa carta da United Airlines, invocando a jurisprudência do Tribunal de Justiça, para contestar a posição daquela transportadora e instou-a a proceder ao pagamento da indemnização.

17. Por seu turno, a United Airlines respondeu à referida carta de Happy Flights, por carta de 10 de outubro de 2018.

18. Em 11 de outubro de 2018, a Happy Flights enviou uma notificação para cumprir à United Airlines. Nesse mesmo dia, esta última informou-a de que mantinha a sua posição.

[6] A agência de viagens e a Lufthansa não são partes no processo principal.

19. Em 3 de maio de 2019, a Happy Flights notificou novamente a United Airlines para fazer o pagamento e informou-a de que o crédito que lhe fora cedido tinha sido novamente transferido para os demandantes no processo principal.

20. Em 22 de julho de 2019, os demandantes no processo principal citaram a United Airlines para comparecer perante o Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunal das Empresas de Língua Neerlandesa de Bruxelas, Bélgica), o órgão jurisdicional de reenvio, com vista à sua condenação no pagamento de uma indemnização no montante de 1 800 euros, acrescida de juros de mora a contar de 6 de setembro de 2018 e juros judiciais.

21. Neste contexto, o órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas quanto à abordagem a seguir relativamente a certos argumentos invocados pela United Airlines, relativos quer à aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004 quer à sua validade, por considerar que os elementos de resposta não podem ser encontrados na jurisprudência do Tribunal de Justiça.

22. Em primeiro lugar, no que diz respeito à questão da aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004, a United Airlines contesta que esse regulamento se aplique quando o atraso considerável ocorra num voo com partida e destino final no território de um país terceiro, mesmo quando se trata do segundo e último segmento de voos sucessivos e o primeiro voo foi efetuado com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro.

23. A este respeito, o órgão jurisdicional nacional afirma que, embora o Acórdão Wegener, que tinha por objeto um atraso ocorrido no primeiro voo, com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e que tinha sido operado por uma transportadora aérea não comunitária, defenda a aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004, as orientações desse acórdão não podem ser simplesmente transpostas para o presente processo, uma vez que, no caso vertente, foi o segundo voo, com partida de um aeroporto localizado no território de um país terceiro, que sofreu o atraso.

24. Por outro lado, o órgão jurisdicional de reenvio observa que, no Acórdão České aerolinie, o Tribunal de Justiça declarou que o Regulamento n.º 261/2004 se aplica igualmente ao segundo segmento de voos sucessivos quando o primeiro voo tenha partido de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro. Esse processo suscitava a questão de saber se a transportadora comunitária que tinha operado o primeiro voo podia ser obrigada a indemnizar um passageiro que tinha sofrido um atraso considerável com origem no segundo voo operado por uma transportadora aérea de um país terceiro. Todavia, segundo o órgão jurisdicional de reenvio, o processo principal é diferente pelo facto de não envolver nenhuma transportadora comunitária, uma vez que a transportadora comunitária que emitiu os bilhetes (Lufthansa) não é sequer parte no processo. Portanto, mais uma vez, a solução adotada pelo Tribunal de Justiça naquele acórdão não pode ser simplesmente transposta para o quadro factual do presente litígio.

25. Em segundo lugar, no que diz respeito à questão da validade do Regulamento n.º 261/2004, a United Airlines alega que, se este regulamento fosse aplicável em caso de atraso considerável no segundo voo de voos sucessivos, teria um alcance extraterritorial contrário ao direito internacional no caso de esse segundo voo ser inteiramente efetuado no território de um país terceiro. Mais precisamente, o princípio da soberania opor-se-ia a que o referido regulamento se aplicasse a uma situação ocorrida no território de um país terceiro, como a que está em causa no processo principal, em que o atraso se verificou no território dos Estados Unidos da América e os efeitos se produziram exclusivamente no interior deste território. A este respeito, remete para o Acórdão ATAA, no qual o Tribunal de Justiça reconheceu o princípio do direito internacional

consuetudinário segundo o qual cada Estado tem soberania plena e exclusiva sobre o seu espaço aéreo. No caso de esta tese da United Airlines estar correta, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se quanto à questão da validade do mesmo regulamento à luz do direito internacional.

26. Nestas condições, o Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunal das Empresas de Língua Neerlandesa de Bruxelas) decidiu suspender o processo e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Devem o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), e o artigo 7.º do [Regulamento n.º 261/2004], conforme interpretados [pelo Tribunal de Justiça], ser interpretados no sentido de que um passageiro tem direito a uma indemnização financeira de uma transportadora aérea não comunitária quando chega ao seu destino final com um atraso superior a três horas na sequência de um atraso do último voo, cujos pontos de partida e de chegada se situam no território de um país terceiro e sem escala no território de um Estado-Membro, de uma série de voos sucessivos com início num aeroporto situado no território de um Estado-Membro e que foram [operados] de facto pela referida transportadora aérea não comunitária, sendo que todos os referidos voos foram objeto de uma reserva única realizada pelo passageiro com uma transportadora aérea comunitária que não [operou] de facto nenhum dos voos?

2) Em caso de resposta afirmativa à primeira questão, o [Regulamento n.º 261/2004], na interpretação da primeira questão, viola o direito internacional e, em especial, o princípio da soberania plena e exclusiva de um Estado sobre o seu território e espaço aéreo, pelo facto de tal interpretação tornar aplicável o direito da União a uma situação que se verifica no território de um país terceiro?»

27. Apresentaram observações escritas os demandantes no processo principal, a United Airlines, os Governos belga e polaco, o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão Europeia. Nas suas observações, o Parlamento e o Conselho analisaram apenas a segunda questão.

IV. Análise

28. A título preliminar, recordo que, em conformidade com jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, os passageiros de voos que sofreram atrasos podem ser equiparados aos passageiros de voos anulados, para efeitos da aplicação do direito a indemnização e podem, assim, invocar o direito a indemnização previsto no artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004, quando, à chegada ao seu destino final, o tempo que perderam por causa desses voos seja igual ou superior a três horas em relação à hora de chegada inicialmente prevista pela transportadora aérea [7]. A este respeito, no caso de voos sucessivos, apenas importa para efeitos da indemnização fixa prevista no artigo 7.º do referido regulamento o atraso verificado em relação à hora programada de chegada ao destino final, entendido como o destino do último voo apanhado pelo passageiro em causa [8].

29. No presente processo, a United Airlines não contesta que, nos termos do artigo 7.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, no caso de este ser aplicável, os demandantes no processo principal teriam efetivamente direito a uma indemnização no montante de 1 800 euros,

[7] V., neste sentido, Acórdãos de 19 de novembro de 2009, Sturgeon e o. (C-402/07 e C-432/07, EU:C:2009:716, n.º 61); de 23 de outubro de 2012, Nelson e o. (C-581/10 e C-629/10, EU:C:2012:657); Folkerts (n.ºs 32 e 33); e České aerolinie (n.º 19).

[8] Acórdão Folkerts (n.ºs 34 e 35).

uma vez que o último segmento dos voos sucessivos em causa no processo principal sofreu um atraso de 223 minutos, ou seja, mais de três horas em relação à hora de chegada inicialmente prevista.

30. Contudo, é precisamente a aplicabilidade desse regulamento e, a título subsidiário, a sua validade que a United Airlines questiona no âmbito do litígio no processo principal. São estes dois aspetos que constituem o objeto das duas questões prejudiciais e da análise que se segue.

A. Quanto à primeira questão prejudicial

31. Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional nacional pergunta, em substância, se o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), e o artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que um passageiro tem direito a uma indemnização por parte da transportadora aérea de um país terceiro quando chega ao seu destino final com um atraso superior a três horas ocorrido no último segmento de voos sucessivos, cujos pontos de partida e de chegada se situavam no território de um país terceiro, no âmbito de voos sucessivos com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro, sendo que todos os voos foram operados por essa transportadora aérea de um país terceiro e objeto de uma reserva única realizada pelo passageiro numa transportadora comunitária.

32. A questão, tal como se encontra formulada, contém dois elementos, relativos, por um lado, à aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004 no contexto de voos sucessivos, como acontece no processo principal, e, por outro, à determinação da transportadora aérea responsável pelo pagamento da indemnização.

1. Quanto à aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004

33. No que respeita à questão do âmbito de aplicação do Regulamento n.º 261/2004, resulta do seu artigo 3.º, n.º 1, alínea a), que este regulamento se aplica, nomeadamente, aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro. Esta primeira hipótese não está sujeita, ao contrário da hipótese prevista no referido artigo 3.º, n.º 1, alínea b), à condição de a transportadora aérea operadora do voo estar abrangida pelo conceito de "transportadora comunitária" na aceção do artigo 2.º, alínea c), do referido regulamento.

34. Desde logo, gostaria de salientar que o Tribunal de Justiça indicou que o conceito de «voos sucessivos» deve ser entendido no sentido de que remete para dois ou mais voos que constituem um todo para efeitos do direito a indemnização dos passageiros previsto no Regulamento n.º 261/2004[9]. É o que acontece quando dois ou mais voos são objeto de uma reserva única, como no processo principal[10]. Nesse contexto, o facto de poder haver uma troca de aparelho em voos sucessivos não influi nessa qualificação[11]. Conclui-se que, para apreciar a aplicabilidade do referido regulamento no âmbito de voos sucessivos que tenham sido objeto uma reserva única, há que ter em conta o local de partida inicial e o destino final[12].

[9] Acórdão Wegener (n.ºs 17 e 18 e jurisprudência aí referida).

[10] Acórdão Wegener (n.ºs 19 e 20 e jurisprudência aí referida).

[11] Acórdão Wegener (n.º 23).

[12] Acórdãos Wegener (n.º 25) e České aerolinie (n.º 16), bem como Despacho de 12 de novembro de 2020, KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, a seguir «Despacho KLM», EU:C:2020:909, n.º 19).

35. Seguidamente, no que respeita a voos sucessivos provenientes da União Europeia, como no caso em apreço, resulta claramente da jurisprudência do Tribunal de Justiça que, mesmo que as escalas de um voo se situem no território de um país terceiro, tal não obsta à aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004, apesar de a transportadora aérea que opera esse voo ou um segmento desse voo não ser uma transportadora comunitária.

36. Com efeito, no Acórdão Wegener, o Tribunal de Justiça declarou que o Regulamento n.º 261/2004 se aplicava a um voo de transporte de passageiros realizado em virtude de uma reserva única e que incluía, entre a sua partida de um aeroporto localizado num Estado-Membro (Berlim, Alemanha) e a sua chegada a um aeroporto localizado num Estado terceiro (Agadir, Marrocos), uma escala planeada fora da União (Casablanca, Marrocos), com uma troca de aparelho. O Tribunal de Justiça declarou, em substância, que voos sucessivos em que o primeiro voo parte de um aeroporto localizado num Estado-Membro e o segundo voo tem como destino um aeroporto localizado num país terceiro devem ser tratados como uma unidade, mesmo que o segundo segmento dos voos sucessivos parta de um aeroporto localizado num país terceiro. A este respeito, ao contrário do que a United Airlines alega nas suas observações escritas, o Tribunal de Justiça não declarou que aquele regulamento se aplicava com base no Acordo de Aviação Euro-Mediterrânico, celebrado em 2006. Com efeito, esta aplicabilidade baseou-se apenas na interpretação do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, sem que o acordo seja sequer mencionado nesse acórdão.

37. No mesmo sentido, no Acórdão České aerolinie, o Tribunal de Justiça pronunciou-se expressamente sobre a aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004 no âmbito de voos sucessivos, constituídos por dois voos objeto de uma reserva única, com partida de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro (Praga, República Checa) e destino a um aeroporto localizado num país terceiro (Banguecoque, Tailândia), via um aeroporto de outro país terceiro (Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos). Nessa situação, o Tribunal de Justiça declarou que um passageiro vítima de um atraso, no seu destino final, de três horas ou mais horas, que teve origem no segundo voo, operado por uma transportadora de um país terceiro (Etihad Airways) ao abrigo de um acordo de partilha de código, pode intentar a sua ação de indemnização nos termos desse regulamento contra a transportadora aérea comunitária que efetuou o primeiro voo (České aerolinie).

38. Ora, como salienta o órgão jurisdicional de reenvio, é verdade que esses acórdãos foram proferidos em circunstâncias factuais diferentes das do litígio no processo principal. Com efeito, por um lado, no Acórdão Wegener, os voos sucessivos sofreram atraso no primeiro voo, que partia do território de um Estado-Membro, ao passo que, no presente processo, o atraso ocorreu no último voo, inteiramente efetuado no território de um país terceiro. Por outro lado, o Acórdão České aerolinie tinha por objeto a possibilidade de propor uma ação contra a transportadora comunitária operadora do primeiro segmento de voos sucessivos que sofreu atraso no segundo segmento de voo, o qual foi inteiramente efetuado num país terceiro por uma transportadora aérea de um país terceiro, ao abrigo de um acordo de partilha de código (*code-share*). Em contrapartida, no caso vertente, a totalidade dos voos sucessivos foi operada pela mesma transportadora aérea de um país terceiro.

39. No entanto, apesar destas diferenças factuais, os princípios enunciados no n.º 35 das presentes conclusões, que decorrem destes dois acórdãos, continuam, a meu ver, a ser válidos no presente processo.

40. Por um lado, decorre da jurisprudência acima referida que o local onde ocorre o atraso não tem incidência na aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004 desde que se trate de voos sucessivos com origem na União que tenham sido objeto de uma reserva única e constituam, assim, um todo para efeitos do direito a indemnização dos passageiros previsto no referido regulamento. Decorre do Acórdão České aerolinie, bem como do Despacho KLM, que qualquer transportadora aérea operadora que participe na realização de, pelo menos, um segmento de voos sucessivos é responsável pelo pagamento dessa indemnização, independentemente da questão de saber se o voo que efetuou está ou não na origem do atraso considerável do passageiro à chegada ao seu destino final [13]. Portanto, no caso vertente, o facto de o atraso ter ocorrido no último segmento dos voos e no território de um país terceiro é irrelevante para efeitos da aplicabilidade deste regulamento.

41. Esta solução também me parece justificada do ponto de vista do objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos consumidores, uma vez que distinguir consoante o atraso tenha ocorrido no primeiro voo ou no segundo voo objeto de uma reserva única equivaleria a fazer uma distinção injustificada, de modo que a United Airlines seria obrigada a pagar uma indemnização em caso de perturbação no primeiro voo, mas não em caso de perturbação ocorrida no segundo voo do mesmo trajeto, apesar de os passageiros sofrerem em ambos os casos o mesmo atraso no destino final e, portanto, o mesmo inconveniente.

42. Por outro lado, decorre dessa mesma jurisprudência que a qualidade de transportadora comunitária não é relevante para efeitos da aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004 aos voos sucessivos com origem na União. Com efeito, tal como foi acima recordado, diversamente do artigo 3.º, n.º 1, alínea b), deste regulamento, que diz respeito aos passageiros que partem de um aeroporto localizado num país terceiro com destino a um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro, o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do referido regulamento não exige, para que o mesmo regulamento seja aplicável, que a transportadora aérea seja uma transportadora comunitária, no caso dos passageiros que partem de um aeroporto localizado num Estado-Membro.

43. Por conseguinte, a realização de um voo por uma transportadora comunitária só constitui um requisito para a aplicação do Regulamento n.º 261/2004 no caso de voos com partida do território de um país terceiro e destino ao território de um Estado-Membro. Além disso, o artigo 3.º, n.º 5, do regulamento prevê que este se aplica a qualquer transportadora aérea *operadora* que forneça esse transporte. Com efeito, no Acórdão Wegener, o facto de a transportadora aérea operadora (Royal Air Maroc) não ser uma transportadora comunitária não foi objeto de análise, uma vez que, nos termos do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004, essa qualificação não tem nenhuma incidência na aplicação deste regulamento.

44. Atendendo às considerações anteriores, proponho que o Tribunal de Justiça considere que voos sucessivos provenientes da União, como os do processo principal, estão abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 261/2004, nos termos do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), deste regulamento.

2. Quanto à determinação da transportadora aérea responsável pela indemnização

45. No que diz respeito à questão de saber, no caso vertente, qual a transportadora responsável pela indemnização prevista no artigo 7.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004, recordo que a particularidade do presente processo reside no facto de os bilhetes em causa terem sido

[13] Acórdão České aerolinie (n.ºs 20 a 26) e Despacho KLM (n.º 28).

emitidos pela Lufthansa, a transportadora comunitária que não é parte no processo principal, apesar de ter sido a United Airlines, a transportadora aérea de um país terceiro, que efetuou materialmente os dois voos em causa.

46. A este respeito, o Tribunal de Justiça considerou que resulta da letra do artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 que a transportadora responsável pelo pagamento da indemnização em caso de atraso considerável na chegada de voos sucessivos só pode ser a «transportadora aérea operadora» na aceção do artigo 2.º, alínea b), deste regulamento [14]. De acordo com esta disposição, uma «transportadora aérea operadora» é «uma transportadora aérea que opera ou pretende operar um voo ao abrigo de um contrato com um passageiro, ou em nome de uma pessoa coletiva ou singular que tenha contrato com esse passageiro».

47. Esta definição estabelece assim dois requisitos cumulativos para uma transportadora aérea poder ser qualificada de «transportadora aérea operadora», relativos, por um lado, à realização do voo em causa, e, por outro, à existência de um contrato celebrado com um passageiro [15]. Ora, esta definição não exige que a transportadora aérea operadora tenha o estatuto de transportadora comunitária, sendo este estatuto relevante apenas para efeitos de avaliação do âmbito de aplicação do regulamento aos passageiros que chegam em voos provenientes de um país terceiro (ver n.ºs 33 e 42 das presentes conclusões). Além disso, a responsabilidade da «transportadora aérea operadora» é exclusiva, uma vez que o legislador da União optou por excluir, ao adotar o Regulamento n.º 261/2004, uma partilha de responsabilidade entre o operador turístico e a transportadora aérea contratual [16].

48. Quanto ao primeiro requisito, o considerando 7 do Regulamento n.º 261/2004 confirma que, «[a] fim de assegurar a aplicação efetiva do presente regulamento, as obrigações nele previstas deverão recair sobre a transportadora aérea operadora que operou ou pretende operar um voo, quer seja em aeronave própria, alugada em regime de *dry lease* ou *wet lease*, ou de qualquer outra forma». Com efeito, o Tribunal de Justiça esclareceu o requisito relativo à «realização do voo» no caso de voos operados em regime de *wet lease*, tendo declarado que a transportadora aérea operadora é aquela que «a transportadora que, no âmbito da sua atividade de transporte de passageiros, toma a decisão de realizar um voo preciso, incluindo a fixação do seu itinerário, e, ao fazê-lo, de criar uma oferta de transporte aéreo para os interessados. Com efeito, a adoção dessa decisão implica que essa transportadora assume a responsabilidade da realização do referido voo, incluindo, nomeadamente, a anulação ou o atraso significativo eventuais à chegada» [17].

49. No que respeita à existência de um contrato celebrado com um passageiro, importa salientar que, para este efeito, a inexistência de um vínculo contratual entre os passageiros em causa e a transportadora operadora em questão não é pertinente, desde que a transportadora operadora tenha a sua própria relação contratual com a chamada transportadora aérea contratual [18].

[14] Acórdão České aerolinie (n.º 20).

[15] Acórdão České aerolinie (n.º 23).

[16] V., para uma análise dos trabalhos preparatórios do Regulamento n.º 261/2004, Conclusões do advogado-geral E. Tanchev no processo flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, n.º 46).

[17] Acórdão de 4 de julho de 2018, Wirth e o. (C-532/17, EU:C:2018:527, n.ºs 19 e 20).

[18] V., neste sentido, Conclusões do advogado-geral E. Tanchev no processo flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, n.º 27). Uma vez que o pedido de decisão prejudicial foi retirado, o processo C-186/17 foi arquivado no Tribunal de Justiça [ver Despacho do presidente do Tribunal de 2 de agosto de 2018, flightright (C-186/17, não publicado, EU:C:2018:657)].

50. No presente processo, embora a transportadora que celebrou o contrato com os recorrentes no processo principal (através da agência de viagens) seja a Lufthansa, a transportadora que operou os dois voos é a United Airlines, provavelmente ao abrigo de um acordo de partilha de códigos (*code sharing*) [19].

51. Assim, os dois requisitos acima referidos para a classificação como «transportadora aérea operadora» parecem estar preenchidos no que diz respeito à United Airlines, que, de resto, não contesta esta qualificação nas suas observações escritas. Com efeito, a United Airlines é a transportadora que efetivamente operou todos os segmentos dos voos sucessivos e que o fez em nome da Lufthansa, que tinha celebrado o contrato com os recorrentes no processo principal. A este respeito, recordo que o artigo 3.º, n.º 5, segunda frase, do Regulamento n.º 261/2004 precisa que, sempre que uma transportadora aérea operadora, que não tem contrato com o passageiro, cumprir obrigações impostas pelo presente regulamento, será considerado como estando a fazê-lo em nome da pessoa que tem contrato com o passageiro [20].

52. Esta conclusão de que a United Airlines é a transportadora aérea operadora e tem, portanto, a responsabilidade pelo pagamento da indemnização prevista no artigo 7.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 é coerente com o objetivo, enunciado no primeiro considerando do preâmbulo desse regulamento, de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros, na medida em que, como a United Airlines reconhece nas suas observações, a transportadora é quem os passageiros facilmente identificam e quem, na maior parte dos casos, é responsável pelos problemas que surgem durante o voo.

53. Por último, recordo que, nos termos do artigo 13.º do Regulamento n.º 261/2004, as obrigações cumpridas que incumbem à transportadora aérea operadora por força deste regulamento não prejudicam o direito de a referida transportadora exigir uma indemnização, nos termos do direito nacional aplicável, nomeadamente, a qualquer pessoa que tenha causado o incumprimento das suas obrigações, incluindo terceiros, como um operador turístico ou outra pessoa com quem a transportadora aérea operadora tenha celebrado um contrato [21].

54. Atendendo às considerações anteriores, proponho que se responda à primeira questão prejudicial que o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), e o artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que, no âmbito de voos sucessivos, composto por dois voos e que deram lugar a uma reserva única, com partida num aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e destino a um aeroporto localizado num país terceiro, via outro aeroporto desse país terceiro, um passageiro vítima de um atraso, no seu destino final, de três ou mais horas com origem no segundo voo, operado, tal como o primeiro, por uma transportadora aérea de um país terceiro, pode intentar a sua ação de indemnização, ao abrigo daquele regulamento, contra essa transportadora aérea operadora, se a reserva única foi feita numa transportadora comunitária que não operou de facto nenhum desses voos.

[19] De acordo com a decisão de indicação e os comentários da United Airlines, o primeiro segmento do voo foi comercializado pela Lufthansa como voo número LH 8854 e operado pela United como voo número UA 998.

[20] Acórdão České aerolinie (n.º 28).

[21] Acórdão České aerolinie (n.º 31 e jurisprudência aí referida).

B. Quanto à segunda questão prejudicial

55. Com a sua segunda questão, o órgão jurisdicional nacional pergunta, em substância, se, na hipótese de o Tribunal de Justiça considerar que o Regulamento n.º 261/2004 é aplicável a uma situação como a do processo principal, esse regulamento é válido à luz do princípio de direito internacional segundo o qual cada Estado tem soberania plena e exclusiva sobre o seu próprio espaço aéreo.

56. A título preliminar, recordo que, como decorre do artigo 3.º, n.º 5, TUE, a União contribuirá, nomeadamente, «para a rigorosa observância e o desenvolvimento do direito internacional». Por conseguinte, quando adota um ato, é obrigada a respeitar o direito internacional na sua totalidade, incluindo o direito internacional consuetudinário, que é vinculativo para as instituições da União [22].

57. A este respeito, no Acórdão ATAA, o Tribunal de Justiça reconheceu que o princípio da soberania completa e exclusiva de cada Estado sobre o seu espaço aéreo constitui um princípio de direito aéreo internacional consuetudinário que vincula as instituições da União [23]. Resulta também deste acórdão que este princípio pode ser invocado por um particular para efeitos da fiscalização, pelo Tribunal de Justiça, da validade de um ato da União, na medida em que, por um lado, o referido princípio seja suscetível de pôr em causa a competência da União para adotar esse ato, e, por outro, o ato em causa seja suscetível de afetar direitos que o direito da União confere ao particular ou de gerar obrigações para o mesmo à luz desse direito [24]. No entanto, como decorre do referido acórdão, uma vez que um princípio de direito internacional consuetudinário não reveste o mesmo grau de precisão que uma disposição de um acordo internacional, a fiscalização jurisdicional deve, necessariamente, limitar-se à questão de saber se as instituições da União, ao adotarem o ato em causa, cometeram erros manifestos de apreciação quanto às condições de aplicação desse princípio [25].

58. No presente caso, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se sobre a validade do Regulamento n.º 261/2004 à luz do princípio do direito aéreo internacional consuetudinário acima mencionado, na medida em que este regulamento é suscetível de ser aplicado a uma situação que, segundo esse órgão jurisdicional, ocorre fora do território da União e envolve uma transportadora de um país terceiro.

59. Tendo em conta que, à luz do Acórdão ATAA, a validade do Regulamento n.º 261/2004 pode ser examinada à luz do princípio do direito aéreo internacional consuetudinário, dentro dos limites da fiscalização do erro manifesto de apreciação, coloca-se então a questão de saber se o legislador da União cometeu um erro suscetível de afetar a validade deste regulamento.

60. Entendo não ser esse o caso.

61. Em primeiro lugar, recordo que, nos termos do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 261/2004. o voo em causa no processo principal está abrangido pelo âmbito de aplicação deste regulamento, pelo facto de os recorrentes no processo principal terem iniciado a sua viagem a

22 Acórdão ATAA (n.º 101 e jurisprudência aí referida).

23 Acórdão ATAA (n.ºs 103 e 104 e jurisprudência aí referida). Este princípio está codificado, nomeadamente, no artigo 1.º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago (Estados Unidos) em 7 de dezembro de 1944, segundo a qual «[o]s Estados contratantes reconhecem que cada Estado tem a soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo que cobre o seu território». Todavia, essa convenção, pelas razões expostas nos n.ºs 57 a 72 deste mesmo acórdão, não é, enquanto tal, vinculativa para a União.

24 Acórdão ATAA (n.º 107 e jurisprudência aí referida).

25 Acórdão ATAA (n.º 110), que confirma o Acórdão de 16 de junho de 1998, Racke (C-162/96, EU:C:1998:293, n.º 52).

partir de um aeroporto localizado num Estado-Membro, a saber, na Bélgica. É este critério que cria uma estreita ligação com o território da União. Assim, a circunstância de, no presente caso, o direito à indemnização ter surgido como resultado de um atraso que ocorreu inteiramente no território de um país terceiro em nada altera esta ligação com o território da União. Com efeito, como foi indicado nos n.os 36 e 37 das presentes conclusões, os voos sucessivos com partida de um aeroporto localizado num Estado-Membro e destino a um aeroporto de um país terceiro formam um todo, que pode ser equiparado a um voo direto que efetue a mesma rota. Neste sentido, o Tribunal de Justiça reconheceu que «se um voo […] que foi integralmente realizado fora da União fosse considerado uma operação de transporte separada, não seria abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 261/2004. Em contrapartida, na hipótese de um transporte […] ser considerado um todo, com ponto de partida num Estado-Membro, aplicar-se-ia esse regulamento» [26].

62. Daqui decorre que o Tribunal de Justiça, por um lado, já reconheceu tacitamente [27] este princípio de soberania, salientando que, nos casos de voos separados, o Regulamento n.º 261/2004 não se aplicaria ao voo efetuado fora da União, mas, por outro lado, declarou que a aplicação do artigo 3.º, n.º 1, alínea a), e do artigo 7.º deste regulamento a voos sucessivos não viola este princípio. De acordo com esta lógica, essa aplicação não pode afetar a soberania de um país terceiro em cujo território é operado o último segmento de voos sucessivos, tendo em conta que, por definição, os recorrentes no processo principal começaram a sua viagem a partir de um aeroporto localizado no território da União.

63. Em segundo lugar, do ponto de vista do Direito Internacional Público, como explicou a advogada-geral J. Kokott nas suas Conclusões no Processo ATAA, está longe de ser pouco usual que, no exercício dos seus poderes soberanos, um Estado ou uma organização internacional tenha em consideração circunstâncias que ocorrem ou ocorreram fora do respetivo domínio territorial de competência. A este respeito, o elemento decisivo é que a respetiva situação apresente um nexo suficiente com o Estado ou a organização internacional em causa. Assim, o direito internacional reconhece, nomeadamente, dois tipos de competência que autorizam um Estado (ou uma organização internacional) a agir, a saber, por um lado, a competência territorial, ao abrigo da qual um Estado pode agir em relação a pessoas (qualquer que seja a sua nacionalidade), a factos e bens situados no seu território, e, por outro, a competência pessoal, segundo a qual um Estado (ou uma organização internacional) tem o poder de agir em relação aos seus nacionais (pessoas singulares ou coletivas), qualquer que seja o local onde se encontrem [28].

64. O Regulamento n.º 261/2004 aplica-se, por um lado, nos termos do seu artigo 3.º, n.º 1, alínea a), aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro, independentemente do destino final do voo em causa (competência territorial) [29], e, por outro, nos termos do seu artigo 3.º, n.º 1, alínea b), aos passageiros que partem de um aeroporto localizado no território de um país terceiro com destino a um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro, desde que, nomeadamente, a transportadora aérea operadora do voo seja uma transportadora comunitária (competências pessoal e territorial). Em contrapartida, o presente regulamento não é aplicável aos voos sucessivos que

[26] Acórdão Wegener (n.º 15).

[27] Na medida em que o alcance de um ato da União é interpretado, nomeadamente, à luz das regras pertinentes do direito internacional aéreo [v., por analogia, Acórdão ATAA (n.º 123)].

[28] Conclusões da advogada-geral J. Kokott no processo Air Transport Association of America e o. (C-366/10, EU:C:2011:637, n.os 148 e 149 e jurisprudência aí referida).

[29] V., neste sentido, Acórdão de 27 de setembro de 1988, Ahlström Osakeyhtiö e o./Commissão (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 e 125/85 a 129/85, EU:C:1988:447, n.os 15 a 18).

não partem nem chegam a um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro, mas são inteiramente operados entre dois países terceiros, sem qualquer ligação com o território da União [30].

65. Os critérios de aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004 assim definidos, em particular o critério previsto no artigo 3.º, n.º 1, alínea a), desse regulamento, que está em causa no processo principal, não implicam a aplicação extraterritorial do direito da União, incluindo quando o voo em causa se destina a um país terceiro. Este regulamento aplica-se apenas em circunstâncias claramente definidas em que o voo em causa, considerado no seu conjunto, parte de um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro, uma vez que esse voo, incluindo o segmento efetuado fora da União, está intrinsecamente ligado ao território dos Estados-Membros da União.

66. Em terceiro lugar, esta interpretação é apoiada pelo objetivo do Regulamento n.º 261/2004 de garantir um elevado nível de proteção dos consumidores [31]. Para efeitos da aplicação das duas disposições acima referidas, é importante que o voo tenha sido objeto de uma reserva única e que esse voo tenha como local de partida ou de destino um aeroporto localizado no território de um Estado-Membro. Ora, o facto de a transportadora aérea ter ou não optado por uma escala no território da União ou num país terceiro não deve afetar o direito à indemnização dos passageiros em causa.

67. De igual modo, tendo em conta este objetivo, igualmente visado no artigo 38.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, o legislador da União só pode autorizar uma atividade de transporte aéreo no território da União na condição de os operadores respeitarem os critérios definidos pela União e destinados a cumprir os objetivos que esta fixou nessa matéria [32]. Através do Regulamento n.º 261/2004, o legislador da UE submeteu o transporte aéreo com partida da União a determinados critérios para alcançar o objetivo de proteção dos consumidores. O facto de uma transportadora aérea de um país terceiro, como a United Airlines, poder ser obrigada, por força desse regulamento, a pagar uma indemnização por um atraso relacionado com um problema técnico resolvido durante uma escala no território de um país terceiro constitui, por isso, a meu ver, não apenas uma condição, mas também um risco inerente à opção dessa transportadora aérea de oferecer os seus serviços no mercado europeu. Assim, só no caso de essa transportadora ter optado por operar voos com chegada ou partida num aeroporto localizado no território de um Estado-Membro é que ficará sujeita às disposições do Regulamento n.º 261/2004 [33]. Ora, ao fazer tal escolha, essa mesma transportadora aérea visa não apenas voos diretos, mas também voos sucessivos, que, de acordo com jurisprudência constante, constituem um todo para efeitos do direito a indemnização dos passageiros previsto por esse regulamento, quer sejam operados a título individual, quer sejam operados ao abrigo de um acordo de partilha (*code-share*).

68. Em quarto e último lugar, considero que se deve rejeitar o argumento apresentado pela United Airlines segundo o qual a aplicabilidade do Regulamento n.º 261/2004 viola o princípio da igualdade de tratamento, na medida em que apenas os passageiros dos voos sucessivos (Bruxelas-San José) podem exigir uma indemnização, quando todos os passageiros do voo Newark-San José sofreram um prejuízo devido ao atraso. Este argumento não só confirma, a meu

[30] V., a este respeito, Conclusões do advogado-geral H. Saugmandsgaard Øe no processo Airhelp (Atraso no reencaminhamento) (C-451/20, EU:C:2021:829, n.ºs 24 a 60), que, todavia, sustenta que o Regulamento n.º 261/2004 também se aplica a voos sucessivos de um país terceiro para outro país terceiro, quando o local de chegada do primeiro voo e o local de partida do segundo voo se situam no território de um Estado-Membro.

[31] V. considerandos 1 e 4 do Regulamento n.º 261/2004.

[32] V., por analogia, Acórdão ATAA (n.º 128).

[33] V., por analogia, Acórdão ATAA (n.º 127).

ver, que o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), desse regulamento não se aplica sem uma ligação estreita entre um voo e o território da União, mas também se baseia numa premissa errada ao omitir que os dois grupos de passageiros que essa companhia menciona não se encontram numa situação idêntica.

69. Atendendo a todas as considerações anteriores, proponho que se responda à segunda questão prejudicial que o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), e o artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que a resposta dada à primeira questão não é contrária ao princípio, proveniente do direito internacional consuetudinário, da soberania plena e exclusiva de um Estado sobre o seu espaço aéreo, pelo que esse princípio não pode afetar a validade desse regulamento.

V. Conclusão

70. Tendo em conta o exposto, proponho que o Tribunal responda da seguinte forma às questões submetidas pelo Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunal das Empresas de Língua Neerlandesa de Bruxelas):

1) O artigo 3.º, n.º 1, alínea a), e o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91, devem ser interpretados no sentido de que, no âmbito de voos sucessivos, composto por dois voos e que deram lugar a uma reserva única, com partida num aeroporto localizado no território de um Estado-Membro e destino a um aeroporto localizado num país terceiro, via outro aeroporto desse país terceiro, um passageiro vítima de um atraso, no seu destino final, de três ou mais horas com origem no segundo voo, operado, tal como o primeiro, por uma transportadora aérea de um país terceiro, pode apresentar a sua ação de indemnização, ao abrigo daquele regulamento, contra essa transportadora aérea operadora, se a reserva única foi feita numa transportadora comunitária que não operou de facto nenhum desses voos.

2) O artigo 3.º, n.º 1, alínea a), e o artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004 devem ser interpretados no sentido de que a resposta dada à primeira questão não é contrária ao princípio, proveniente do direito internacional consuetudinário, da soberania plena e exclusiva de um Estado sobre o seu espaço aéreo, pelo que esse princípio não pode afetar a validade desse regulamento.