Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
ATHANASIOS RANTOS
föredraget den 9 december 2021 [1]

Mål C-561/20

Q,
R,
S
mot
United Airlines Inc.

(begäran om förhandsavgörande från Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Nederländskspråkiga handelsdomstolen i Bryssel, Belgien))

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Förordning (EG) nr 261/2004 – Rätt till kompensation vid kraftigt försenade flygningar – Flygning uppdelad i två delar – Kraftig försening till den slutliga bestämmelseorten som uppstod under den andra delen av flygningen, mellan två flygplatser i tredjeland – Huruvida förordning (EG) nr 261/2004 är giltig mot bakgrund av internationell rätt”

I. Inledning

1. Den nu aktuella begäran om förhandsavgörande har framställts i ett mål mellan, å ena sidan, Q, R och S (nedan kallade kärandena i det nationella målet) och, å andra sidan, United Airlines Inc. (Förenta staterna) angående kompensation på grund av kraftigt försenad flygning med direkt anslutande flygförbindelser.

2. Den hänskjutande domstolen har ställt den första tolkningsfrågan, som avser tolkningen av artiklarna 3.1 a och 7 i förordning (EG) nr 261/2004 om kompensation till flygpassagerare, [2] för att EU-domstolen ska klargöra vissa aspekter av förordningens tillämplighet vid en flygning med direkt anslutande flygförbindelser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium vilken inkluderar en anslutande flygförbindelse från en flygplats belägen inom ett tredjelands territorium och vars slutliga bestämmelseort är en annan flygplats i detta tredjeland.

3. Visserligen har domstolen hittills aldrig prövat tillämpligheten av förordning nr 261/2004 i situationer där förseningen avser en flygning med direkt anslutande flygförbindelser som i sin helhet utförs av ett lufttrafikföretag som inte är ett EG-lufttrafikföretag och där förseningen

[1] Originalspråk: franska.

[2] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 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).

inträffar under en del av denna flygning som i sin helhet utförs i ett tredjeland. Jag anser emellertid att principer som framträtt i befintlig rättspraxis ger hållpunkter som är användbara för bedömningen och som i tillämpliga delar kan överföras på det nu aktuella målet. [3]

4. Den hänskjutande domstolen har ställt den andra tolkningsfrågan, vilken ställts i andra hand, för att få klarhet i huruvida förordning nr 261/2004 är giltig mot bakgrund av internationell rätt, i synnerhet principen om en stats absoluta och exklusiva suveränitet över sitt luftrum. Denna fråga ger domstolen möjlighet att för första gången pröva förordningens giltighet mot bakgrund av internationell rätt och särskilt principen om luftfart i internationell sedvanerätt. [4]

5. Efter min bedömning föreslår jag att domstolen ska besvara dessa båda frågor så, att artiklarna 3.1 a och 7 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en sådan situation som den som beskrivs ovan i punkt 3 omfattas av förordningens tillämpningsområde och att förordningen inte är ogiltig enligt internationell rätt, bland annat principen om en stats absoluta och exklusiva behörighet i sitt luftrum.

II. Tillämpliga bestämmelser

6. I skälen 1, 4 och 7 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.”

7. I artikel 2 i förordningen, med rubriken ”Definitioner”, anges följande:

”I denna förordning avses med

[3] Domstolen har redan haft tillfälle att pröva tillämpligheten av förordning nr 261/2004 vid flygningar med direkt anslutande flygförbindelser, bland annat i dom av den 26 februari 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106) (nedan kallad domen i målet Folkerts), dom av den 31 maj 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361) (nedan kallad domen i målet Wegener), dom av den 11 juli 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604) (nedan kallad domen i målet České aerolinie), och dom av den 30 april 2020, Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339). Se, beträffande frågan om förordning nr 261/2004 är tillämplig på en flygförbindelse med första avgångsort och slutlig bestämmelseort i ett tredjeland men som består av två flygningar med avgångs- eller ankomstort i en medlemsstat, förslaget till avgörande av generaladvokaten Saugmandsgaard Øe i målet Airhelp (Försenad ombokningsflygning) (C-451/20, EU:C:2021:829, punkterna 24–60). Dom i sistnämnda mål hade ännu inte meddelats då detta förslag till avgörande föredrogs.

[4] Domstolen har redan haft tillfälle att pröva giltigheten av en unionsrättsakt mot bakgrund av denna princip, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 2003, s. 32), i dom av den 21 december 2011, Air Transport Association of America m.fl. (C-366/10, EU:C:2011:864, punkterna 103 och 104) (nedan kallad domen i målet ATAA).

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[5],

…

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,

…”

8. I artikel 3 i förordning nr 261/2004, 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 tredjeland 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 tredjelandet, 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.”

9. I artikel 5 i förordningen, som har 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

5 EGT L 240, 1992, s. 1.

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.”

10. I artikel 7 i förordningen, under 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 1 500 kilometer,

b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer,

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

När avståndet beräknas skall utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.”

11. I artikel 13 i förordningen, som har 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.”

III. Målet vid den nationella domstolen, tolkningsfrågorna och förfarandet vid EU-domstolen

12. Kärandena i det nationella målet gjorde med hjälp av en resebyrå en enda bokning hos EU-lufttrafikföretaget Deutsche Lufthansa AG (nedan kallat Lufthansa) [6] för en flygning med direkt anslutande flygförbindelser från flygplatsen Bruxelles-National (Belgien) till San José International (Förenta staterna) med mellanlandning i Newark International (Förenta staterna).

13. De båda delarna av flygningen utfördes av United Airlines, som är ett lufttrafikföretag i ett tredjeland. Kärandena i det nationella målet anlände till sin slutliga bestämmelseort med 223 minuters försening på grund av en försening som påverkade den andra delen av flygningen och berodde på ett tekniskt problem med flygplanet.

14. Bolaget Happy Flights, till vilket kärandena i det nationella målet hade överlåtit sin fordran, begärde genom en skrivelse av den 6 september 2018 till United Airlines 600 euro i kompensation per person för den försenade andra delen av flygningen, sammanlagt 1 800 euro, enligt förordning nr 261/2004.

15. United Airlines svarade Happy Flights genom en skrivelse av den 4 oktober 2018 och gjorde gällande att förordning nr 261/2004 inte var tillämplig, eftersom det tekniska problem som låg till grund för förseningen uppkom på den del av flygsträckan som gick mellan två flygplatser belägna i Förenta staterna.

16. Happy Flights besvarade United Airlines skrivelse genom en skrivelse av den 5 oktober 2018 i vilken bolaget bestred United Airlines ståndpunkt med hänvisning till EU-domstolens praxis och anmodade bolaget att betala ut kompensation.

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

18. Den 11 oktober 2018 sände Happy Flights en formell underrättelse till United Airlines. United Airlines underrättade samma dag Happy Flights om att flygbolaget vidhöll sin ståndpunkt.

19. Den 3 maj 2019 underrättade Happy Flights 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.

20. 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 kompensation på 1 800 euro jämte dröjsmålsränta från och med den 6 september 2018 samt processränta.

21. Den hänskjutande domstolen anser det vara oklart hur vissa argument som anförts av United Airlines avseende såväl tillämpligheten av förordning nr 261/2004 som dess giltighet ska behandlas, eftersom den inte tycker sig finna svar i EU-domstolens praxis.

[6] Resebyrån och Lufthansa är inte parter i det nationella målet.

22. När det för det första gäller frågan om förordning nr 261/2004 är tillämplig, har United Airlines ifrågasatt att förordningen ska tillämpas när en kraftig försening inträffar under en flygning med avgångs- och bestämmelseort i ett tredjeland, även för det fall det rör sig om den andra och sista delen av en flygning med direkt anslutande flygförbindelser där den första flygningen utförs från en flygplats som är belägen inom en medlemsstats territorium.

23. Den hänskjutande domstolen har angett att domen i målet Wegener, som avsåg en försening som inträffade under den första flygningen, från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium, vilken utfördes av ett lufttrafikföretag som inte var ett EG-lufttrafikföretag, visserligen talar för att förordning nr 261/2004 är tillämplig, men att lärdomarna av denna dom inte utan vidare kan överföras på det nu aktuella målet, i och med att det var den andra flygningen, från en flygplats belägen inom ett tredjelands territorium, som i det nu aktuella fallet drabbades av förseningen.

24. Den hänskjutande domstolen har också påpekat att EU-domstolen i domen i målet České aerolinie slog fast att förordning nr 261/2004 ska tillämpas även på den andra delen av en flygning med direkt anslutande flygförbindelser när den första flygningen har utförts från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium. I det målet uppkom frågan huruvida det EG-lufttrafikföretag som hade genomfört den första flygningen kunde vara skyldigt att betala kompensation till en passagerare som hade drabbats av en kraftig försening till följd av den andra flygningen, vilken rent fysiskt utfördes av ett lufttrafikföretag från tredjeland. Den hänskjutande domstolen menar emellertid att det förhåller sig annorlunda i det nationella målet, i den del det inte berör något EG-lufttrafikföretag, eftersom det EG-lufttrafikföretag som har utfärdat biljetterna (Lufthansa) inte ens är part i det nationella målet. Domstolens lösning i den domen kan följaktligen inte utan vidare överföras på de faktiska omständigheterna i det nu aktuella målet.

25. När det för det andra gäller frågan huruvida förordning nr 261/2004 är giltig, har United Airlines gjort gällande att om denna förordning tillämpades vid en kraftig försening som inträffar under den andra flygningen inom ramen för en flygning med direkt anslutande flygförbindelser, skulle den ges en extraterritoriell räckvidd som strider mot internationell rätt om hela den andra flygningen utförs i ett tredjeland. Suveränitetsprincipen utgör närmare bestämt hinder för att nämnda förordning tillämpas på en situation som uppstår inom ett tredjelands territorium, såsom den aktuella i det nationella målet, där förseningen inträffade inom Förenta staternas territorium och verkningarna uteslutande inträffade inom detta territorium. I domen i målet ATAA erkände domstolen principen i internationell sedvanerätt, att varje stat har absolut och exklusiv suveränitet över sitt luftrum. För det fall att United Airlines uppfattning är korrekt i detta avseende, uppkommer enligt den hänskjutande domstolen frågan huruvida förordningen är giltig mot bakgrund av internationell rätt.

26. 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 tolkats i den första frågan, 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 det möjligt att tillämpa unionsrätten på en situation i ett tredjeland?”

27. Skriftliga yttranden har inkommit från kärandena i det nationella målet, United Airlines, den belgiska och den polska regeringen, Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen. Parlamentet och rådet har endast behandlat den andra frågan i sina yttranden.

IV. Bedömning

28. Jag vill inledningsvis erinra om att passagerare på försenade flygningar enligt domstolens fasta praxis kan jämställas med passagerare på inställda flygningar när det gäller tillämpningen av rätten till kompensation och att de således kan åberopa rätten till kompensation enligt artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 om de drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer, det vill säga om de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget.[7] När det gäller flygningar med anslutande flygförbindelser är det nämligen endast den försening som konstaterats föreligga i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden till den slutliga bestämmelseorten – det vill säga bestämmelseorten för passagerarens sista flygning – som är av betydelse vid bedömningen av huruvida det föreligger en rätt till schablonmässig kompensation enligt artikel 7 i förordningen.[8]

29. I det nu aktuella fallet har United Airlines inte bestritt att kärandena i det nationella målet enligt artikel 7.1 c i förordning nr 261/2004, om denna förordning var tillämplig, faktiskt skulle ha rätt till 1 800 euro i kompensation, eftersom den sista delen av flygningen i den flygning med direkt anslutande flygförbindelser som är aktuell i det nationella målet blev försenad med 223 minuter, det vill säga mer än tre timmar jämfört med den tidtabellsenliga ankomsttiden.

30. I det nationella målet har United Airlines emellertid ifrågasatt just tillämpligheten av denna förordning och, i andra hand, dess giltighet. Det är dessa två aspekter som är föremål för de två tolkningsfrågorna och för min bedömning nedan.

A. Den första tolkningsfrågan

31. Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artiklarna 3.1 a och 7 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en passagerare har rätt till kompensation från ett lufttrafikföretag från ett tredjeland om passageraren ankommer till sin slutliga bestämmelseort mer än tre timmar försenad till följd av en försening under den sista delen av flygningen (där både avreseorten och ankomstorten är belägna i ett tredjeland), och denna flygning är den sista i en serie direkt anslutande flygförbindelser som påbörjades på en

[7] Se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 61), dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl. (C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657), domen i målet Folkerts (punkterna 32 och 33), och domen i målet České aerolinie (punkt 19).

[8] Domen i målet Folkerts (punkterna 34 och 35).

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 hos ett EG-lufttrafikföretag.

32. Frågan, såsom den formulerats, omfattar två aspekter, dels huruvida förordning nr 261/2004 är tillämplig vid en sådan flygning med direkt anslutande flygförbindelser som den aktuella i det nationella målet, dels vilket lufttrafikföretag som ska betala kompensationen.

1. Huruvida förordning nr 261/2004 är tillämplig

33. När det gäller tillämpningsområdet för förordning nr 261/2004 framgår det av artikel 3.1 a i förordningen att den är tillämplig bland annat på passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium. Detta första fall är, till skillnad från vad som är fallet i artikel 3.1 b, inte beroende av att det lufttrafikföretag som utför flygningen kan hänföras till begreppet ”EG-lufttrafikföretag” i den mening som avses i artikel 2 c i nämnda förordning.

34. Domstolen har angett att begreppet ”flygning med direkt anslutande flygförbindelser” – när det gäller passagerares rätt till kompensation i förordning nr 261/2004 – ska tolkas så, att vad som avses är två eller flera flygningar som utgör en helhet.[9] Så är fallet när två eller flera flygningar omfattas av en enda bokning, som i det nationella målet.[10] Ett byte av flygplan som kan ske under en flygning med direkt anslutande flygförbindelser är i det sammanhanget utan betydelse vid denna definition.[11] För att bedöma förordningens tillämplighet inom ramen för en flygning med direkt anslutande flygförbindelser som omfattas av en enda bokning, ska hänsyn följaktligen tas till den första avgångsorten och den slutliga bestämmelseorten.[12]

35. När det sedan gäller flygningar med direkt anslutande flygförbindelser från Europeiska unionen, såsom i det nu aktuella fallet, framgår det av domstolens praxis att förordning nr 261/2004 kan vara tillämplig även om mellanlandningar under en flygning sker i ett tredjeland och trots att det lufttrafikföretag som utfört en sådan flygning eller en del av en sådan flygning inte är ett EG-lufttrafikföretag.

36. I domen i målet Wegener slog domstolen fast att förordning nr 261/2004 skulle tillämpas på en passagerartransport som utfördes till följd av en enda bokning och som – mellan avgången från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium (Berlin, Tyskland) och ankomsten till en flygplats belägen i tredjeland (Agadir, Marocko) – omfattade en planerad mellanlandning utanför unionen (Casablanca, Marocko) med byte av flygplan. Domstolen uttalade att en flygning med anslutande flygförbindelser där den första flygningen avgick från en flygplats belägen i en medlemsstat och den andra flygningen gick till en flygplats belägen i ett tredjeland skulle betraktas som en helhet, även om den andra delen av flygningen med direkt anslutande flygförbindelser avgick från en flygplats som var belägen i ett tredjeland. I motsats till vad United Airlines har gjort gällande i sitt skriftliga yttrande, fastställde inte domstolen att förordningen var tillämplig på grundval av Europa-Medelhavsavtalet om luftfart, som ingicks år 2006. Tillämpligheten grundades i själva verket enbart på en tolkning av artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004, utan att avtalet över huvud taget omnämndes i den domen.

[9] Domen i målet Wegener (punkterna 17 och 18 samt där angiven rättspraxis).

[10] Domen i målet Wegener (punkterna 19 och 20 samt där angiven rättspraxis).

[11] Domen i målet Wegener (punkt 23).

[12] Domen i målet Wegener (punkt 25) och domen i målet České aerolinie (punkt 16), samt beslutet av den 12 november 2020, KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, EU:C:2020:909, punkt 19) (nedan kallat beslutet i målet KLM).

37. I domen i målet České aerolinie uttalade sig domstolen genom ett liknande resonemang om tillämpligheten av förordning nr 261/2004 inom ramen för en flygning med direkt anslutande flygförbindelser vilken bestod av två flygningar och omfattades av en enda bokning, från en flygplats belägen i en medlemsstat (Prag, Tjeckien) till en flygplats belägen i ett tredjeland (Bangkok, Thailand) via en flygplats i ett annat tredjeland (Abu Dhabi, Förenade Arabemiraten). I det fallet slog domstolen fast att en passagerare som anlänt till sin slutliga destination med tre timmars försening eller mer vilken uppstod vid den andra flygningen, som i enlighet med ett avtal om gemensam linjebeteckning (code sharing) utfördes av ett lufttrafikföretag från ett tredjeland (Etihad Airways), fick rikta sin talan om kompensation enligt denna förordning mot det EG-lufttrafikföretag som hade utfört den första flygningen (České aerolinie).

38. Dessa domar meddelades visserligen, såsom den hänskjutande domstolen har framhållit, under andra faktiska omständigheter än de som är aktuella i det nationella målet. I domen i målet Wegener försenades nämligen flygningen med anslutande flygförbindelser i samband med den första flygningen, som avgick från en medlemsstats territorium, medan förseningen i det nu aktuella fallet uppstod under den sista flygningen, som i sin helhet utfördes inom ett tredjelands territorium. Domen i målet České aerolinie avsåg vidare möjligheten att väcka talan mot det EG-lufttrafikföretag som utfört den första delen av en flygning med direkt anslutande flygförbindelser där förseningen hade uppstått under den andra delen av flygningen, vilken i sin helhet utförts i ett tredjeland av ett lufttrafikföretag från ett tredjeland, inom ramen för ett avtal om gemensam linjebeteckning. I det nu aktuella fallet utfördes däremot hela flygningen med direkt anslutande flygförbindelser av ett och samma lufttrafikföretag i ett tredjeland.

39. Trots dessa skillnader i fråga om de faktiska omständigheterna anser jag emellertid att de principer som anges ovan i punkt 35, vilka framträder i dessa båda domar, alltjämt är giltiga i det nu aktuella fallet.

40. Det framgår av ovan angiven rättspraxis att platsen där förseningen uppkommer inte har någon betydelse för tillämpligheten av förordning nr 261/2004 såvida det är fråga om flygningar med direkt anslutande flygförbindelser från unionen vilka omfattas av en enda bokning och således utgör en helhet med avseende på passagerarnas rätt till kompensation enligt denna förordning. Det följer nämligen av domen i målet České aerolinie och av beslutet i målet KLM att varje lufttrafikföretag som deltar i genomförandet av åtminstone en del av en flygning med direkt anslutande flygförbindelser är skyldigt att betala denna kompensation, oavsett om den delsträcka som företaget har genomfört är orsaken till passagerarens kraftiga försening vid ankomsten till den slutliga bestämmelseorten.[13] Den omständigheten att förseningen i det nu aktuella fallet uppkom under den sista delen av flygningen och i ett tredjeland är följaktligen inte relevant vad beträffar förordningens tillämplighet.

41. Denna lösning tycks även vara motiverad sett till syftet att sörja för en hög konsumentskyddsnivå, eftersom det vore oskäligt att göra åtskillnad beroende på om förseningen har uppkommit vid den första flygningen eller vid den andra flygningen inom ramen för en enda bokning, så att United Airlines skulle vara skyldigt att betala en kompensation för störningar som uppkommit vid den första flygningen men inte skulle ha samma skyldighet om störningar uppkommit under den andra flygningen på samma reseträcka, samtidigt som passagerarna i båda fallen ankommer med samma försening till den slutliga bestämmelseorten och följaktligen drabbas av samma olägenheter.

[13] Domen i målet České aerolinie (punkterna 20–26) och beslutet i målet KLM (punkt 28).

42. Vidare framgår det av samma rättspraxis att det inte är relevant huruvida det är fråga om ett EG-lufttrafikföretag när det gäller att fastställa huruvida förordning nr 261/2004 är tillämplig på flygningar med direkt anslutande flygförbindelser från unionen. Såsom påpekas ovan kräver artikel 3.1 a i förordningen nämligen inte att lufttrafikföretaget ska vara ett EG-lufttrafikföretag för att förordningen ska vara tillämplig när det gäller passagerare som reser från en flygplats belägen i en medlemsstat, till skillnad från artikel 3.1 b i samma förordning, som rör passagerare som reser från en flygplats belägen i ett tredjeland till en flygplats belägen i en medlemsstat.

43. Att en flygning ska utföras av ett EG-lufttrafikföretag för att förordning nr 261/2004 ska vara tillämplig är följaktligen endast ett villkor när det gäller flygningar från ett tredjeland till en medlemsstat. I artikel 3.5 i förordningen anges dessutom att förordningen ska tillämpas på alla lufttrafikföretag *som utför* flygningen. I domen i målet Wegener gjordes i själva verket ingen som helst bedömning av den omständigheten att det lufttrafikföretag som utförde flygningen (Royal Air Maroc) inte var ett EG-lufttrafikföretag, eftersom denna kvalificering enligt artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 inte påverkar tillämpningen av förordningen.

44. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen ska slå fast att en sådan flygning som den aktuella i det nationella målet, med direkt anslutande flygförbindelser från unionen, omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 261/2004 enligt artikel 3.1 a i förordningen.

2. Fastställandet av det lufttrafikföretag som ska betala kompensationen

45. Vad som särskiljer det nu aktuella målet, beträffande frågan om vilket lufttrafikföretag som i det nu aktuella fallet ska betala kompensation enligt artikel 7.1 c i förordning nr 261/2004, är att de aktuella biljetterna hade utfärdats av Lufthansa, ett EG-lufttrafikföretag som inte är part i det nationella målet, medan det var United Airlines, ett lufttrafikföretag i ett tredjeland, som fysiskt utförde de två flygningarna i fråga.

46. Domstolen har fastställt att det framgår av artikel 5.1 c och artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 att det lufttrafikföretag som ska betala kompensationen för en kraftig försening vid ankomsten för en flygning med anslutande flygförbindelser endast kan vara ”det lufttrafikföretag som utför flygningen”, i den mening som avses i artikel 2 b i den förordningen.[14] Det lufttrafikföretag som utför flygningen är enligt denna 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”.

47. Denna definition ställer således upp två kumulativa villkor för att ett lufttrafikföretag ska kunna anses utgöra det ”lufttrafikföretag som utför flygningen”. Det första villkoret avser genomförandet av den aktuella flygningen och det andra villkoret avser ett avtal med en passagerare.[15] Definitionen kräver inte att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag, eftersom detta endast är relevant för bedömningen av huruvida förordningen omfattar passagerare som anländer med flygningar från ett tredjeland (se ovan punkterna 33 och 42). Det lufttrafikföretag som utför flygningen är dessutom ensamt ansvarigt, eftersom unionslagstiftaren när förordning nr 261/2004 antogs valde att utesluta ett delat ansvar mellan researrangören och det avtalsslutande lufttrafikföretaget.[16]

[14] Domen i målet České aerolinie (punkt 20).

[15] Domen i målet České aerolinie (punkt 23).

[16] Se, för en bedömning av förarbetena till förordning nr 261/2004, förslag till avgörande av generaladvokaten Tanchev i målet flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, punkt 46).

48. Vad beträffar det första villkoret bekräftar skäl 7 i förordning (EG) nr 261/2004 följande: ”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.” Domstolen har nämligen klargjort villkoret om flygningens utförande vid flygningar som utförs med leasade flygplan med besättning och har slagit fast att ”det är 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 att den eventuellt blir inställd eller kraftigt försenad vid ankomsten”. [17]

49. I frågan om det föreligger ett avtal som ingåtts med en passagerare, vill jag framhålla att det inte är relevant 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 avtalsslutande lufttrafikföretaget. [18]

50. Även om det i detta fall är Lufthansa som är den transportör som har ingått avtalet med kärandena i det nationella målet (genom resebyrån), är det United Airlines som har utfört båda flygningarna, sannolikt inom ramen för ett avtal om gemensam linjebeteckning (*code sharing*). [19]

51. Jag anser således att de två ovan angivna villkoren för att kvalificeras som ”lufttrafikföretag som utför flygningen” tycks vara uppfyllda vad gäller United Airlines, som för övrigt inte har bestritt denna kvalificering i sitt skriftliga yttrande. United Airlines är nämligen det lufttrafikföretag som utförde alla delar av flygningen med direkt anslutande flygförbindelser för Lufthansas räkning, vilket hade ingått avtalet med kärandena i det nationella målet. Det anges i artikel 3.5 andra meningen i förordning nr 261/2004 att om ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren fullgör skyldigheter enligt denna förordning, ska företaget anses göra detta som ombud för den person som har ett avtal med passageraren. [20]

52. Slutsatsen att United Airlines är det lufttrafikföretag som utfört flygningen och som därmed är skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7.1 c i förordning nr 261/2004, är förenlig med det syfte som anges i skäl 1 i förordningen, att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, i den mån, såsom United Airlines har medgett i sitt yttrande, det är det lufttrafikföretag som lätt kan identifieras för passagerna och som i det flesta fall är ansvarigt för de problem som uppstår under flygningen.

53. Jag vill slutligen erinra om att fullgörandet av de skyldigheter som enligt denna förordning åligger det lufttrafikföretag som utför flygningen enligt artikel 13 i förordning nr 261/2004 inte inskränker detta företags rätt att begära ersättning i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning

[17] Dom av den 4 juli 2018, Wirth m.fl. (C-532/17, EU:C:2018:527, punkterna 19 och 20).

[18] Se, för ett liknande resonemang, förslag till avgörande av generaladvokaten Tanchev i målet flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, punkt 27). Eftersom begäran om förhandsavgörande återkallades, avskrevs målet C-186/17 (se beslut av domstolens ordförande av den 2 augusti 2018, flightright (C-186/17, ej publicerat, EU:C:2018:657).

[19] Det framgår av beslutet om hänskjutande och av United Airlines yttrande att den första delen av flygningen salufördes av Lufthansa under flygnumret LH 8854 och utfördes av United under flygnumret UA 998.

[20] Domen i målet České aerolinie (punkt 28).

från i synnerhet den som är orsaken till att lufttrafikföretaget har åsidosatt sina skyldigheter, inklusive från tredje man, såsom en researrangör eller någon annan med vilken det lufttrafikföretag som utför flygningen har ingått avtal. [21]

54. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen som svar på den första tolkningsfrågan ska uttala att artiklarna 3.1 a och 7 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en passagerare som vid en flygning med direkt anslutande flygförbindelser som består av två flygningar och omfattas av en enda bokning, från en flygplats belägen i en medlemsstat och till en flygplats belägen i ett tredjeland via en annan flygplats i detta tredjeland, anlänt till sin slutliga bestämmelseort med tre timmars försening eller mer vilken försening uppkom under den andra flygningen, vilken precis som den första flygningen utfördes av ett lufttrafikföretag från ett tredjeland, kan rikta sin talan om kompensation enligt denna förordning mot det lufttrafikföretag som utförde flygningen, när den enda bokningen har gjorts hos ett EG-lufttrafikföretag som inte fysiskt utfört någon av dessa flygningar.

B. Den andra tolkningsfrågan

55. Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för det fall domstolen finner att förordning nr 261/2004 är tillämplig på en sådan situation som den aktuella i det nationella målet, för att få klarhet i huruvida denna förordning är giltig mot bakgrund av principen i internationell rätt, att varje stat har absolut och exklusiv suveränitet över sitt eget luftrum.

56. Jag vill först erinra om att unionen, såsom framgår av artikel 3.5 FEU, bland annat ska bidra till ”strikt efterlevnad och utveckling av internationell rätt”. Följaktligen är unionen när den antar en rättsakt skyldig att iaktta folkrätten i sin helhet, inbegripet internationell sedvanerätt som är bindande för unionens institutioner. [22]

57. I domen i målet ATAA, medgav domstolen att principen om att varje stat har absolut och exklusiv suveränitet över sitt eget luftrum utgör en princip i internationell sedvanerätt som är bindande för unionens institutioner. [23] Det framgår även av denna dom att denna princip kan åberopas av en enskild i samband med domstolens prövning av en unionsrättsakts giltighet i den mån denna princip, 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. [24] Eftersom en princip enligt den internationella sedvanerätten inte har samma precisionsgrad som en bestämmelse i ett internationellt avtal, måste domstolens prövning av en unionsrättsakt mot bakgrund av internationell sedvanerätt emellertid, såsom framgår av samma dom, 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. [25]

[21] Domen i målet České aerolinie (punkt 31 och där angiven rättspraxis).

[22] Domen i målet ATAA (punkt 101 och där angiven rättspraxis).

[23] Domen i målet ATAA (punkterna 103 och 104 samt där angiven rättspraxis). Denna princip har kodifierats i bland annat artikel 1 i konventionen angående internationell civil luftfart, som undertecknades i Chicago (Amerikas förenta stater) den 7 december 1944, enligt vilken ”[d]e fördragsslutande staterna erkänna, att varje stat har fullständig och uteslutande höghetsrätt i luftområdet över sitt territorium”. Konventionen är emellertid, av de skäl som anges i punkterna 57–72 i samma dom, inte bindande som sådan för unionen.

[24] Domen i målet ATAA (punkt 107 och där angiven rättspraxis).

[25] Domen i målet ATAA (punkt 110) genom vilken domstolen bekräftade domen av den 16 juni 1998, Racke (C-162/96, EU:C:1998:293, punkt 52).

58. Den hänskjutande domstolen vill nu få klarhet i huruvida förordning nr 261/2004 är giltig mot bakgrund av den ovan angivna principen om luftfart i internationell sedvanerätt i den del förordningen kan komma att tillämpas i en situation som enligt den hänskjutande domstolen uppkommer utanför unionens territorium och berör ett luftfartsföretag i tredjeland.

59. I och med att giltigheten av förordning nr 261/2004, mot bakgrund av domen i målet ATAA, kan granskas mot bakgrund av principen om luftfart i internationell sedvanerätt, vilken granskning ska inskränkas till en kontroll av huruvida det föreligger en uppenbart oriktig bedömning, uppkommer det således en fråga om huruvida unionslagstiftaren har begått ett sådant fel som kan påverka förordningens giltighet.

60. Jag anser inte att så är fallet.

61. Först och främst omfattas den flygning som är i fråga i det nationella målet enligt artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 av tillämpningsområdet för denna förordning på grund av att kärandena i det nationella målet inledde sin resa från en flygplats belägen i en medlemsstat, närmare bestämt Belgien. Det är detta kriterium som skapar en nära anknytning till unionens territorium. Den omständigheten att rätten till kompensation i det nu aktuella fallet uppstod till följd av en försening som i sin helhet inträffade i ett tredjeland påverkar inte på något sätt denna anknytning till unionens territorium. Flygningar med direkt anslutande flygförbindelser från en flygplats belägen i en medlemsstat och med slutlig bestämmelseort i ett tredjeland utgör nämligen, såsom anges ovan i punkterna 36 och 37 en helhet som skulle kunna likställas med en direktflygning på samma sträcka. Domstolen har genom ett liknande resonemang medgett att ”om en … flygning som … uteslutande har utförts utanför unionen, anses vara en separat transport omfattas den inte av förordning nr 261/2004. Om en … transport … däremot anses vara en enda transport med avgångsort i en medlemsstat så ska nämnda förordning tillämpas”.[26]

62. Av detta följer att domstolen indirekt[27] redan har medgett denna suveränitetsprincip, genom att framhålla att för det fall det rör sig om två separata flygningar, ska förordning nr 261/2004 inte tillämpas på en flygning som genomförs utanför unionen, men samtidigt har domstolen även slagit fast att denna princip inte åsidosätts genom att artiklarna 3.1 a och 7 i förordningen tillämpas på flygningar med direkt anslutande flygförbindelser. Enligt detta resonemang kan en sådan tillämpning av förordningen inte påverka suveräniteten för ett tredjeland inom vars territorium den sista delen av en flygning med direkt anslutande flygförbindelser genomförs, eftersom kärandena i det nationella målet per definition har påbörjat sin resa på en flygplats belägen inom unionens territorium.

63. Vidare, sett ur en folkrättslig synvinkel, är det, såsom generaladvokaten Kokott förklarade i sitt förslag till avgörande i målet ATAA, på intet sätt ovanligt att en stat eller en internationell organisation vid utövandet av suveräna rättigheter även beaktar omständigheter som äger rum utanför dess territorium. Avgörande i det avseendet är att de faktiska omständigheterna har tillräcklig anknytning till den berörda staten eller den berörda internationella organisationen. I internationell rätt erkänns således att en stat (eller en internationell organisation) kan vara behörig att agera på två grunder, dels territorialitet, vilket innebär att en stat har befogenhet att

[26] Domen i målet Wegener (punkt 15).

[27] I och med att tillämpningsområdet för en unionsrättsakt ska tolkas bland annat mot bakgrund av relevanta bestämmelser i internationell luftfartsrätt (se, analogt, domen i målet ATAA (punkt 123)).

agera mot avseende på personer (oavsett nationalitet), gärningar och egendom på dess territorium, dels personalitet, vilket ger en stat (eller en internationell organisation) befogenhet att agera mot sina medborgare (fysiska eller juridiska personer), oavsett var de befinner sig. [28]

64. Förordning nr 261/2004 ska tillämpas på dels, i enlighet med artikel 3.1 a i förordningen, passagerare som avreser från en flygplats belägen på en medlemsstats territorium, oavsett den slutliga bestämmelseorten för den aktuella flygningen (territoriell behörighet), [29] dels, i enlighet med artikel 3.1 b i förordningen, passagerare som avreser från en flygplats belägen på ett tredjelands territorium och med slutlig bestämmelseort på en medlemsstats territorium, förutsatt, bland annat, att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag (personlig och territoriell behörighet). Däremot är förordningen inte avsedd att tillämpas på flygningar med direkt anslutande flygförbindelser som inte sker till eller från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium, utan som helt och hållet utförs mellan två tredjeländer, utan någon anknytning till unionens territorium. [30]

65. De således fastställda tillämpningskriterierna för förordning nr 261/2004, i synnerhet kriteriet i artikel 3.1 a i denna förordning, vilket är i fråga i det nationella målet, leder inte till någon extraterritoriell tillämpning av unionsrätten, inte ens när den aktuella flygningen har sin bestämmelseort i ett tredjeland. Förordningen ska nämligen endast tillämpas under klart definierade omständigheter där den aktuella flygningen, betraktad som en helhet, utförs från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium, eftersom en sådan flygning, inbegripet den del som utförs utanför unionen, har en nära anknytning till unionens medlemsstaters territorium.

66. Denna tolkning stöds också av det mål som eftersträvas med förordning nr 261/2004, att sörja för en hög konsumentskyddsnivå. [31] För att de två ovan angivna bestämmelserna ska vara tillämpliga, är det viktigt att flygningen omfattas av en enda bokning och att dess avgångs- eller bestämmelseort var en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium. Den omständigheten att lufttrafikföretaget har valt eller inte har valt att mellanlanda inom unionen eller i ett tredjeland bör inte påverka de berörda passagerarnas rätt till kompensation.

67. Unionslagstiftaren kan på samma sätt, mot bakgrund av detta mål som även avses i artikel 38 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, endast tillåta luftfartsverksamhet inom unionens territorium under förutsättning att operatörerna iakttar de kriterier som fastställts av unionen och som syftar till att uppfylla de mål som unionen eftersträvar på området. [32] Unionslagstiftaren har genom förordning nr 261/2004 ställt upp vissa kriterier för luftfartsverksamhet som utgår från unionen i syfte att nå målet att skydda konsumenterna. Den omständigheten att ett lufttrafikföretag från ett tredjeland, såsom United Airlines, enligt denna förordning kan bli skyldig att betala kompensation för en försening i samband med ett tekniskt problem som åtgärdats under en mellanlandning inom ett tredjelands territorium utgör således, enligt min mening, inte bara en förutsättning utan även en risk som är förenad med lufttrafikföretagets val att erbjuda sina tjänster på den europeiska marknaden. Det är således

[28] Förslag till avgörande av generaladvokaten Kokott i målet Air Transport Association of America m.fl. (C-366/10, EU:C:2011:637, punkterna 148 och 149 och där angiven rättspraxis).

[29] Se, för ett liknande resonemang, dom av den 27 september 1988, Ahlström Osakeyhtiö m.fl./kommissionen (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 och 125/85–129/85, EU:C:1988:447, punkterna 15–18).

[30] Se, i detta avseende, förslag till avgörande av generaladvokaten Saugmandsgaard Øe i målet Airhelp (Försenad ombokningsflygning) (C-451/20, EU:C:2021:829, punkterna 24–60), i vilket generaladvokaten anförde att förordning nr 261/2004 även är tillämplig på flygningar med direkt anslutande flygförbindelser mellan ett tredjeland och ett annat tredjeland, när ankomstorten för den första flygningen och den andra flygningens avreseort ligger inom en medlemsstats territorium.

[31] Se skälen 1 och 4 i förordning nr 261/2004.

[32] Se, analogt, domen i målet ATAA (punkt 128).

enbart om lufttrafikföretaget väljer att utföra flygningar till eller från en flygplats som är belägen inom en medlemsstats territorium som bestämmelserna i förordning nr 261/2004 ska tillämpas på lufttrafikföretaget.[33] När lufttrafikföretaget gör ett sådant val är det inte bara direktflygningar som avses, utan även flygningar med direkt anslutande flygförbindelser vilka, i enlighet med fast rättspraxis, utgör en helhet när det gäller passagerares rätt till kompensation enligt denna förordning, oavsett om de utförs enskilt eller, som i det nu aktuella fallet, inom ramen för ett avtal om gemensam linjebeteckning.

68. Slutligen anser jag inte att United Airlines argument kan godtas, enligt vilket principen om likabehandling utgör hinder för att förordning nr 261/2004 kan tillämpas, i och med att det endast är passagerare på flygningen med anslutande flygförbindelser (Bryssel–San José) som kan begära kompensation, trots att alla passagerare på flygningen Newark–San José lidit skada till följd av förseningen. Jag anser att detta argument inte bara bekräftar att artikel 3.1 a i förordningen inte ska tillämpas utan en nära anknytning mellan en flygning och unionens territorium. Det grundar sig också på ett felaktigt antagande genom att det bortser från att de två grupperna av passagerare som företaget nämnt inte befinner sig i en likadan situation.

69. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att den andra tolkningsfrågan ska besvaras enligt följande. Artiklarna 3.1 a och 7 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att svaret på den första frågan inte strider mot principen i internationell sedvanerätt om en stats absoluta och exklusiva suveränitet över sitt luftrum, vilket innebär att denna princip inte kan påverka förordningens giltighet.

V. Förslag till avgörande

70. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen besvarar de tolkningsfrågor som ställts av Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Nederländskspråkiga handelsdomstolen i Bryssel, Belgien) på följande sätt:

1) Artiklarna 3.1 a 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 som vid en flygning med direkt anslutande flygförbindelser som består av två flygningar och omfattas av en enda bokning, från en flygplats belägen i en medlemsstat och till en flygplats belägen i ett tredjeland via en annan flygplats i detta tredjeland, anlänt till sin slutliga bestämmelseort med tre timmars försening eller mer, vilken försening uppkom under den andra flygningen, vilken precis som den första flygningen utfördes av ett lufttrafikföretag från ett tredjeland, kan rikta sin talan om kompensation enligt denna förordning mot det lufttrafikföretag som utförde flygningen, när den enda bokningen har gjorts hos ett EG-lufttrafikföretag som inte fysiskt har utfört någon av dessa flygningar.

2) Artiklarna 3.1 a och 7 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att svaret på den första frågan inte strider mot principen i internationell sedvanerätt om en stats absoluta och exklusiva suveränitet över sitt luftrum, vilket innebär att denna princip inte kan påverka förordningens giltighet.

[33] Se, analogt, domen i målet ATAA (punkt 127).