



ATTUNDA TINGSRÄTT

PROTOKOLL
2020-01-16
Handläggning i
Sollentuna

Aktbilaga 44
Mål nr
FT 9615-19

Handläggning i parternas utevaro

RÄTTEN

Rådsmannen Johan Nordin

PROTOKOLLFÖRARE

Tingsnotarien Lotta Näätäsaari

PARTER**Kärande**

Airhelp Limited, 61625023-000
9B Amtel Building
148 Des Voeux Road Central
Central
Hongkong

Ombud: Jur.kand. Marie Bexelius
c/o Airhelp Limited
Epicenter Stockholm
Mäster Samuelsgatan 36
111 57 Stockholm

Svarande

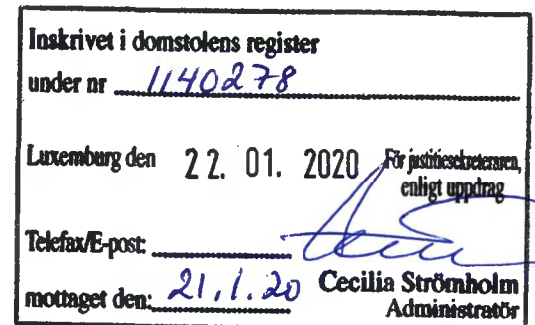
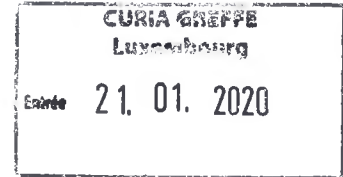
Scandinavian Airlines System SAS, 902001-7720
195 87 Stockholm

Ombud: Advokaten Fredrik Sjövall
Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB
Box 1711
111 87 Stockholm

SAKEN

Fordran enligt Förordningen (EG) nr 261/2004; nu fråga om inhämtande av förhandsavgörande

Efter genomgång av handlingarna i målet meddelar tingsrätten följande



Dok.Id 972701

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 940	Tingsvägen 11	08-561 696 02		måndag – fredag
191 29 Sollentuna		E-post: tvistemalarende.attunda.tingsratt@dom.se www.attundatingsratt.domstol.se		08:00–16:30

BESLUT

1. Tingsrätten beslutar med stöd av artikel 267 i fördraget om Europeiska Unionens Funktionssätt att inhämta förhandsavgörande från EU-domstolen i enlighet med vad som framgår av bilagd skrivelse, aktilaga 45.

2. Målet förklaras vilande i avvaktan på EU-domstolens avgörande.

Skäl

Av de skäl som redovisas i bifogad begäran om förhandsavgörande anser tingsrätten att det är nödvändigt att inhämta ett förhandsavgörande från Europeiska unionens domstol för att döma i saken. Eftersom den vidare handläggningen av målet är beroende av EU-domstolens avgörande ska målet förklaras vilande.

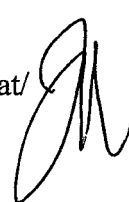
Beslutet får överklagas särskilt endast om part anser att beslutet medför att målet försenas i onödan.

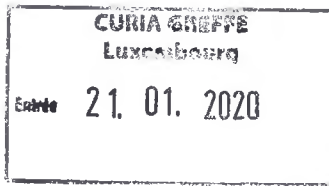
Som ovan



Lotta Näätäsaari

Protokollet uppvisat/





Europeiska unionens domstol
Greffte de la Cour de justice
Rue du Fort Niedergrünwald
L-2925 Luxembourg
Luxembourg

Airhelp Limited ./.. Scandinavian Airlines System SAS
angående fordran enligt Förordningen (EG) nr 261/2004

Begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 EUF-fördraget

Inledning

1. Vid Attunda tingsrätt pågår en tvist mellan Airhelp Limited ("Airhelp") och Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden ("SAS") angående ersättning enligt 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 295/9 ("Förordningen").

Frågor

2. Tingsrätten begär förhandsavgörande beträffande följande frågor om tolkningen av Förordningen.
 - a) Utgör en strejk hos flygpiloter som är anställda av ett lufttrafikföretag och som fordras för att utföra en flygning en "extraordinär omständighet" enligt artikel 5 p. 3 i förordning 261/2004, när strejken inte vidtas i anledning av en åtgärd

som beslutats eller meddelats av lufttrafikföretaget, utan som varslas och lagenligt inleds av arbetstagarorganisationer som stridsåtgärd i avsikt att förmå lufttrafikföretaget att höja löner, ge förmåner eller ändra anställningsvillkoren för att efterkomma arbetstagarorganisationernas krav?

- b) Vilken betydelse, om någon, ska tillmätas skäligheten i arbetstagarorganisationernas krav och, särskilt, att kraven på löneförhöjningar är betydligt högre än de löneförhöjningar som generellt sett tillämpas på de relevanta nationella arbetsmarknaderna?
- c) Vilken betydelse, om någon, ska tillmätas omständigheten att lufttrafikföretaget, i syfte att undvika en strejk, godtar ett förlikningsförslag från ett nationellt organ med ansvar för att medla i arbetstvister medan arbetstagarorganisationerna inte gör det?

Bakgrund

- 3. Resenären SS bokade en flygning med SAS från Malmö till Stockholm. Flygningen skulle utföras den 29 april 2019 men ställdes in samma dag på grund av en strejk bland SAS piloter i Norge, Sverige och Danmark som inleddes den 26 april 2019 och pågick fram till den 2 maj 2019. Bakgrunden till pilotstrejken var att de arbetstagarorganisationer i Sverige, Norge och Danmark som företräder SAS piloter hade sagt upp det tidigare kollektivavtalet med SAS i förtid, vilket annars skulle ha löpt fram till 2020. Förhandlingar om ett nytt avtal hade pågått sedan mars 2019. Pilotstrejken pågick under sju dagar. På grund av strejken ställde SAS in över 4 000 flygavgångar, vilket påverkade ca 380 000 passagerare.
- 4. Resenären SS erbjöds ingen ombokning som hade inneburit att förseningen skulle ha blivit mindre än tre timmar.
- 5. Airhelp har genom avtal övertagit Resenären SS krav på kompensation till följd av ovan nämnda flygning.

Sammanfattning av parternas talan**Airhelp**

6. Airhelp har yrkat att tingsrätten ska förplikta SAS att till Airhelp utge ett kapitalbelopp om 250 euro samt dröjsmålsränta enligt 4 och 6 §§ räntelagen (1975:636) från den 10 september 2019 fram till dess betalning sker.
7. Som grund för sin talan har Airhelp anfört i huvudsak följande. Eftersom Resenären SS mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättades om att flygningen blev inställd, och inte erbjöds ombokning så att han kunde avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden har han, i enlighet med Förordningen, rätt till kompensation.

SAS

8. SAS har bestritt Airhelps yrkanden. Som grund för sitt bestridande har SAS anfört i huvudsak följande. Pilotstrejken utgör en extraordinär omständighet som inte hade kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits och SAS är därför inte skyldigt att betala kompensation i enlighet med artikel 5.3 och artikel 7 i Förordningen.
9. SAS har utvecklat sin talan i huvudsak enligt följande.
10. En av de stridiga punkterna i förhandlingarna var arbetstagarorganisationernas krav på löneökningar med 13 procent över tre år, vilket kan jämföras med det tidigare kollektivavtalet som gav piloterna rätt till löneökningar på 6,5 procent över tre år. En annan stridig punkt rörde piloternas arbetsscheman. Arbetstagarorganisationerna krävde bland annat större förutsägbarhet i fråga om arbetstiden.

11. Den 25 april 2019 lämnade det svenska medlingsinstitutet en s.k. hemställan (förlikningsförslag) rörande det centrala kollektivavtalet till parterna. Hemställan innehöll bland annat bestämmelser om 2,3 procent årlig lönestegring. Medlarens förslag till löneökning låg inom det s.k. märket, det vill säga den procentuella löneutveckling som exportindustrin kommit överens om ska gälla på den svenska arbetsmarknaden. Pilotfacken krävde en löneutveckling som låg långt över märket. Utgångspunkten enligt den svenska arbetsmarknadsmodellen är att märket ska vara normerande för lönebildningen på hela den svenska arbetsmarknaden. Syftet med detta är att bibehålla svensk konkurrenskraft och skapa stabilitet i kollektivavtalsrörelsen.
12. SAS svarade ja på hemställan medan arbetstagarorganisationerna svarade nej och den 26 april 2019 utlöste arbetstagarorganisationerna de varslade stridsåtgärderna.
13. Konflikten pågick till kvällen den 2 maj 2019 då ett nytt treårigt avtal träffades. Det nya kollektivavtalet omfattar en treårsperiod fram till 2022 och innebär bl.a. att piloterna får löneökningar med 3,5 procent för 2019, 3 procent för 2020 och 4 procent för 2021. Den sammanlagda löneökningen är 10,9 procent över tre år.
14. Prövningen av om pilotstrejken utgör en extraordinär omständighet enligt artikel 5.3 ska utgå från om strejken till sin art eller ursprung faller utanför SAS normala verksamhet och faktiska kontroll.
15. SAS normala verksamhet är att bedriva luftfartsverksamhet. Ett beslut om samtidig strejk av fyra fackliga organisationer ingår inte som ett led i SAS normala verksamhet. Strejker är i sig mycket ovanliga på den svenska arbetsmarknaden och strejker ingår inte som ett led i den normala relationen mellan arbetsgivare och arbetstagare eller deras respektive centralorganisationer. Pilotstrejken var därtill en av de mest omfattande strejkerna inom luftfartsindustrin någonsin och omfattade i princip samtliga

SAS piloter. SAS hade inte kunnat organisera sin verksamhet på ett sådant sätt att flygningarna hade kunnat genomföras som planerat. Pilotstrejken föll därför inte inom SAS normala verksamhet.

16. Det faktum att pilotstrejken var laglig innebär att SAS saknade rätt att beordra piloterna till arbete. SAS hade således inte kunnat vidta några åtgärder för att förmå piloterna att utföra flygningarna. Pilotstrejken har därför inte heller legat inom SAS faktiska kontroll.
17. De villkor på vilka EU-domstolen i C-195/17 Krüsemann m.fl, fann att en vild strejk ingick i det normala utövandet av ett flygbolags verksamhet (se p. 49) föreligger inte här.
18. Pilotstrejken hade inte sin grund i en åtgärd från SAS sida som kan anses ligga inom SAS normala förvaltning. Ytterst var strejken en följd av att pilotföreningarna krävde särskilda arbetsvillkor och inte accepterade medlarens bud, vilket SAS däremot gjorde. Pilotstrejken hade således inte sin grund i en åtgärd från SAS sida.
19. Pilotstrejken var inte en spontan reaktion från personalen på en åtgärd som var en del av SAS normala förvaltning. Pilotstrejken påkallades däremot av fyra pilotfack samtidigt och var således i allra högsta grad driven av fackföreningarna och arbetstagarrepresentanterna.
20. SAS hade inte heller kunnat undgå kompensationskyldighet genom att ställa in flygningen när strejken utlöstes, eftersom flyget måste ställas in minst två veckor före den planerade flygavgången för att kompensationskyldigheten ska bortfalla enligt Förordningen (se artikel 5.1 c) i). En strejk behöver emellertid enligt svensk rätt varslas endast en vecka i förväg, se 45 § lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.
21. Pilotstrejken som drabbade SAS och som orsakade att flygningen ställdes in utgör en händelse som till sin art och ursprung faller utanför SAS normala

verksamhet och faktiska kontroll. Den utgör därmed en sådan extraordinär omständighet som avses i artikel 5.3 i Förordningen.

Airhelp

22. Airhelp har bemött SAS invändningar i huvudsak enligt följande.
23. Strejken kan inte anses utgöra en ”extraordinär omständighet” som fråntar SAS ersättningsansvar. Att sluta kollektivavtal ingår i den ordinarie affärsverksamheten för ett trafikflygbolag och flygbolaget kan i allmänhet tvingas konfronteras med tvister eller till och med konflikter med dess personal i samband med denna typ av kollektiva och återkommande löneförhandlingar.
24. Mellan SAS å ena sidan samt Svensk Pilotförening (SPF), Dansk Pilotforening och Norske SAS- Flygeres Forening å andra sidan gäller kollektivavtal om löner och allmänna anställningsvillkor för flygkaptener och flygstyrmän hos SAS, det s.k. pilotavtalet. Under avtalsförhandlingar har parterna möjlighet att ta till stridsåtgärder såsom strejk och lockout. När arbetsmarknadens parter har träffat ett kollektivavtal råder fredsplikt under tiden som avtalet gäller. Det innebär att parterna inte får ta till stridsåtgärder under denna tid. Olovlig strejk, eller vild strejk, är strejk som tas ut under fredsplikt.
25. Det har tidigare förekommit konflikter mellan SAS och olika personalgrupper vilket vid flera tillfällen har lett till stridsåtgärder från arbetstagsidan. Konflikterna har bland annat handlat om lönevillkor och förbättrade arbetsförhållanden men även om att arbetstagarna önskat få eget inflytande på arbetsplatsen. En konflikt som särskilt ska framhållas är den så kallade ”SAS-krisen” 2012, då SAS befann sig på randen till konkurs. På grund av att det som krav för ytterligare utlåning till SAS ställdes strikta sparkrav från storägare i tvingades SAS-anställda mitt under gällande kollektivavtal gå med på sänkt lön för utfört arbete för att inte förlora sina jobb. Piloterna skulle arbeta mer och gå miste om en månadslön om året.

26. Uttrycket "extraordinära omständigheter" i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen är ett undantag som måste tolkas restriktivt. Det framgår av EU-domstolens praxis att endast en händelse som uppfyller två kriterier kan anses utgöra en extraordinär omständighet. För det första får händelsen inte utgöra ett led i transportörens normala verksamhet. För det andra måste händelsen ligga utanför företagets faktiska kontroll, jfr. punkt 32 i Krüsemann m.fl., C-195/17.
27. Förhandlingar om löner och arbetsvillkor under hot om strejk – åtminstone i medlemsstater såsom Danmark, Norge och Sverige – är vanliga och förutsägbara för alla företag, och de ligger inom företagets kontroll. En strejk hos flygbolagets egen personal är som utgångspunkt en sedvanlig aktivitet för flygbolaget och således en del av flygbolagets normala verksamhet. Sådana strejker är vanligtvis en reaktion på frågor som ligger inom flygbolagets faktiska kontroll. Om strejken genomförs i enlighet med den nationella arbetslagstiftningen som gäller för parterna och dessutom innebär att personalen och dess fackföreningar har varslat lufttrafikföretaget innan strejken inleds, har lufttrafikföretaget både tid och rum att fatta de beslut som är nödvändiga för att undgå kompensationsansvar, t.ex. att förhindra den utlysta strejken eller åtminstone minimera risken för dess genomförande.
28. Vad gäller SAS är det uppenbart att en viktig underliggande orsak till pilotstrejken 2019 är de beslut som fattades av SAS under 2012, vilket ledde till drastiska försämringar av piloternas lön och arbetsvillkor på grund av flygbolagets ekonomiska svårigheter. År 2019 har SAS uppnått en ekonomisk återhämtning, och det är därför absolut förutsägbart och rimligt att piloterna i samband med nya avtalsförhandlingar höjer lönen och förbättrar sina arbetsvillkor. Piloterna ansåg att lönenivån hos SAS låg under marknadsnivån medan SAS ansåg att piloternas lönekrav var orimligt höga. Efter det nya kollektivavtalet kommer lönenivån därmed att vara 10,5 procent högre 2021 i förhållande till vad det var 2018.

29. Personalstrejken som detta ärende hänför sig till är mot bakgrund av det ovan anförda både en del av SAS normala verksamhet och inom SAS kontroll och kan därför inte betraktas som en extraordinär omständighet.

Tillämpliga unionsrättsliga bestämmelser

30. I skäl 14 i förordning 261/2004 anges följande:

Liksom i Montrealkonventionen bör skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen vara helt eller delvis begränsade i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Sådana omständigheter kan särskilt förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen.

31. I artikel 5 i förordning 261/2004 föreskrivs följande:

1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

(...)

c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte

i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller

ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller

iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.

(...)

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

32. I artikel 7.1 i förordning 261/2004 föreskrivs följande:

Rätt till kompensation

1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

- a) 250 euro för alla flygningar på högst 1500 kilometer,
- b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1500 och 3500 kilometer,
- c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

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

33. I artikel 28 i Europeiska unionens stadga om grundläggande rättigheter föreskrivs följande:

Förhandlingsrätt och rätt till kollektiva åtgärder

Arbetstagare och arbetsgivare, eller deras respektive organisationer, har i enlighet med unionsrätten samt nationell lagstiftning och praxis rätt att förhandla och ingå kollektivavtal på lämpliga nivåer och att i händelse av intressekonflikter tillgripa kollektiva åtgärder för att försvara sina intressen, inbegripet strejk.

34. I artikel 151 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt föreskrivs följande:

Unionens och medlemsstaternas mål ska under beaktande av sådana grundläggande sociala rättigheter som anges i den europeiska sociala stadgan, som undertecknades i Turin den 18 oktober 1961, och i 1989 års gemenskapsstadga om arbetstagares grundläggande sociala rättigheter, vara att främja sysselsättningen, att förbättra levnads- och arbetsvillkor och därigenom

möjliggöra en harmonisering samtidigt som förbättringarna bibehålls, att åstadkomma ett fullgott socialt skydd, en dialog mellan arbetsmarknadens parter och en utveckling av de mänskliga resurserna för att möjliggöra en varaktigt hög sysselsättning samt att bekämpa social utslagning.

I detta syfte ska unionen och medlemsstaterna genomföra åtgärder som tar hänsyn till skillnaderna i nationell praxis, särskilt när det gäller avtalsförhållanden, och till behovet av att bevara unionsekonomin konkurrenskraft.

De anser att en sådan utveckling kommer att följa såväl av den inre marknadens funktion, vilken kommer att främja en harmonisering av de sociala systemen, som av de förfaranden som föreskrivs i fördragen och av tillnärmningen av bestämmelser i lagar och andra författningar. 7. I artikel 6 i Europeiska sociala stadgan av den 18 oktober 1961 föreskrivs följande: Alla arbetstagare och arbetsgivare har rätt att förhandla kollektivt.

Tillämpliga nationella bestämmelser

35. I 45 § lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet föreskrivs bland annat följande:

När en arbetsgivarorganisation, arbetsgivare eller arbetstagarorganisation avser att vidta en stridsåtgärd eller att utvidga en pågående stridsåtgärd, skall den skriftligen varsla motparten och Medlingsinstitutet minst sju arbetsdagar i förväg. Som arbetsdag räknas varje dag utom lördag, söndag, annan allmän helgdag, midsommarafton, julafton och nyårsafton. Tidsfristen skall räknas från samma tidpunkt på dagen som den då stridsåtgärden skall inledas.

Behov av förhandsavgörande

36. Det finns inte någon definition av uttrycket extraordinära omständigheter i förordning 261/2004. I skäl 14 i preambeln till förordningen sägs dock att extraordinära omständigheter särskilt kan förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för det flygbolag som utför flygningen. EU-domstolen har uttalat att uppräkningsen i skäl 14 i preambeln är exemplifierande och inte innebär att det med automatik föreligger extraordinära omständigheter i de angivna situationerna (Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, p. 22).
37. EU-domstolen har i ett antal fall tolkat innebörden av uttrycket extraordinära omständigheter i artikel 5.3 i förordning 261/2004 (se Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, Eglītis och Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, Pešková and Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604 och Krüsemann m.fl., C-195/17, EU:C:2018:258.). EU-domstolen har därvid funnit att uttrycket extraordinära omständigheter ska tolkas så att det omfattar händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda flygbolagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll (Pešková and Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, p. 22).
38. Den huvudsakliga frågan i målet är hur begreppet ”extraordinär omständighet” enligt artikel 5 p. 3 i Förordningen ska tolkas när det är fråga om en strejk som varslats och lagenligt inletts av arbetstagarorganisationer i syfte. Frågan har inte tidigare har prövats av EU-domstolen. Parterna är i målet överens om att SAS är ersättningsskyldigt om pilotstrejken inte utgör en extraordinär omständighet. Om pilotstrejken däremot utgör en extraordinär omständighet, är parterna överens om att det inte föreligger någon ersättningsskyldighet för SAS. De i målet aktuella tvistefrågorna rör således tolkningen av gemenskapsrättsliga regler och tolkningen är nödvändig för att avgöra tvisten.

Enligt tingsrättens uppfattning saknas befintlig rättspraxis som skulle kunna vara tillämplig på denna tvist. Det finns även ett intresse för gemenskapsrättens enhetliga tolkning avseende dessa frågor.

På tingsrättens vägnar,



Johan Nordin