

Sag C-28/20

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

21. januar 2020

Forelæggende ret:

Attunda Tingsrät (Sverige)

Afgørelse af:

16. januar 2020

Sagsøger:

Airhelp Ltd

Sagsøgt:

Scandinavian Airlines System SAS

[Udelades]

PROTOKOL

16. januar 2020

[Udelades]

PARTERNE

Appellant

Airhelp Limited [udelades]

[Udelades]

Indstævnt

Scandinavian Airlines System SAS [udelades]

[Udelades]

SAGENS GENSTAND

Krav i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004 [udelades]

[Org. s. 2]

AFGØRELSE

1. Tingsrätten (byretten) har i henhold til artikel 267 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde truffet afgørelse om forelæggelse for Den Europæiske Unions Domstol i henhold til vedlagte skrivelse [udelades]

2. Sagen udsættes på Domstolens præjudicielle afgørelse.

Præmisser

Af de grunde, der er anført i den vedlagte forelæggelsesafgørelse, finder Tingsrätten (byretten), at det er nødvendigt med en præjudiciel afgørelse fra Den Europæiske Unions Domstol, for at den kan afsige dom i sagen. Da sagens videre behandling afhænger af Domstolens afgørelse, udsættes sagen.

[Udelades]

[Org. s. 3]

SKRIVELSE

[Udelades]

Anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF

Indledning

1. Der verserer en tvist ved Attunda Tingsrätt (byretten i Attunda, herefter »den forelæggende ret«) mellem Airhelp Limited (herefter »Airhelp«) og Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (herefter »SAS«) vedrørende fortolkningen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (herefter »forordningen«).

Præjudicielle spørgsmål

2. Den forelæggende ret anmoder om en præjudiciel afgørelse af følgende spørgsmål vedrørende fortolkningen af forordningen.

- a) Udgør en strejke blandt flypiloter, som er ansat af et luftfartsselskab, og som er nødvendige for at udføre en flyvning, en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvis strejken ikke gennemføres i forbindelse med en foranstaltning [org. s. 4], som luftfartsselskabet har truffet beslutning eller givet meddelelse om, men er en varslet strejke, der af arbejdstagerorganisationer lovligt er iværksat som en faglig aktion med det formål at tilskynde luftfartsselskabet til at forhøje lønninger, indrømme fordele eller ændre arbejdsforhold for at imødekomme organisationernes krav?
- b) Hvilken betydning, om nogen, har rimeligheden i arbejdstagerorganisationernes krav og navnlig det forhold, at den krævede lønstigning er væsentligt højere end de lønstigninger, der generelt gælder for de pågældende nationale arbejdsmarkeder?
- c) Hvilken betydning, om nogen, har det forhold, at luftfartsselskabet for at undgå en strejke accepterer et forligsforslag fra en national instans, der er ansvarlig for at mægle i arbejdskonflikter, men arbejdstagerorganisationerne ikke accepterer forslaget?

Baggrund

3. Passageren SS (herefter »SS«) bookede en flybillet med SAS fra Malmø til Stockholm. Flyet skulle efter planen afgå den 29. april 2019, men blev aflyst samme dag på grund af en strejke blandt SAS-piloter i Norge, Sverige og Danmark, som var blevet indledt den 26. april 2019 og varede indtil den 2. maj 2019. Baggrunden for piloternes strejke var, at de arbejdstagerorganisationer i Sverige, Norge og Danmark, der repræsenterer SAS-piloter, havde opsagt den tidligere kollektive overenskomst med SAS, der ellers ville have været gældende indtil 2020, inden den udløb. Der havde været forhandlinger om en ny overenskomst siden marts 2019. Piloternes strejke varede i syv dage. Som følge af strejken aflyste SAS mere end 4 000 flyafgange, hvilket berørte omkring 380 000 passagerer.
4. SS fik ikke tilbudt en omlægning af rejsen, hvilket ville have medført en forsinkelse på under tre timer.
5. Airhelp har ved aftale overtaget SS's krav på kompensation på baggrund af ovennævnte flyafgang. [Org. s. 5]

Sammenfatning af de argumenter, der anføres af hovedsagens parter

Airhelp

6. Airhelp har fremsat påstand om, at den forelæggende ret pålægger SAS at betale et beløb på 250 EUR med tillæg af morarenter [udelades] fra den 10. september 2019, indtil betaling finder sted.

- Airhelp har til støtte for søgsmålet i det væsentlige anført følgende. Såfremt SS fik meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og ikke fik tilbudt en omlægning af rejsen, så han kunne afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, har han i henhold til forordningen ret til kompensation.

SAS

- SAS har bestridt Airhelps påstande. SAS har til støtte for sin påstand i det væsentlige anført følgende. Piloternes strejke udgør er usædvanlig omstændighed, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, og SAS er derfor ikke forpligtet til at betale kompensation i medfør af forordningens artikel 5, stk. 3, og artikel 7.
- SAS har underbygget sine indsigelser i hovedsagen som følger:
- Et af stridspunkterne i forhandlingerne var arbejdstagerorganisationernes krav om en lønstigning på 13% over tre år, hvilket kan sammenlignes med den tidligere kollektive overenskomst, i henhold til hvilken piloterne var berettiget til en lønstigning på 6,5% over tre år. Et andet stridspunkt omhandlede piloternes arbejdstid. Arbejdstagerne stillede bl.a. krav om større forudsigelighed for så vidt angår arbejdstid. **[Org. s. 6]**
- Den 25. april 2019 forelagde Medlinginstitutet (den svenske forligsinstitution) parterne et »forslag« (mæglingsforslag) vedrørende den centrale overenskomst. Forslaget indeholdt bl.a. bestemmelser om en årlig lønstigning på 2,3%. Forligsmandens forslag til lønstigning lå inden for det, der er kendt som marginen, dvs. den procentvise lønstigning, som eksportbranchen havde aftalt skulle gælde for det svenske arbejdsmarked. Piloternes fagforening krævede en lønstigning, der lå væsentligt over ovennævnte margin. Udgangspunktet i den svenske arbejdsmarkedsmodel er, at marginen er normativ for lønfastsættelsen på hele det svenske arbejdsmarked. Formålet med dette er at fastholde svensk konkurrenceevne og skabe stabilitet i de kollektive overenskomstforhandlinger.
- SAS tiltrådte forslaget, hvorimod arbejdstagerorganisationerne afviste det, og den 26. april 2019 iværksatte arbejdstagerorganisationerne den varslede strejke.
- Konflikten varede indtil den 2. maj 2019 om aftenen, hvor der blev indgået en ny treårig overenskomst. Den nye kollektive overenskomst dækker en periode på tre år frem til 2022 og betyder bl.a., at piloterne får lønstigninger på 3,5% i 2019, 3% i 2020 og 4% i 2021. Den samlede lønstigning er på 10,9% over tre år.
- Behandlingen af spørgsmålet om, hvorvidt piloternes strejke udgør en usædvanlig omstændighed i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, bør baseres på, hvorvidt strejken på grund af sin karakter eller oprindelse ikke er et led i SAS's sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for SAS's faktiske kontrol.

15. SAS's sædvanlige aktivitet består i udøvelsen af luftfartsaktiviteter. En beslutning truffet af fire fagforeninger om samtidig at gennemføre en strejke er ikke en del af SAS's sædvanlige aktiviteter. Strejker er i sig selv meget sjældne på det svenske arbejdsmarked, og strejker udgør ikke en del af det sædvanlige forhold mellem arbejdsgiver og arbejdstager eller deres respektive faglige organisationer. Piloternes strejke var desuden en af de mest omfattende strejker nogensinde inden for luftfartsindustrien, der praktisk taget omfattede alle [org. s. 7] SAS-piloter. SAS var ude af stand til at tilrettelægge sine aktiviteter på en sådan måde, at flyvningerne kunne udføres som planlagt. Piloternes strejke var derfor ikke et led i SAS's sædvanlige aktivitetsudøvelse.
16. Det forhold, at piloternes strejke var lovlig, indebærer, at SAS ikke var berettiget til at pålægge piloterne at arbejde. SAS kunne således ikke træffe nogen forholdsregler for at tilskynde piloterne til at udføre flyvningerne. Piloternes strejke lå derfor ikke inden for SAS's faktiske kontrol.
17. De omstændigheder, under hvilke Domstolen i dommen i sagen Krüsemann m.fl. (C-195/17) traf afgørelse om, at en vild strejke var et led i luftfartselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse (jf. præmis 49), er ikke til stede i den foreliggende sag.
18. Piloternes strejke skyldtes ikke en foranstaltning iværksat af SAS, som kan anses for at være en del af SAS's sædvanlige drift. Strejken var i sidste ende resultatet af, at piloternes organisationer havde stillet krav om konkrete arbejdsbetingelser og ikke accepterede forligsmændens tilbud, hvilket SAS imidlertid gjorde. Piloternes strejke skyldtes således ikke en foranstaltning iværksat af SAS.
19. Piloternes strejke var ikke en spontan reaktion fra personalet på en foranstaltning, som var en del af SAS's sædvanlige drift. Piloternes strejke var tværtimod iværksat af fire fagforeninger for piloter samtidig og skal derfor i meget vid udstrækning tilskrives fagforeningerne og arbejdstagerrepræsentanterne.
20. SAS kunne desuden ikke unddrage sig kompensationspligten ved at aflyse flyafgangen, da strejken begyndte, idet flyafgangen skal aflyses mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, for at kompensationspligten i henhold til forordningen bortfalder [jf. artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)]. I henhold til svensk ret skal en strejke dog kun varsles en uge forinden.
21. Piloternes strejke, der påvirkede SAS og afstedkom aflyste flyafgange, udgør en begivenhed, der som følge af sin karakter og oprindelse ikke er et led i SAS's sædvanlige [org. s. 8] aktivitetsudøvelse og ligger uden for SAS's faktiske kontrol. Den udgør således en usædvanlig omstændighed som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3.

Airhelp

22. Airhelp har hovedsageligt besvaret SAS's indsigelser som følger.

23. Strejken kan ikke anses for at være en »usædvanlig omstændighed«, der fritager SAS for pligten til at betale kompensation. Indgåelse af kollektive overenskomster er en del af et luftfartselskabs sædvanlige erhvervsaktiviteter, og luftfartsselskabet kan generelt blive stillet over for tvister eller sågar konflikter med sit personale i forbindelse med denne type kollektive og tilbagevendende lønforhandlinger.
24. Mellem SAS på den ene side og Svensk Pilotförening (SPF), Dansk Pilotforening og Norske SAS-Flygeres Förening på den anden side gælder kollektive overenskomster om løn og generelle ansættelsesforhold for flykaptajner og andenpiloter i SAS, den såkaldte pilotaftale. I forbindelse med forhandlingen af sådanne overenskomster kan parterne frit gennemføre faglige aktioner som f.eks. strejke og lockout. Hvis arbejdsmarkedets parter har indgået en kollektiv overenskomst, har parterne fredspligt i overenskomstperioden. Dette er ensbetydende med, at parterne ikke kan gennemføre faglige aktioner i dette tidsrum. En ulovlig strejke eller en vild strejke er en strejke, der iværksættes i det tidsrum, hvor der er fredspligt.
25. Der har tidligere været konflikter mellem SAS og forskellige personalegrupper, som ved flere lejligheder har ført til, at arbejdstagerne har gennemført faglige aktioner. Konflikterne er somme tider opstået i relation til lønforhold og bedre arbejdsforhold, men også ud fra et ønske hos arbejdstagerne om egen indflydelse på deres arbejdsplads. En konflikt, der særligt skal nævnes, er den såkaldte »SAS-krise« i 2012, hvor SAS var på randen af konkurs. SAS var af storaktionærer blevet pålagt strenge krav om besparelser som en betingelse for yderligere långivning til SAS, hvilket førte til, at SAS-medarbejdere i overenskomstperioden for den dagældende kollektive overenskomst blev tvunget til at acceptere en lønnedgang for udført arbejde for at undgå at miste deres arbejde. Piloterne skulle arbejde mere og give afkald på en månedsløn årligt. **[Org. s. 9]**
26. Udtrykket »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3, er en undtagelse, der skal fortolkes indskrænkende. Det fremgår af Domstolens praksis, at kun en begivenhed, der opfylder to kriterier, kan anses for at udgøre usædvanlige omstændigheder. For det første må begivenheden ikke være et led i luftfartselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. For det andet skal begivenheden ligge uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol (jf. præmis 32 i dommen i sagen Krüseman m.fl., C-195/17).
27. Forhandlinger vedrørende løn- og arbejdsforhold, der finder sted under trussel om strejke, er – i hvert fald i medlemsstater som f.eks. Danmark, Norge og Sverige – almindelige og forudsigelige for alle foretagender og ligger inden for foretagendets faktiske kontrol. En strejke blandt luftfartselskabets eget personale er som udgangspunkt en sædvanlig aktivitet for luftfartsselskabet og derfor et led i luftfartselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. Sådanne strejker er sædvanligvis en reaktion på forhold, der ligger inden for luftfartselskabets faktiske kontrol. Hvis strejken gennemføres i overensstemmelse med den nationale arbejdsmarkedslovgivning, der gælder for parterne, hvilket desuden indebærer, at personalet og dets fagforeninger har varslet luftfartsselskabet, inden strejken

begynder, har luftfartsselskabet tid til at træffe de beslutninger, der er nødvendige for at undgå at ifalde pligt til at betale kompensation, f.eks. ved at undgå den varslede strejke eller i det mindste minimere risikoen for, at strejken gennemføres.

28. For så vidt angår SAS er det klart, at en væsentlig underliggende årsag til pilotstrejken i 2019 er den beslutning, som SAS traf i 2012, og som medførte drastiske forringelser af piloternes løn- og arbejdsforhold som følge af luftfartsselskabets økonomiske vanskeligheder. SAS's fik genoprettet sin økonomi i 2019, og det var derfor fuldt ud forudsigeligt og rimeligt, at piloter i forbindelse med nye overenskomstforhandlinger ville stille krav om højere løn og bedre arbejdsforhold. Piloterne anså SAS's vederlagssats for at ligge under markedsniveauet, medens SAS anså piloternes lønkrav for at være urimeligt høje. Under den nye kollektive overenskomst vil vederlagssatsen i 2021 derfor være 10,5% højere, end den var i 2018. [Org. s. 10]
29. I lyset af det foranstående er den personalestrejke, som denne sag vedrører, et led i SAS's sædvanlige aktivitetsudøvelse, ligesom den ligger inden for SAS's faktiske kontrol, og den kan således ikke anses for at være en usædvanlig omstændighed.

Anførte EU-retlige forskrifter

30. 14. betragtning til forordning nr. 261/2004 har følgende ordlyd:

»Ligesom under Montreal-konventionen bør de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sådanne omstændigheder kan navnlig indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.«

31. Artikel 5 i forordning nr. 261/2004 bestemmer følgende:

»1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

[...]

- c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre
- i) de får meddelelse om aflysningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, eller
 - ii) de får meddelelse om aflysningen mellem to uger og syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst to timer før det planlagte afgangstidspunkt og

ankomme til det endelige bestemmelsessted senest fire timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, eller

- iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.

[...] [**Org. s. 11**]

3. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøres, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.«

32. Artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 bestemmer følgende:

»Kompensationsret

1. Når der henvises til denne artikel modtager passageren en fast kompensation som følger:

- a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1500 km
- b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1500 og 3500 km
- c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).

Ved fastsættelse af distancen er grundlaget det sidste bestemmelsessted, hvor boardingafvisning eller aflysning forsinker passagerens ankomst efter det planmæssige ankomsttidspunkt.«

33. Artikel 28 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder har følgende ordlyd:

»Forhandlingsret og ret til kollektive skridt

Arbejdstagere og arbejdsgivere eller deres respektive organisationer har i overensstemmelse med EU-retten og national lovgivning og praksis ret til at forhandle og indgå kollektive overenskomster på passende niveauer og i tilfælde af interessekonflikter ret til kollektive skridt, herunder strejke, for at forsvare deres interesser.«

34. Artikel 151 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde:

»Unionen og medlemsstaterne, der er opmærksomme på de grundlæggende arbejdsmarkedsmæssige og sociale rettigheder, som bl.a. er fastlagt i den

europæiske socialpakt undertegnet i Torino den 18. oktober 1961 og fællesskabspagten af 1989 om arbejdstagernes grundlæggende arbejdsmarkedsmæssige og sociale rettigheder, har som mål at fremme beskæftigelsen, en forbedring af leve- og arbejdsvilkårene for herigennem [org. s. 12] at muliggøre en udjævning af disse vilkår på et stadigt stigende niveau, en passende social beskyttelse, dialogen på arbejdsmarkedet, en udvikling af de menneskelige ressourcer, der skal muliggøre et varigt højt beskæftigelsesniveau, og bekæmpelse af social udstødelse.

Med henblik herpå iværksætter Unionen og medlemsstaterne foranstaltninger, der tager hensyn til forskellene i national praksis, særlig på overenskomstområdet, samt til nødvendigheden af at opretholde EU-økonomiens konkurrenceevne.

De er af den opfattelse, at en sådan udvikling vil blive en følge såvel af det indre markeds virksomhed, der vil fremme en harmonisering af de sociale ordninger, som af de i traktaterne foreskrevne fremgangsmåder og af den indbyrdes tilnærmelse af love og administrativt fastsatte bestemmelser.[«]

Artikel 6 i den europæiske socialpakt af 18. oktober 1961 bestemmer følgende:

[«]Alle arbejdere og arbejdsgivere har ret til at føre kollektive forhandlinger.«

Anførte nationale forskrifter

35. § 45 i Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (lov om arbejdstageres medbestemmelsesret) bestemmer bl.a.:

»Hvis en arbejdsgiverorganisation, arbejdsgiver eller arbejdstagerorganisation overvejer at gennemføre faglige aktioner eller udvide igangværende faglige aktioner, skal denne skriftligt varsle modparten og Medlingsinstituttet syv arbejdsdage forinden. Alle dage undtagen lørdag, søndag, andre officielle fridage, sankthans, juleaftensdag og nytårsaftensdag anses for arbejdsdage. Fristen regnes fra samme tidspunkt på den dag, hvor den faglige aktion begynder.« [Org. s. 13]

Nødvendigheden af en præjudiciel afgørelse

36. Forordning nr. 261/2004 indeholder ikke en definition af udtrykket »usædvanlige omstændigheder«. 14. betragtning til forordningen anfører dog, at usædvanlige omstændigheder navnlig kan indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører et transporterende luftfartselskabs drift. Domstolen har fastslået, at opregningen i 14. betragtning til denne forordning ikke er udtømmende og ikke automatisk indebærer, at der foreligger usædvanlige omstændigheder i de omhandlede situationer (Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 22).

37. Domstolen har fortolket udtrykket »usædvanlige omstændigheder« i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 i en række sager (jf. Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, Eglītis og Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, van der Lans, C-257/14, EU:C:2012:604, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2015:618, Finnair, C-22/11, EU:C:2017:342, og Krüsemann m.fl., C-195/17, EU:C:2018:258). I denne henseende har Domstolen fastslået, at udtrykket »usædvanlige omstændigheder« skal fortolkes således, at de omfatter begivenheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartselskabets faktiske kontrol (Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 22).
38. Det vigtigste spørgsmål i den foreliggende sag er, hvordan begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 3, skal fortolkes, når der er tale om en strejke, som er varslet, og som lovligt er iværksat af arbejdstagerorganisationer. Domstolen har ikke tidligere behandlet spørgsmålet. Sagens parter er enige om, at SAS har pligt til at betale kompensation, hvis piloternes strejke ikke udgør en usædvanlig omstændighed. Hvis piloternes strejke derimod udgør en usædvanlig omstændighed, er parterne enige om, at SAS ikke har pligt til at betale kompensation. De i hovedsagen omhandlede stridspunkter vedrører således fortolkningen af bestemmelser i EU-retten, og fortolkningen er nødvendig for at løse tvisten. **[Org. s. 14]**

Den forelæggende ret er af den opfattelse, at der ikke foreligger retspraksis, som kan finde anvendelse på denne tvist. Der foreligger også en interesse i en ensartet fortolkning af EU-retten i forhold til disse spørgsmål.

[Udelades]