

Υπόθεση C-28/20

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία καταθέσεως:

21 Ιανουαρίου 2020

Αιτούν δικαστήριο:

Attunda Tingsrätt (πρωτοδικείο Attunda, Σουηδία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

16 Ιανουαρίου 2020

Ενάγουσα:

Airhelp Ltd

Εναγομένη:

Scandinavian Airlines System SAS

[παραλειπόμενα]

ΠΡΑΚΤΙΚΑ

16/1/2020

[παραλειπόμενα]

ΔΙΑΔΙΚΟΙ

Ενάγουσα

Airheld Limited [παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα]

Εναγομένη

Scandinavian Airlines System SAS [παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα]

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ

Αξίωση δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 [παραλειπόμενα]

[σελ. 2 του πρωτοτύπου]

ΑΠΟΦΑΣΗ

1. Το tingsrätt (πρωτοδικείο) αποφασίζει να υποβάλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα ερωτήματα που εκτίθενται στο συνημμένο παράρτημα, προς έκδοση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης [παραλειπόμενα]
2. Η διαδικασία αναστέλλεται μέχρις ότου το Δικαστήριο εκδώσει την προδικαστική απόφασή του.

Σκεπτικό

Για τους λόγους που εκτίθενται στην αίτηση προδικαστικής αποφάσεως που προσαρτάται εν προκειμένω, το tingsrätt (πρωτοδικείο) κρίνει αναγκαία την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την επίλυση της ένδικης διαφοράς. Δεδομένου ότι η περαιτέρω εκδίκαση της υπόθεσης εξαρτάται από την απόφαση του Δικαστηρίου, η διαδικασία αναστέλλεται.

[παραλειπόμενα]

[σελ. 3 του πρωτοτύπου]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

[παραλειπόμενα]

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ

Εισαγωγή

1. Ενώπιον του Attunda Tingsrätt (πρωτοδικείου Attunda, στο εξής: αιτούντος δικαστηρίου) εκκρεμεί διαφορά μεταξύ της Airhelp Limited (στο εξής: Airhelp) και της Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (στο εξής: SAS) η οποία αφορά την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης

και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91 (στο εξής: κανονισμού).

Προδικαστικά ερωτήματα

2. Το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού.
 - α) Συνιστά η απεργία χειριστών αεροσκαφών, οι οποίοι απασχολούνται από αερομεταφορέα και είναι απαραίτητοι για την εκτέλεση των πτήσεων, «έκτακτη περίπτωση» υπό την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, όταν η απεργία δεν σχετίζεται με μέτρο [σελ. 4 του πρωτοτύπου] που αποφάσισε ή ανακοίνωσε ο αερομεταφορέας, αλλά προαναγγέλλεται και πραγματοποιείται νόμιμα από οργανώσεις εργαζομένων στο πλαίσιο συνδικαλιστικής δράσης που σκοπό έχει να αναγκάσει τον αερομεταφορέα σε αύξηση μισθών, παροχή επιδομάτων και τροποποίηση συνθηκών εργασίας προκειμένου να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις των οργανώσεων;
 - β) Ποια σημασία πρέπει, ενδεχομένως, να αποδοθεί στον δίκαιο χαρακτήρα των απαιτήσεων των οργανώσεων των εργαζομένων και, ιδίως, στο γεγονός ότι η μισθολογική αύξηση που ζητείται είναι αρκετά υψηλότερη από τις μισθολογικές αυξήσεις που ισχύουν εν γένει στην οικεία εθνική αγορά εργασίας;
 - γ) Ποια σημασία πρέπει, ενδεχομένως, να αποδοθεί στο γεγονός ότι ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποτραπεί η απεργία, αποδέχεται πρόταση συμβιβασμού εκ μέρους εθνικού φορέα επιφορτισμένου με τη διαμεσολάβηση στις εργατικές διαφορές, την οποία όμως απορρίπτουν οι οργανώσεις των εργαζομένων;

Ιστορικό της διαφοράς

3. Ο επιβάτης SS (στο εξής: SS) προέβη σε κράτηση θέσης σε πτήση που θα εκτελούσε η SAS από το Μάλμε με προορισμό τη Στοκχόλμη. Η αναχώρηση της πτήσης ήταν προγραμματισμένη για τις 29 Απριλίου 2019, αλλά ματαιώθηκε την ίδια ημέρα λόγω απεργίας των χειριστών αεροσκαφών της SAS στη Νορβηγία, στη Σουηδία και στη Δανία, η οποία είχε αρχίσει στις 26 Απριλίου 2019 και συνεχίστηκε έως τις 2 Μαΐου 2019. Ο λόγος της απεργίας των χειριστών ήταν ότι οι συνδικαλιστικές οργανώσεις των εργαζομένων στη Σουηδία, στη Νορβηγία και στη Δανία που εκπροσωπούσαν τους χειριστές αεροσκαφών της SAS είχαν καταγγείλει τη συλλογική σύμβαση που είχε συναφθεί με την SAS, η οποία, σε αντίθετη περίπτωση, θα εξακολουθούσε να ισχύει μέχρι τη λήξη της, το 2020. Οι διαπραγματεύσεις για τη σύναψη νέας σύμβασης είχαν ξεκινήσει από τον Μάρτιο του 2019. Η απεργία των χειριστών αεροσκαφών διήρκεσε επτά ημέρες. Λόγω

της απεργίας, η SAS ματαίωσε περισσότερες από 4 000 πτήσεις, κάτι το οποίο επηρέασε περίπου 380 000 επιβάτες.

4. Στον SS δεν προσφέρθηκε μεταφορά με άλλη πτήση, ούτως ώστε η καθυστέρηση να μην υπερβεί τις τρεις ώρες.
5. Δυνάμει συμβάσεως, η Airhelp υπεισήλθε στην αξίωση του SS για αποζημίωση εξαιτίας της εν λόγω πτήσης. **[σελ. 5 του πρωτοτύπου]**

Σύνοψη της επιχειρηματολογίας των διαδίκων

Airhelp

6. Η Airhelp ζήτησε από το αιτούν δικαστήριο να υποχρεώσει την SAS να της καταβάλει το ποσό των 250 ευρώ εντόκως [...] από τις 10 Σεπτεμβρίου 2019 μέχρι την ημερομηνία καταβολής.
7. Προς στήριξη της αγωγής της, η Airhelp προέβαλε, κατ' ουσίαν, τα ακόλουθα. Σύμφωνα με τον κανονισμό, ο SS έχει δικαίωμα αποζημίωσης για τον λόγο ότι πληροφορήθηκε τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και δεν του προσφέρθηκε μεταφορά με άλλη πτήση που να του επιτρέπει να φτάσει στον τελικό προορισμό του με καθυστέρηση μικρότερη των δύο ωρών σε σχέση με την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

SAS

8. Η SAS αντέκρουσε τα επιχειρήματα της Airhelp. Στο υπόμνημα αντίκρουσης, η SAS προέβαλε, κατ' ουσίαν, τα ακόλουθα. Η απεργία των χειριστών αεροσκαφών συνιστά έκτακτη κατάσταση που δεν θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα και, επομένως, η SAS δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση βάσει των άρθρων 5, παράγραφος 3, και 7 του κανονισμού.
9. Η SAS τεκμηρίωσε την επιχειρηματολογία της στην κύρια δίκη ως εξής.
10. Ένα από τα ζητήματα διαφωνίας στις διαπραγματεύσεις ήταν το αίτημα των οργανώσεων των εργαζομένων για μισθολογική αύξηση ύψους 13 % σε βάθος τριετίας, σε σύγκριση με την προγενέστερη συλλογική σύμβαση που παρείχε στους χειριστές αεροσκαφών δικαίωμα μισθολογικής αύξησης ύψους 6,5 % σε βάθος τριετίας. Ένα άλλο ζήτημα ήταν το ωράριο εργασίας των χειριστών αεροσκαφών. Οι οργανώσεις των εργαζομένων απαιτούσαν, μεταξύ άλλων, μεγαλύτερη προβλεψιμότητα όσον αφορά το ωράριο εργασίας. **[σελ. 6 του πρωτοτύπου]**
11. Στις 25 Απριλίου 2019, η Svenska medlingsinstitutet (σουηδικός εθνικός οργανισμός διαμεσολάβησης) απηύθυνε στα μέρη «αίτημα» (πρόταση συμβιβασμού) όσον αφορά τη γενική συλλογική σύμβαση. Το αίτημα

περιελάμβανε, μεταξύ άλλων, διατάξεις που προέβλεπαν ετήσια μισθολογική αύξηση κατά 2,3 %. Η μισθολογική αύξηση που πρότεινε ο οργανισμός διαμεσολάβησης κυμαινόταν εντός της λεγόμενης μισθολογικής κλίμακας, ήτοι του ποσοστού μισθολογικής αύξησης το οποίο η εξαγωγική βιομηχανία είχε δεχθεί ότι πρέπει να εφαρμόζεται στη σουηδική αγορά εργασίας. Η συνδικαλιστική οργάνωση των χειριστών αεροσκαφών απαίτησε μισθολογική αύξηση σαφώς μεγαλύτερη από τα όρια που θέτει η εν λόγω κλίμακα. Το σουηδικό πρότυπο αγοράς εργασίας εκκινεί από την αρχή ότι η κλίμακα έχει κανονιστικό χαρακτήρα για τον καθορισμό των μισθών στο σύνολο της σουηδικής αγοράς εργασίας. Και τούτο με σκοπό να διατηρηθεί η σουηδική ανταγωνιστικότητα και να υπάρχει σταθερότητα στις διαπραγματεύσεις για τη σύναψη συλλογικών συμβάσεων.

12. Το εν λόγω αίτημα έγινε δεκτό από τη SAS, απορρίφθηκε όμως από τις οργανώσεις εργαζομένων οι οποίες, στις 26 Απριλίου 2019, ανέλαβαν συλλογική δράση που προανήγγειλαν επισήμως.
13. Η αντιπαράθεση διήρκεσε μέχρι το βράδυ της 2ας Μαΐου 2019, οπότε συνήφθη η νέα τριετής σύμβαση. Η νέα συλλογική σύμβαση καλύπτει περίοδο τριών ετών έως το 2022 και προβλέπει, μεταξύ άλλων, μισθολογικές αυξήσεις για τους χειριστές αεροσκαφών ύψους 3,5 % για το 2019, 3 % για το 2020 και 4 % για το 2021. Η συνολική μισθολογική αύξηση ανέρχεται σε 10,9 % σε βάθος τριετίας.
14. Προκειμένου να κριθεί αν η απεργία των χειριστών αεροσκαφών συνιστά έκτακτη περίπτωση υπό την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, πρέπει να εξεταστεί μήπως η απεργία, λόγω της φύσεως ή των αιτίων της, δεν αποτελεί γεγονός αναπόσπαστα συνδεδεμένο με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας της SAS και εκφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου της.
15. Η κανονική δραστηριότητα της SAS είναι η διαχείριση αεροπορικών δραστηριοτήτων. Η απόφαση τεσσάρων συνδικαλιστικών οργανώσεων να αναλάβουν ταυτόχρονη συνδικαλιστική δράση δεν αποτελεί μέρος των κανονικών δραστηριοτήτων της SAS. Οι απεργίες αυτές καθαυτές είναι πολύ σπάνιες στη σουηδική αγορά εργασίας και δεν εντάσσονται στο πλαίσιο της συνήθους σχέσης μεταξύ εργοδότη και μισθωτών ή των αντίστοιχων συνδικαλιστικών τους οργανώσεων. Σημειωτέον ότι η απεργία των χειριστών αεροσκαφών ήταν μία από τις πλέον μαζικές απεργίες που έχουν προκηρυχθεί μέχρι σήμερα στον τομέα της αεροπλοΐας, με [σελ. 7 του πρωτοτύπου] συμμετοχή όλων σχεδόν των χειριστών αεροσκαφών της SAS. Η SAS δεν ήταν σε θέση να οργανώσει τη δραστηριότητά της κατά τρόπο ώστε να μπορέσουν να πραγματοποιηθούν οι προγραμματισμένες πτήσεις. Συνεπώς, η απεργία των χειριστών αεροσκαφών δεν ήταν γεγονός αναπόσπαστα συνδεδεμένο με την κανονική άσκηση των δραστηριοτήτων της SAS.
16. Δεδομένου του ότι η απεργία των χειριστών αεροσκαφών ήταν νόμιμη, η SAS δεν είχε δικαίωμα να διατάξει τους χειριστές αεροσκαφών να επιστρέψουν στα εργασιακά τους καθήκοντα. Ως εκ τούτου, η SAS δεν μπορούσε να λάβει κανένα

μέτρο για να παρακινήσει τους χειριστές αεροσκαφών να εκτελέσουν τις πτήσεις. Συνεπώς, η απεργία των εν λόγω χειριστών εξέφευγε του αποτελεσματικού ελέγχου της SAS.

17. Εν προκειμένω, δεν συντρέχουν οι περιστάσεις υπό τις οποίες το Δικαστήριο έκρινε, στην υπόθεση Krusemann κ.λπ. (C-195/17, ECLI:EU:C:2018:258), ότι μια «αδέσποτη απεργία» συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα (βλ. σκέψη 49).
18. Η απεργία των χειριστών αεροσκαφών δεν στηρίχθηκε σε κανένα μέτρο το οποίο να έλαβε η SAS και το οποίο να δύναται να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στα συνήθη μέτρα διαχείρισής της. Η απεργία αυτή ήταν, εν τέλει, συνέπεια του ότι οι οργανώσεις χειριστών αεροσκαφών, οι οποίες απαιτούσαν συγκεκριμένους όρους εργασίας, απέρριψαν την προσφορά της υπηρεσίας διαμεσολάβησης, την οποία, αντιθέτως, αποδέχθηκε η SAS. Συνεπώς, η απεργία των χειριστών αεροσκαφών δεν στηρίχθηκε σε κανένα μέτρο το οποίο να έλαβε η SAS.
19. Η απεργία των εν λόγω χειριστών δεν ήταν αυθόρμητη αντίδραση του προσωπικού σε μέτρο που ενέπιπτε στα συνήθη μέτρα διαχείρισης της SAS. Αντιθέτως, αναγγέλθηκε συγχρόνως από τέσσερα συνδικάτα χειριστών αεροσκαφών και, επομένως, υπαγορεύθηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις συνδικαλιστικές οργανώσεις και τους εκπροσώπους των εργαζομένων.
20. Επιπροσθέτως, η SAS δεν θα απαλλασσόταν από την υποχρέωση αποζημίωσης ακυρώνοντας την πτήση αμέσως μόλις εξαγγέλθηκε η απεργία, δεδομένου ότι για να αρθεί η υποχρέωση αποζημίωσης που προβλέπει ο κανονισμός [βλ. άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο i)], η πτήση έπρεπε να ματαιωθεί τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση. Εντούτοις, κατά το σουηδικό δίκαιο, η προθεσμία ανακοίνωσης της απεργίας είναι μόνο μία εβδομάδα πριν από την έναρξή της.
21. Η απεργία των χειριστών αεροσκαφών που επηρέασε την SAS και προκάλεσε τη ματαίωση της πτήσης συνιστά γεγονός το οποίο, λόγω της φύσεως ή των αιτιών του, δεν είναι αναπόσπαστα συνδεδεμένο με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας της SAS [σελ. 8 του πρωτοτύπου] και εκφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου της. Ως εκ τούτου, συνιστά έκτακτη περίπτωση υπό την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού.

Airhelp

22. Η Airhelp αντέκρουσε τα επιχειρήματα της SAS προβάλλοντας κυρίως τα εξής.
23. Η απεργία δεν μπορεί να θεωρηθεί ως «έκτακτη περίπτωση» που αίρει την υποχρέωση της SAS για καταβολή αποζημίωσης. Η σύναψη συλλογικών συμβάσεων εντάσσεται στο πλαίσιο των συνήθων δραστηριοτήτων ενός αερομεταφορέα, ο οποίος μπορεί, κατά κανόνα, να αντιμετωπίζει διαφορές ή ακόμη και συγκρούσεις με το προσωπικό του στο πλαίσιο των εν λόγω συλλογικών και επαναλαμβανόμενων μισθολογικών διαπραγματεύσεων.

24. Όσον αφορά τους κυβερνήτες και συγκυβερνήτες αεροσκαφών της SAS ισχύουν οι συλλογικές συμβάσεις σχετικά με τους μισθούς και γενικούς όρους απασχόλησης που συνάπτονται μεταξύ, αφενός, της SAS και, αφετέρου, της Svensk Pilotförening (SPF), Dansk Pilotforening και Norske SAS- Flygeres Förenin, και απαρτίζουν τη λεγόμενη σύμβαση χειριστών αεροσκαφών. Στο πλαίσιο της διαπραγματεύσεως αυτών των συμβάσεων, τα μέρη ενδέχεται να αναλαμβάνουν συλλογικές δράσεις, όπως απεργίες και ανταπεργίες. Όταν οι κοινωνικοί εταίροι συνάπτουν μεταξύ τους συλλογική σύμβαση, δεσμεύονται από αυτήν καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της και επικρατεί υποχρεωτική κοινωνική ειρήνη. Αυτό σημαίνει ότι τα μέρη δεν επιτρέπεται να αναλαμβάνουν συλλογικές δράσεις κατά το διάστημα αυτό. Απεργία που εξαγγέλλεται κατά τη διάρκεια της υποχρεωτικής κοινωνικής ειρήνης θεωρείται παράνομη ή αδέσποτη απεργία.
25. Και στο παρελθόν έλαβαν χώρα συγκρούσεις μεταξύ της SAS και διαφόρων ομάδων προσωπικού οι οποίες, επανειλημμένως, οδήγησαν σε συνδικαλιστικές δράσεις των εργαζομένων. Υπήρξαν ενίοτε συγκρούσεις όσον αφορά τους όρους αμοιβών και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας, αλλά και λόγω της βούλησης των εργαζομένων να ασκούν επιρροή στον χώρο εργασίας. Αξιοσημείωτη περίπτωση σύγκρουσης είναι, μεταξύ άλλων, η λεγόμενη «κρίση της SAS» το 2012, όταν η SAS βρέθηκε στα πρόθυρα της πτώχευσης. Οι κύριοι μέτοχοι της SAS έθεσαν ως προϋπόθεση για την περαιτέρω χρηματοδότησή της την εφαρμογή αυστηρού σχεδίου εξοικονόμησης δαπανών, με αποτέλεσμα οι εργαζόμενοι της SAS να υποχρεωθούν κατά τη διάρκεια της τότε ισχύουσας συλλογικής σύμβασης να αποδεχθούν μειωμένους μισθούς για την παρασχεθείσα εργασία, προκειμένου να μην απολέσουν την εργασία τους. Προβλέφθηκε ότι οι χειριστές αεροσκαφών θα εργάζονταν περισσότερες ώρες και θα έχαναν μισθό ενός μηνός ετησίως. [σελ. 9 του πρωτοτύπου]
26. Ο όρος «έκτακτες περιστάσεις», υπό την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, αποτελεί εξαίρεση η οποία πρέπει να ερμηνεύεται στενά. Από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι πρέπει να πληρούνται δύο προϋποθέσεις σωρευτικά προκειμένου ένα γεγονός να μπορεί να χαρακτηριστεί ως έκτακτη περίπτωση. Πρώτον, το γεγονός δεν πρέπει να συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του αερομεταφορέα. Δεύτερον, το γεγονός πρέπει να εκφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου της επιχείρησης (βλ. σκέψη 32 της απόφασης Krüsemann κ.λπ., C-195/17).
27. Οι διαπραγματεύσεις σχετικά με τους μισθούς και τις συνθήκες εργασίας, υπό την απειλή απεργίας, τουλάχιστον σε κράτη μέλη όπως η Δανία, η Νορβηγία και η Σουηδία, είναι συνήθεις και προβλέψιμες για όλες τις επιχειρήσεις και υπόκεινται στον έλεγχο της επιχείρησης. Μια απεργία του προσωπικού του αερομεταφορέα είναι, καταρχήν, χαρακτηριστικό της κανονικής δραστηριότητας του αερομεταφορέα και, ως εκ τούτου, συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση των δραστηριοτήτων του. Τέτοιες απεργίες αποτελούν συνήθως αντίδραση σε ζητήματα που εμπίπτουν στον αποτελεσματικό έλεγχο του αερομεταφορέα. Αν η απεργία πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την εθνική εργατική νομοθεσία στην οποία υπάγονται τα μέρη, πράγμα που συνεπάγεται εξάλλου ότι

το προσωπικό και οι συνδικαλιστικές οργανώσεις έχουν προαναγγείλει την απεργία στον αερομεταφορέα, ο αερομεταφορέας έχει τον χρόνο να λάβει τις αναγκαίες αποφάσεις ώστε να αποφύγει την καταβολή αποζημίωσης, παραδείγματος χάριν αποτρέποντας την εξαγγελθείσα απεργία ή τουλάχιστον ελαχιστοποιώντας τον κίνδυνο υλοποίησής της.

28. Όσον αφορά τη SAS, διαπιστώνεται ότι ένας από τους υφέρποντες λόγους απεργίας των χειριστών αεροσκαφών το 2019 ήταν η απόφαση που έλαβε η SAS το 2012, η οποία οδήγησε σε δραστικές μειώσεις των μισθών και χειροτέρευση των συνθηκών εργασίας των χειριστών αεροσκαφών λόγω των οικονομικών δυσχερειών του αερομεταφορέα. Η SAS ανέκαμψε το 2019, οπότε, στο πλαίσιο των συλλογικών διαπραγματεύσεων για τη σύναψη νέας συλλογικής σύμβασης, ήταν απολύτως προβλέψιμο και εύλογο οι χειριστές αεροσκαφών να επιθυμούν υψηλότερους μισθούς και βελτιωμένες συνθήκες εργασίας. Οι χειριστές αεροσκαφών θεωρούσαν ότι το ύψος των αποδοχών τους ήταν χαμηλότερο από το επίπεδο της αγοράς, ενώ η SAS θεωρούσε τις μισθολογικές απαιτήσεις των χειριστών αδικαιολόγητα υψηλές. Συνεπώς, δυνάμει της νέας συλλογικής σύμβασης, το ποσοστό των αποδοχών θα είναι, το 2021, κατά 10,5 % υψηλότερο από εκείνο που ίσχυε το 2018. [σελ. 10 του πρωτοτύπου]
29. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η απεργία του προσωπικού που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας δεν μπορεί να θεωρηθεί ως έκτακτη περίπτωση δεδομένου του ότι, αφενός, συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση των δραστηριοτήτων της SAS και, αφετέρου, υπόκειται στον έλεγχό της.

Οι κρίσιμες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

30. Κατά την αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού 261/2004:
- «Όπως και δυνάμει της σύμβασης του Μόντρεαλ, οι υποχρεώσεις των πραγματικών αερομεταφορέων θα πρέπει να περιορίζονται ή και να μην ισχύουν όταν ένα συμβάν έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα. Τέτοιες περιστάσεις μπορούν ειδικότερα να προκύψουν σε περιπτώσεις πολιτικής αστάθειας, καιρικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσης, κινδύνων για την ασφάλεια των επιβατών, απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσης και απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα.»
31. Το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004 προβλέπει τα εξής:
- «1. Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται
- [παραλειπόμενα]
- γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός αν:

- i) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση δύο εβδομάδες τουλάχιστον πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ή
- ii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση μία έως δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με εναλλακτική πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από δύο ώρες νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από τέσσερις ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης, ή
- iii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

[παραλειπόμενα] [σελ. 11 του πρωτοτύπου]

3. Ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν υποχρεούται να πληρώσει αποζημίωση σύμφωνα με το άρθρο 7 αν μπορεί να αποδείξει ότι η ματαίωση έχει προκληθεί από έκτακτες περιστάσεις οι οποίες δεν θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.»

32. Το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004 προβλέπει τα εξής:

«Δικαίωμα αποζημίωσης

1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

- α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1500 χιλιομέτρων·
- β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1500 και 3500 χιλιομέτρων·
- γ) 600 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β).

Για τον προσδιορισμό της σχετικής απόστασης, λαμβάνεται ως βάση ο τελευταίος προορισμός στον οποίο ο επιβάτης θα φθάσει καθυστερημένα μετά την προγραμματισμένη ώρα εξαιτίας της άρνησης επιβίβασης.»

33. Το άρθρο 28 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης προβλέπει τα εξής:

«Δικαίωμα διαπραγμάτευσης και συλλογικών δράσεων

Οι εργαζόμενοι και οι εργοδότες, ή οι αντίστοιχες οργανώσεις τους, έχουν, σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης και τις εθνικές νομοθεσίες και πρακτικές, δικαίωμα να διαπραγματεύονται και να συνάπτουν συλλογικές συμβάσεις στα

ενδεδειγμένα επίπεδα, καθώς και να προσφεύγουν, σε περίπτωση σύγκρουσης συμφερόντων, σε συλλογικές δράσεις για την υπεράσπιση των συμφερόντων τους, συμπεριλαμβανομένης της απεργίας.»

34. Κατά το άρθρο 151 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

«Η Ένωση και τα κράτη μέλη, έχοντας υπόψη τα θεμελιώδη κοινωνικά δικαιώματα όπως αυτά που ορίζονται στον Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Χάρτη που υπογράφηκε στο Τορίνο στις 18 Οκτωβρίου 1961, και στον Κοινοτικό Χάρτη των Θεμελιωδών Κοινωνικών Δικαιωμάτων των Εργαζομένων του 1989, έχουν ως στόχο την προώθηση της απασχόλησης, τη βελτίωση των διαβίωσης και εργασίας, ώστε [σελ. 12 του πρωτοτύπου] να καταστήσουν δυνατή την εναρμόνισή τους με παράλληλη διατήρηση της προόδου, την κατάλληλη κοινωνική προστασία, τον κοινωνικό διάλογο και την ανάπτυξη των ανθρώπινων πόρων που θα επιτρέψουν ένα υψηλό και διαρκές επίπεδο απασχόλησης και την καταπολέμηση του αποκλεισμού.

Προς τούτο, η Ένωση και τα κράτη μέλη εφαρμόζουν μέτρα στα οποία λαμβάνεται υπόψη η ποικιλομορφία των εθνικών πρακτικών, ιδιαιτέρως στον τομέα των συμβατικών σχέσεων, καθώς και η ανάγκη να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα της οικονομίας της Ένωσης.

Φρονούν ότι η εξέλιξη αυτή θα προκύψει όχι μόνον από τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, η οποία θα διευκολύνει την εναρμόνιση των κοινωνικών συστημάτων, αλλά και από τις διαδικασίες που θεσπίζουν οι Συνθήκες, και από την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων.»

Το άρθρο 6 του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Χάρτη, της 18ης Οκτωβρίου 1961, προβλέπει τα εξής:

«Όλοι οι εργαζόμενοι και οι εργοδότες έχουν το δικαίωμα σε συλλογικές διαπραγματεύσεις.»

Σχετική εθνική νομοθεσία

35. Το άρθρο 45 του Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (σουηδικού νόμου περί της συμμετοχής των μισθωτών στις αποφάσεις) προβλέπει, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Όταν οργανώσεις εργοδοτών ή εργαζομένων σκοπεύουν να αναλάβουν συνδικαλιστική δράση ή να παρατείνουν εν εξελίξει συνδικαλιστική δράση, ενημερώνουν γραπτώς τον αντισυμβαλλόμενο και τον οργανισμό διαμεσολάβησης, προ τουλάχιστον επτά εργασίμων ημερών. Ως εργάσιμες ημέρες νοούνται όλες οι ημέρες της εβδομάδας, πλην του Σαββάτου, της Κυριακής, των επίσημων αργιών, της παραμονής του θερινού ηλιοστασίου, της παραμονής Χριστουγέννων και της παραμονής Πρωτοχρονιάς. Η προθεσμία υπολογίζεται

από την αυτήν ώρα της ημέρας κατά την οποία αρχίζει η συνδικαλιστική δράση.»
[σελ. 13 του πρωτοτύπου]

Επί της αναγκαιότητας υποβολής προδικαστικού ερωτήματος

36. Ο κανονισμός 261/2004 δεν ορίζει την έννοια «έκτακτες περιστάσεις». Εντούτοις, στην αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού διευκρινίζεται ότι έκτακτες περιστάσεις μπορούν ειδικότερα να προκύψουν σε περιπτώσεις πολιτικής αστάθειας, καιρικών συνθηκών που δεν επιτρέπουν την πραγματοποίηση της συγκεκριμένης πτήσης, κινδύνων για την ασφάλεια των επιβατών, απροσδόκητων ελλείψεων στην ασφάλεια της πτήσης και απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα. Κατά το Δικαστήριο, η απαρίθμηση στην αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού δεν είναι εξαντλητική και δεν συνεπάγεται αυτόματα τη συνδρομή έκτακτων περιστάσεων στις περιπτώσεις που μνημονεύει (Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 22).
37. Το Δικαστήριο έχει ερμηνεύσει τον όρο «έκτακτες περιστάσεις» του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 σε πλείστες όσες υποθέσεις (βλ. Sturgeon κ.λπ., C-402/07 και C-432/07, EU:C:2009:716· Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771· Eglītis και Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303· van der Lans, C-257/14, EU:C:2012:604; Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2015:618· Finnair, C-22/11, EU:C:2017:342, και Krüsemann κ.λπ., C-195/17, EU:C:2018:258). Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι ο όρος «εξαιρετικές περιστάσεις» έχει την έννοια ότι καλύπτει γεγονότα τα οποία, ως εκ της φύσης και των αιτιών τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί των οποίων ο μεταφορέας αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο (Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 22).
38. Το κύριο ερώτημα που τίθεται εν προκειμένω είναι ποια είναι η έννοια του όρου «έκτακτες περιστάσεις» του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού αυτού, όταν πρόκειται για εξαγγελθείσα απεργία κινούμενη νομίμως από οργανώσεις εργαζομένων. Μέχρι στιγμής, το Δικαστήριο δεν έχει αποφανθεί επί του ζητήματος αυτού. Οι συμμετέχοντες στη διαδικασία συμφωνούν ότι η SAS οφείλει αποζημίωση αν η απεργία των πιλότων δεν συνιστά έκτακτη περίσταση. Αν, αντιθέτως, η απεργία των πιλότων συνιστά πράγματι έκτακτη περίσταση, οι συμμετέχοντες στη διαδικασία δεν αμφισβητούν ότι η SAS δεν οφείλει αποζημίωση. Συνεπώς, η διαφορά της κύριας δίκης αφορά την ερμηνεία κανόνων του δικαίου της Ένωσης, η οποία είναι αναγκαία για την επίλυση της εν λόγω διαφοράς. [σελ. 14 του πρωτοτύπου]

Κατά το αιτούν δικαστήριο, δεν υφίσταται νομολογία η οποία να δύναται να εφαρμοστεί επί της υπό κρίση διαφοράς. Επιπλέον, υφίσταται συμφέρον για ομοίμορφη ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης όσον αφορά τα υποβαλλόμενα προδικαστικά ερωτήματα.

[παραλειπόμενα]