

**Asia C-28/20**

**Ennakkoratkaisupyyntö**

**Jättämispäivä:**

21.1.2020

**Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:**

Attunda tingsrätt (Ruotsi)

**Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:**

16.1.2020

**Kantaja:**

Airhelp Ltd

**Vastaaja:**

Scandinavian Airlines System SAS

[--]

**PÖYTÄKIRJA**

16.1.2020

[--]

**ASIANOSAISET**

**Kantaja**

Airhelp Limited [--]

[--]

**Vastaaja**

Scandinavian Airlines System SAS [--]

[--]

## ASIA

Asetuksen (EY) N:o 261/2004 mukainen vaatimus [– –] [alkup. s. 2]

## VÄLIPÄÄTÖS

1. Tingsrätt (käräjäoikeus) pyytää Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 267 artiklan nojalla ennakkoratkaisua unionin tuomioistuimelta liitteenä olevan kirjelmän mukaisesti [– –].

2. Asian käsittelyä lykätään siihen asti kunnes Euroopan unionin tuomioistuin on antanut ratkaisunsa.

## Perusteet

Tingsrätt katsoo liitteenä olevassa ennakkoratkaisupyyntöä esitetyn perustein, että on tarpeen pyytää ennakkoratkaisua Euroopan unionin tuomioistuimelta asian ratkaisemiseksi. Koska asian jatkokäsittely riippuu unionin tuomioistuimen ratkaisusta, asian käsittelyä lykätään.

[– –] [alkup. s. 3]

## SELOSTUS ASIASTA

[– –]

## SEUT 267 artiklan mukainen ennakkoratkaisupyyntö

### Johdanto

1. Attunda tingsrättissä (Attundan käräjäoikeus) on vireillä Airhelp Limitedin (jäljempänä Airhelp) ja Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Swedenin (jäljempänä SAS) välinen riita-asia, joka koskee matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (jäljempänä asetus) mukaista korvausta.

### Kysymykset

2. Tingsrätt pyytää ennakkoratkaisua seuraavista asetuksen tulkintaa koskevista kysymyksistä.

- a) Onko lentoliikenteen harjoittajan palveluksessa olevien ja lennon suorittamista varten tarvittavien lentäjien lakko asetuksen 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, kun lakkoa ei toteuteta lentoliikenteen harjoittajan päättämän tai ilmoittaman toimenpiteen perusteella [alkup. s. 4] vaan siitä antavat varoituksen ja sen käynnistävät lainmukaisesti työntekijäjärjestöt työtaistelutoimena, jolla pyritään siihen, että lentoliikenteen harjoittaja nostaa palkkoja, tarjoaa etuja tai muuttaa työehtoja työntekijäjärjestöjen vaatimusten mukaisiksi?
- b) Mikä merkitys on mahdollisesti annettava työntekijäjärjestöjen vaatimusten kohtuullisuudelle ja erityisesti sille, että palkankorotuksia koskevat vaatimukset ovat selvästi korkeammat kuin asianomaisilla kansallisilla työmarkkinoilla yleisesti sovellettavat palkankorotukset?
- c) Mikä merkitys on mahdollisesti annettava sille, että lentoliikenteen harjoittaja välttääkseen lakon hyväksyy työriitojen sovittelusta vastaavan kansallisen elimen esittämän sovintoehdotuksen, jota työntekijäjärjestöt puolestaan eivät hyväksy?

### Tausta

3. Matkustaja SS varasi SAS:n lennon Malmöstä Tukholmaan. Lento oli määrä suorittaa 29.4.2019, mutta se peruutettiin samana päivänä SAS:n Norjassa, Ruotsissa ja Tanskassa toimivien lentäjien 26.4.2019 alkaneen ja 2.5.2019 päättyneen lakon vuoksi. Lentäjien lakon taustalla oli se, että SAS:n lentäjiä edustavat työntekijäjärjestöt Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa olivat ennen aikaisesti irtisanoneet SAS:n kanssa tehdyn aiemman työehtosopimuksen, joka olisi muussa tapauksessa ollut voimassa vuoteen 2020 saakka. Neuvottelut uudesta sopimuksesta olivat olleet käynnissä maaliskuusta 2019 lähtien. Lentäjien lakko kesti seitsemän päivää. Lakon vuoksi SAS peruutti yli 4 000 lentoa, mikä vaikutti noin 380 000 matkustajaan.
4. Matkustajalle SS ei tarjottu uudelleenreititystä, joka olisi merkinnyt sitä, että lento olisi viivästynyt alle kolme tuntia.
5. Airhelp on sopimuksen nojalla ottanut vastatakseen matkustajan SS kyseiseen lentoon perustuvasta korvausvaatimuksesta. [alkup. s. 5]

### Yhteenveto asianosaisten lausumista

#### Airhelp

6. Airhelp on vaatinut, että tingsrätt velvoittaa SAS:n maksamaan sille 250 euroa viivästyskorkoineen [– –] 10.9.2019 alkaen, kunnes määrä on maksettu.
7. Airhelp on esittänyt kanteensa tueksi pääosin seuraavaa. Koska matkustajalle SS ilmoitettiin lennon peruutuksesta alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista

lähtöaikaa eikä hänelle tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hän olisi lähtenyt korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja saapunut määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, hänellä on asetuksen nojalla oikeus korvaukseen.

## SAS

8. SAS on kiistänyt Airhelpin vaatimukset. SAS on esittänyt vastineensa tueksi pääosin seuraavaa. Lentäjien lakko on poikkeuksellinen olosuhde, jota ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu, eikä SAS:n siten tarvitse maksaa asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa ja 7 artiklassa tarkoitettua korvausta.
9. SAS on lausunut pääosin seuraavasti.
10. Yksi neuvottelun kiistanalaisista kohdista oli työntekijäjärjestöjen vaatimus 13 prosentin suuruisista palkankorotuksista kolmen vuoden ajalle, mitä voidaan verrata aiempaan työehtosopimukseen, jossa lentäjille myönnettiin 6,5 prosentin suuruinen palkankorotus kolmen vuoden ajalle. Toinen kiistanalainen kohta koski lentäjien työvuorolistoja. Työntekijäjärjestöt vaativat muun muassa parempaa ennakoitavuutta työajan suhteen. **[alkup. s. 6]**
11. Medlingsinstitutet (Ruotsin työriitojen sovitteluelin) esitti 25.4.2019 sovintoehdotuksen, joka liittyi asianosaisia koskevaan keskitettyyn työehtosopimukseen. Sovintoehdotukseen sisältyi muun muassa määräyksiä 2,3 prosentin suuruisesta vuosittaisesta palkankorotuksesta. Sovittelijan palkankorotusta koskeva ehdotus sijoittui yleisen linjan, eli sen prosentuaalisen palkkakehityksen, jota vientiteollisuus oli sopinut sovellettavan Ruotsin työmarkkinoilla, puitteisiin. Lentäjien ammattiliitot vaativat palkkakehitystä, joka ylitti selvästi yleisen linjan. Ruotsin työmarkkinamallin lähtökohtana on se, että yleinen linja määrittää palkanmuodostuksen Ruotsin koko työmarkkinoilla. Tällä pyritään säilyttämään Ruotsin kilpailukyky ja luomaan vakautta työehtosopimusjärjestelmään.
12. SAS hyväksyi sovintoehdotuksen ja työntekijäjärjestöt puolestaan hylkäsivät sen, ja 26.4.2019 työntekijäjärjestöt käynnistivät työtaistelutoimet, joista ne olivat antaneet varoituksen.
13. Työkiista jatkui 2.5.2019 iltaan asti, jolloin tehtiin uusi kolmen vuoden pituinen sopimus. Uutta työehtosopimusta sovelletaan kolme vuotta eli vuoteen 2022 saakka, ja se merkitsee muun muassa sitä, että lentäjät saavat 3,5 prosentin suuruisen palkankorotusten vuonna 2019, ja vastaava luku on 3 prosenttia vuonna 2020 ja 4 prosenttia vuonna 2021. Palkankorotus on yhteensä 10,9 prosenttia kolmen vuoden aikana.
14. Arvioitaessa sitä, onko lentäjien lakko 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, on lähtökohtana oltava se, jääkö lakko luonteensa tai

alkuperänsä vuoksi SAS:n tavanomaisen toiminnan ja tosiasiallisen hallinnan ulkopuolelle.

15. SAS:n tavanomainen toiminta muodostuu lentoliikenteen harjoittamisesta. Päätös neljän ammattijärjestön samanaikaisesta lakosta ei ole osa SAS:n tavanomaista toimintaa. Lakot ovat hyvin harvinaisia Ruotsin työmarkkinoilla, eivätkä ne ole osa työnantajien ja työntekijöiden tai näiden keskusjärjestöjen välisiä normaaleja suhteita. Lisäksi lentäjien lakko oli yksi lentoliikenneteollisuuden kaikkein laajimmista lakoista, ja se koski käytännössä katsoen kaikkia [alkup. s. 7] SAS:n lentäjiä. SAS ei olisi voinut järjestää toimintaansa siten, että lennot olisi voitu suorittaa suunnitellun mukaisesti. Lakko ei näin ollen kuulunut SAS:n tavanomaiseen toimintaan.
16. Koska lentäjien lakko oli laillinen, SAS:llä ei ollut oikeutta määrätä lentäjiä töihin. SAS ei siis olisi voinut ryhtyä toimenpiteisiin saadakseen lentäjät suorittamaan lennot. Näin ollen lentäjien lakko ei ole myöskään ollut SAS:n tosiasiallisen hallinnan piirissä.
17. Edellytykset, joiden perusteella unionin tuomioistuin katsoi asiassa C-195/17 Krüsemann ym., että villi lakko kuului lentoyhtiön tavanomaiseen toimintaan (ks. 49 kohta), eivät täyty nyt käsiteltävässä asiassa.
18. Lentäjien lakko ei perustunut SAS:n toimenpiteeseen, jonka voidaan katsoa kuuluvan SAS:n tavanomaiseen hallintoon. Lakko johtui viime kädessä siitä, että lentäjien järjestöt vaativat erityisiä työehtoja eivätkä hyväksyneet sovittelijan ehdotusta, jonka SAS sitä vastoin hyväksyi. Lentäjien lakko ei siten perustunut SAS:n toimenpiteeseen.
19. Lentäjien lakko ei ollut henkilöstön spontaani reaktio SAS:n tavanomaiseen hallintoon kuuluvaan toimenpiteeseen. Sitä vastoin lentäjien lakkoa vaativat samanaikaisesti neljä lentäjien ammattiliittoa, eli asiaa ajoivat mitä suurimmissa määrin ammattijärjestöt ja työntekijöiden edustajat.
20. SAS ei olisi myöskään voinut välttyä korvausvelvollisuudelta peruuttamalla lennon lakon alkaessa, koska lento on peruutettava vähintään kaksi viikkoa ennen suunniteltua lähtöaikaa, jotta asetuksessa säädettyä korvausvelvollisuutta ei olisi (ks. 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohta). Lakosta on Ruotsin oikeuden mukaan annettava varoitus kuitenkin vasta viikkoa ennen sen alkamista [– –].
21. SAS:ää koskeva lentäjien lakko, jonka vuoksi lento peruutettiin, on tapahtuma, joka luonteensa ja alkuperänsä vuoksi jää SAS:n tavanomaisen [alkup. s. 8] toiminnan ja tosiasiallisen hallinnan ulkopuolelle. Se on näin ollen asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde.

### Airhelp

22. Airhelp on vastannut SAS:n väitteisiin pääosin seuraavasti.

23. Lakkoa ei voida pitää poikkeuksellisenä olosuhteena, joka poistaa SAS:n korvausvastuun. Työehtosopimusten tekeminen kuuluu lentoliikennettä harjoittavan yhtiön tavanomaiseen liiketoimintaan, ja lentoyhtiö voi yleensä joutua kohtaamaan henkilöstönsä koskevia työriitoja tai jopa työkiistoja tämänkaltaisten kollektiivisten ja toistuvien palkkaneuvottelujen yhteydessä.
24. Yhtäältä SAS:n ja toisaalta Svensk Pilotföreningin (SPF), Dansk Pilotforeningin ja Norske SAS- Flygeres Föreningin välillä on voimassa työehtosopimus, joka koskee SAS:n lentokapteenien ja -perämiesten palkkoja ja yleisiä työehtoja (niin sanottu lentäjäsopimus). Sopimuspuolilla on sopimusneuvottelujen aikana mahdollisuus ryhtyä lakon tai työsulun kaltaisiin työtaistelutoimiin. Kun työmarkkinaosapuolet ovat tehneet työehtosopimuksen, on kyseisen sopimuksen voimassa ollessa noudatettava työrauhavelvoitetta. Tämä merkitsee sitä, etteivät osapuolet saa ryhtyä työtaistelutoimiin tämän jakson aikana. Laiton tai villi lakko on lakko, joka toteutetaan työrauhavelvoitteen ollessa voimassa.
25. SAS:n ja eri henkilöstöryhmien välillä on aiemmin ollut työkiistoja, jotka ovat useaan otteeseen johtaneet työntekijöiden käynnistämiin työtaistelutoimiin. Työkiistat ovat muun muassa koskeneet palkkaehtoja ja parempia työoloja mutta myös sitä, että työntekijät ovat toivoneet vaikutusvaltaa työpaikalla. Työkiistoista on erityisesti mainittava niin sanottu SAS-kriisi vuonna 2012, jolloin SAS oli konkurssin partaalla. Koska suuromistajat asettivat SAS:lle myönnettävän lisärahoituksen edellytykseksi tiukat säästövaatimukset, SAS:n työntekijät joutuivat kesken voimassa olleen työehtosopimuksen suostumaan alennettuun palkkaan suoritetusta työstä, jotta he eivät menettäisi työpaikkojansa. Lentäjät joutuivat työskentelemään enemmän ja he menettivät yhden kuukausipalkan vuodessa. [alkup. s. 9]
26. Asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu ilmaisu poikkeukselliset olosuhteet on poikkeus, jota on tulkittava suppeasti. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, että poikkeuksellisenä olosuhteena voidaan pitää ainoastaan tapahtumaa, joka täyttää kaksi edellytystä. Tapahtuma ei ensinnäkään saa olla osa liikenteen harjoittajan tavanomaista toimintaa. Toiseksi tapahtuma ei saa kuulua yrityksen tosiasiallisen hallinnan piiriin (vrt. C-195/17, Krüsemann ym., 32 kohta).
27. Lakon uhalla käytävät palkkoja ja työehtoja koskevat neuvottelut ovat ainakin Tanskan, Norjan ja Ruotsin kaltaisissa jäsenvaltioissa tavanomaisia ja ennakoitavissa kaikille yrityksille, ja ne kuuluvat yritysten hallinnan piiriin. Lentoyhtiön oman henkilöstön lakko on lähtökohtaisesti yleinen toimi lentoyhtiössä ja siten osa sen tavanomaista toimintaa. Tällaisilla lakkoilla reagoidaan yleensä kysymyksiin, jotka kuuluvat lentoyhtiön tosiasiallisen hallinnan piiriin. Jos lakko toteutetaan sopimuspuoliin sovellettavan kansallisen työlainsäädännön mukaisesti ja tämä merkitsee sen lisäksi sitä, että henkilöstö ja ammattijärjestöt ovat antaneet lentoliikenteen harjoittajalle varoituksen ennen lakon alkamista, lentoliikenteen harjoittajalla on sekä aikaa että mahdollisuus tehdä päätökset, jotka ovat välttämättömiä korvausvelvollisuuden välttämiseksi ja

merkitsevät esimerkiksi julistetun lakon estämistä tai ainakin sen toteuttamiseen liittyvän vaaran minimointia.

28. SAS:n osalta on selvää, että olennainen syy lentäjien lakolle vuonna 2019 olivat SAS:n vuonna 2012 tekemät päätökset, jotka johtivat lentäjien palkkojen merkittävään alenemiseen ja työehtojen merkittävään heikkenemiseen lentoyhtiön taloudellisten vaikeuksien vuoksi. SAS on vuonna 2019 saavuttanut taloudellisen tasapainon, joten on täysin ennakoitavissa ja kohtuullista, että lentäjien palkat nousevat ja heidän työehtonsa paranevat uusien sopimusneuvottelujen yhteydessä. Lentäjien mukaan palkkataso SAS:ssa oli markkinatasoa alempi, kun taas SAS:n mukaan lentäjien palkkavaatimukset olivat suhteettoman korkeat. Uuden työehtosopimuksen myötä palkkataso tulee siten olemaan 10,5 prosenttia korkeampi vuonna 2021 verrattuna vuoden 2018 palkkatasoon. [alkup. s. 10]
29. Edellä esitetyn perusteella tässä asiassa kyseessä oleva henkilöstön lakko on sekä osa SAS:n tavanomaista toimintaa että sen hallinnan piirissä, eikä sitä näin ollen voida pitää poikkeuksellisena olosuhteena.

#### **Asiaa koskevat unionin oikeussäännöt**

30. Asetuksen 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:
- Montrealin yleissopimuksen mukaisesti olisi lennosta vastaaville lentoliikenteen harjoittajille asetettujen velvollisuuksien oltava rajoitettuja tai niitä ei pitäisi olla ollenkaan, jos tapaus on johtunut poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu. Tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita saattaa syntyä erityisesti poliittisesti epävakaisissa oloissa, sääolosuhteiden ollessa kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat, turvallisuusriskien ja odottamattomien lentoturvallisuuteen vaikuttavien puutteiden ilmetessä ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa.
31. Asetuksen 261/2004 5 artiklassa säädetään seuraavaa:
1. Jos lento peruutetaan:
    - 
    - c) matkustajalla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti, paitsi jos
      - i) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa, tai
      - ii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään seitsemän päivää ja enintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan kaksi tuntia

ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai hän saapuisi määräpaikkaan alle neljä tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, tai

iii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai hän saapuisi määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

-- [alkup. s. 11]

3. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

32. Asetuksen 261/2004 7 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

Oikeus korvaukseen

1. Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajan on saatava seuraavan suuruinen korvaus:

- a) 250 euroa lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1500 kilometriä;
- b) 400 euroa yhteisön sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3 500 kilometriä;
- c) 600 euroa lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa.

Lennon pituutta määriteltäessä on perusteena käytettävä viimeistä määräpaikkaa, johon matkustaja saapuu myöhässä aikataulun mukaisesta saapumisajasta siksi, että lennolle pääsy on evätty tai lento on peruutettu.

33. Euroopan unionin perusoikeuskirjan 28 artiklassa määrätään seuraavaa:

Neuvotteluoikeus ja oikeus työtaistelutoimiin

Työntekijöillä ja työnantajilla tai näiden järjestöillä on unionin oikeuden sekä kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti oikeus asianmukaisilla tasoilla neuvotella ja tehdä työ- ja virkaehtosopimuksia sekä oikeus ryhtyä eturistiriitatilanteissa etujensa puolustamiseksi työtaistelutoimiin, lakko mukaan lukien.

34. Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 151 artiklassa määrätään seuraavaa:



Unionin ja jäsenvaltioiden tavoitteena on, ottaen huomioon sosiaaliset perusoikeudet sellaisina kuin ne ovat Torinossa 18 päivänä lokakuuta 1961 allekirjoitetussa Euroopan sosiaalisessa peruskirjassa ja vuoden 1989 työntekijöiden sosiaalisia perusoikeuksia koskevassa yhteisön peruskirjassa, työllisyyden edistäminen, elin- ja työolojen kohentaminen siten, että **[alkup. s. 12]** olojen yhtenäistäminen olisi mahdollista niitä kohennettaessa, riittävä sosiaalinen suojeleminen, työmarkkinaosapuolten välinen vuoropuhelu, inhimillisten voimavarojen kehittäminen tarkoituksena saavuttaa korkea ja kestävä työllisyystaso, ja syrjäytymisen torjuminen.

Tätä varten unioni ja jäsenvaltiot panevat täytäntöön toimenpiteet, joissa otetaan huomioon kansallisten käytäntöjen erot, erityisesti sopimussuhteissa, sekä tarve säilyttää unionin talouden kilpailukyky.

Unioni ja jäsenvaltiot katsovat, että tällainen kehitys seuraa paitsi siitä sisämarkkinoiden toiminnasta, joka edistää sosiaalisten järjestelmien yhdenmukaistamista, myös perussopimuksissa määrätyistä menettelyistä sekä lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä.

18.10.1961 tehdyn Euroopan sosiaalisen peruskirjan 6 artiklassa määrätään seuraavaa:

Kaikilla työntekijöillä ja työnantajilla on kollektiivinen neuvotteluoikeus.

### **Asiaa koskevat kansalliset oikeussäännöt**

35. Työntekijöiden osallistumisesta annetun lain (lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet) 45 §:ssä säädetään muun muassa seuraavaa:

Jos työnantajajärjestö, työnantaja tai työntekijäjärjestö aikoo ryhtyä työtaistelutoimeen tai laajentaa käynnissä olevaa työtaistelutoimea, sen on annettava tästä varoitus kirjallisesti vastapuolelle ja Medlingsinstitutille vähintään seitsemän työpäivää aiemmin. Työpäiviä ovat kaikki muut päivät lukuun ottamatta lauantaita, sunnuntaita, muita yleisiä pyhäpäiviä, juhannusaattoja, jouluaattoja ja uudenvuodenaattoja. Määräaika lasketaan vastaavasta vuorokaudenajasta sinä päivänä, jolloin työtaistelutoimi on tarkoitus käynnistää. **[alkup. s. 13]**

### **Ennakkoratkaisun tarve**

36. Asetuksessa 261/2004 ei ole määritelty ilmaisua poikkeukselliset olosuhteet. Asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa todetaan kuitenkin, että poikkeuksellisia olosuhteita saattaa syntyä erityisesti poliittisesti epävakaisissa oloissa, sääolosuhteiden ollessa kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat, turvallisuusriskien ja odottamattomien lentoturvallisuuteen vaikuttavien puutteiden ilmetessä ja lennosta vastaavan lentoyhtiön toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa. Unionin tuomioistuimien on todennut, että johdanto-osan

14 perustelukappaleessa oleva luettelo on esimerkinomainen, eikä se merkitse automaattisesti sitä, että luetelluissa tilanteissa on kyse poikkeuksellisista olosuhteista (Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 22 kohta).

37. Unionin tuomioistuin on tulkinnut asetuksen 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa olevaa ilmaisua poikkeukselliset olosuhteet joissakin asioissa (ks. Sturgeon ym., C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716; Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771; Eglītis ja Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303; van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618; Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342; Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604 ja Krüsemann ym., C-195/17, EU:C:2018:258). Unionin tuomioistuin on tältä osin katsonut, että ilmaisua poikkeukselliset olosuhteet on tulkittava siten, että se koskee tapahtumia, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä vuoksi kuulu asianomaisen lentoyhtiön tavanomaiseen toimintaan eivätkä sen tosiasialliseen hallintaan (Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 22 kohta).
38. Pääasiallinen kysymys nyt käsiteltävässä asiassa on se, miten asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuksellisen olosuhteen käsitettä on tulkittava silloin, kun on kyse lakosta, josta työntekijäjärjestöt ovat antaneet varoituksen ja jonka ne ovat käynnistäneet lainmukaisesti. Unionin tuomioistuin ei ole aiemmin arvioinut tätä kysymystä. Asianosaiset ovat asiassa yhtä mieltä siitä, että SAS on korvausvelvollinen, jos lentäjien lakko ei ole poikkeuksellinen olosuhde. Jos lentäjien lakko sitä vastoin on poikkeuksellinen olosuhde, asianosaiset ovat yhtä mieltä siitä, ettei SAS ole korvausvelvollinen. Asiassa kyseessä olevat riitakysymykset koskevat siten yhteisön oikeussääntöjen tulkintaa, ja tulkinta on tarpeen riita-asian ratkaisemiseksi. **[alkup. s. 14]**

Tingsrätten käsityksen mukaan ei ole olemassa sellaista oikeuskäytäntöä, jota voitaisiin soveltaa tähän riita-asiaan. Yhteisön oikeuden yhtenäisen tulkinta näistä kysymyksistä on myös yleisen edun mukaista.

[– –]