

**C-28/20. sz. ügy**

**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem**

**A benyújtás napja:**

2020. január 21.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Attunda Tingsrätt (Svédország)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2020. január 16.

**Felperes:**

Airhelp Ltd

**Alperes:**

Scandinavian Airlines System SAS

---

[omissis]

**JEGYZŐKÖNYV**

2020. január 16.

[omissis]

**FELEK**

**Felperes**

Airhelp Limited [omissis]

[omissis]

**Alperes**

Scandinavian Airlines System SAS [omissis]

[omissis]

## ÜGY

A [omissis] 261/2004/EK rendeleten alapuló követelés

**[eredeti 2. o.]**

## HATÁROZAT

1. A Tingsrätt (körzeti bíróság, Svédország) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 267. cikke alapján úgy határoz, hogy a csatolt levéllel összhangban előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjeszt az Európai Unió Bírósága elé. [omissis]

2. A Bíróság határozathozataláig az eljárást felfüggeszti.

## Indokolás

A csatolt előzetes döntéshozatali kérelemben kifejtett indokok alapján a Tingsrätt (körzeti bíróság) szükségesnek ítéli, hogy az Európai Unió Bíróságának előzetes döntését kérje annak érdekében, hogy ítéletet tudjon hozni az ügyben. Mivel az ügy további elbírálása a Bíróság döntésétől függ, az eljáró bíróság az eljárást felfüggeszti.

[omissis]

**[eredeti 3. o.]**

## LEVÉL

[omissis]

## Előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EUMSZ 267. cikk alapján

### Bevezetés

1. Az Attunda Tingsrätt (attundai körzeti bíróság, Svédország; a továbbiakban: kérdést előterjesztő bíróság) előtt jelenleg az Airhelp Limited (a továbbiakban: Airhelp) és a Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (a továbbiakban: SAS) közötti jogvita van folyamatban, amelynek tárgyát a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése [helyesen: jelentős késése] esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: rendelet) értelmezése képezi.

## Kérdések

2. A kérdést előterjesztő bíróság a rendelet értelmezésére vonatkozó következő kérdésekben kér előzetes döntéshozatalt.
  - a) A 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülménynek” minősül-e a valamely légifuvarozó alkalmazásában álló és repülést végrehajtani köteles pilóták sztrájkja, ha a sztrájk nem a légifuvarozó által **[eredeti 4. o.]** meghozott vagy bejelentett intézkedéssel összefüggésben valósul meg, amelyet azonban bejelentenek és amelyet a munkavállalói szervezetek szakszervezeti fellépésként jogszerűen kezdenek meg abból a célból, hogy a szakszervezetek követeléseinek teljesítése érdekében a légifuvarozót béremelésre, juttatások biztosítására vagy a munkavállalási feltételek módosítására készítsék?
  - b) Van-e bármilyen jelentősége a munkavállalói szervezetek követelései tisztességességének, közelebbről pedig annak, hogy a követelt béremelés jelentősen meghaladja a szóban forgó nemzeti munkaerőpiacokon általában érvényesülő béremelések mértékét?
  - c) Van-e bármilyen jelentősége annak, hogy a légifuvarozó a sztrájk elkerülése érdekében a munkaügyi jogvitákban közvetítésért felelős nemzeti szervtől származó egyezségi javaslatot fogad el, azt azonban a munkavállalói szervezetek nem fogadják el?

## Háttér

3. SS utas (a továbbiakban: SS) jegyet váltott a SAS Malmóból Stockholmba tartó járatára. A járatnak 2019. április 29-én kellett volna indulnia, azt azonban aznap törölték a SAS pilótáinak norvégiai, svédországi és dániai sztrájkja miatt, amely 2019. április 26-án kezdődött és 2019. május 2-ig tartott. A pilóták sztrájkjának hátterét az képezte, hogy a SAS pilótákat Svédországban, Norvégiában és Dániában képviselő munkavállalói szervezetek a lejárát előtt megszüntették a SAS-szal korábban fennálló kollektív szerződést, amely egyébként 2020-ig állt volna fenn. 2019. március óta folytattak tárgyalásokat az új szerződésről. A pilóták sztrájkja hét napig tartott. A SAS a sztrájk miatt 4 000-nél is több járatot törölt, ami hozzávetőleg 380 000 utast érintett.
4. SS számára nem ajánlottak olyan átfoglalást, amely három óránál rövidebb késedelmet eredményezett volna.
5. Egy szerződés alapján az Airhelp átvette SS fent említett járatból eredő kártalanítási igényét. **[eredeti 5. o.]**

## A felek érveinek összefoglalása

### Airhelp

6. Az Airhelp előadja, hogy a kérdést előterjesztő bíróságnak arra kell köteleznie a SAS-t, hogy 250 euró, 2019. szeptember 10-től a kifizetés napjáig számított [omissis] késedelmi kamattal növelt összeget fizessen meg az Airhelp részére.
7. Az Airhelp a keresetének alátámasztásul lényegében a következőképpen érvelt. SS a rendelet alapján kártalanításra jogosult, mivel az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztatták őt a járat törléséről, és átfoglalást nem ajánlottak számára, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljon, és végső célállomását a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb két órás késéssel érje el.

## SAS

8. A SAS vitatja az Airhelp igényét. A SAS ennek alátámasztásul lényegében a következőképpen érvel. A pilóták sztrájkja olyan rendkívüli körülmény, amelyet a SAS akkor sem kerülhetett volna el, ha minden észszerű intézkedést megtett volna, ennél fogva a SAS nem köteles kártalanítást fizetni a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése és 7. cikke alapján.
9. A SAS az érvét az alapeljárásban a következőképpen támasztja alá.
10. A tárgyalások során az egyik vitás kérdést az képezte, hogy a pilóták a korábbi kollektív szerződés alapján három év alatt 6,5%-os béremelésre voltak jogosultak, ehhez képest a munkavállalói szervezetek három év alatt 13%-os béremelés megvalósítását követelték. Egy másik vitás kérdés a pilóták munkaidejére vonatkozott. A munkavállalói szervezetek – többek között – kiszámíthatóbb munkaidőt követeltek. **[eredeti 6. o.]**
11. 2019. április 25-én a Svenska medlingsinstitutet (nemzeti közvetítői hivatal, Svédország) az ágazati kollektív szerződésre vonatkozó „indítványt” (egyezségi javaslatot) küldött a felek részére. Az indítvány többek között 2,3%-os éves béremelésre vonatkozóan tartalmazott rendelkezéseket. A közvetítő béremelésre vonatkozó javaslata az úgynevezett sávon belül, vagyis a béremelésnek az exportágazat által a svéd munkaerőpiacon alkalmazandóként elfogadott százalékos tartományán belül van. A pilóták szakszervezete a sávot jelentősen meghaladó béremelést követelt. A svéd munkaerőpiaci modell alapján abból kell kiindulni, hogy a sáv normatív jellegű a munkabér svéd munkaerőpiac egészére történő meghatározása szempontjából. Ez a svéd versenyképesség fenntartását és a kollektív szerződésre vonatkozó tárgyalások keretében a stabilitást szolgálja.
12. A SAS elfogadta az indítványt, míg a munkavállalói szervezetek elutasították azt, és 2019. április 26-án megkezdték a szakszervezeti fellépést, amelyet bejelentettek.
13. A vita 2019. május 2-án estig tartott, amikor is új, három évre szóló szerződést kötöttek. Az új kollektív szerződés hároméves időszakra szól, amely 2022-ben jár le és a pilóták annak alapján – többek között – 2019-ben 3,5%-os, 2020-ban

3%-os, míg 2021-ben 4%-os béremelést kapnak. Bérük összesen 10,9%-kal emelkedik a három év alatt.

14. Azt, hogy a pilóták sztrájkja a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti rendkívüli körülménynek minősül-e, arra figyelemmel kell megvizsgálni, hogy a sztrájk – jellegénél vagy eredeténél fogva – nem tartozik-e a SAS rendes tevékenységi körébe, és hogy az a SAS tényleges befolyásán kívül esik-e.
15. A SAS rendes tevékenységként légi közlekedési tevékenységet végez. Négy szakszervezet egyidejű sztrájk megtartására vonatkozó döntése nem tartozik a SAS rendes tevékenységeinek körébe. Maga a sztrájk igen szokatlan a svéd munkaerőpiacon és nem része a munkáltató és a munkavállaló vagy azok iparági szervezetei közötti rendes jogviszonynak. Ezenfelül a pilóták sztrájkja a légi közlekedési ágazat eddigi legátfogóbb sztrájkjának minősült, amelyben gyakorlatilag a SAS valamennyi pilótája [eredeti 7. o.] részt vett. A SAS nem tudta úgy megszervezni a tevékenységét, hogy a járatokat a tervezett módon tudja üzemeltetni. A pilóták sztrájkja tehát nem tartozott a SAS rendes tevékenységeinek körébe.
16. A pilóták sztrájkjának jogszerűségéből következően a SAS nem utasíthatta a pilótákat arra, hogy munkát végezzenek. Ennek megfelelően a SAS nem tehetett intézkedéseket annak érdekében, hogy a pilótákat a repülések végrehajtására készítse. A pilóták sztrájkja tehát a SAS tényleges befolyásán kívül esett.
17. A jelen ügyben nem állnak fenn azok a körülmények, amelyek között az Európai Unió Bírósága a Krüsemann társai ítéletben (C-195/17) úgy ítélte meg, hogy a vadsztrájk a légifuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozik (lásd a 49. pontot).
18. A pilóták sztrájkja nem a SAS rendes ügyvitelének részét képező intézkedésén alapult. A sztrájk végső soron abból eredt, hogy a pilóta szakszervezetek meghatározott munkavégzési feltételeket követeltek és nem fogadták el a közvetítő javaslatát, amelyet viszont a SAS elfogadott. A pilóták sztrájkja tehát nem a SAS által megtett intézkedésen alapult.
19. A pilóták sztrájkja nem minősült a személyzet SAS rendes ügyvitelének részét képező intézkedésre adott spontán válaszának. Épp ellenkezőleg, a pilóták sztrájkját egyidejűleg négy pilóta szakszervezet hirdette meg, ennél fogva azt igen nagy mértékben a szakszervezetek és a munkavállalók képviselői ösztönözték.
20. Ezenfelül a SAS a járatnak a sztrájk megkezdését követő törlése révén nem kerülhette el a kártalanítási kötelezettséget, mivel a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel kellett volna törölnie a járatot ahhoz, hogy ne álljon fenn a rendelet szerinti kártalanítási kötelezettség (lásd az 5. cikk (1) bekezdése c) pontjának i. alpontját). A svéd jog alapján viszont a sztrájkot csak egy héttel előbb kell bejelenteni.
21. A SAS-t hátrányosan érintő és a járat törlését eredményező sztrájk olyan esemény, amely – jellegénél és eredeténél fogva – nem tartozik a SAS [eredeti 8. o.] rendes

tevékenységeinek körébe, és amely a SAS tényleges befolyásán kívül esik. Ennélfogva az a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett rendkívüli körülménynek minősül.

### **Airhelp**

22. Az Airhelp a SAS kifogásaira elsősorban a következőképpen válaszolt.
23. A sztrájk nem tekinthető olyan „rendkívüli körülménynek”, amely mentesíti a SAS-t a kártalanítás megfizetésének kötelezettsége alól. A kollektív szerződések megkötése a légifuvarozók rendes üzleti tevékenységi körébe tartozik és a légifuvarozó az ilyen típusú kollektív és ismétlődő bértárgyalásokkal összefüggésben a személyzettel általánosságban vitába vagy akár konfliktusba is keveredhet.
24. Az egyrészt a SAS, másrészt pedig a Svensk Pilotförening (SPF), a Dansk Pilotforening és a Norske SAS- Flygeres Förening által a munkabérré és a munkavállalás általános feltételeire vonatkozóan megkötött kollektív szerződések vonatkoznak a SAS pilótáira és első tisztjeire; ez az úgynevezett pilótaszervizszerződés. A felek az ilyen szerződések tárgyalása során sztrájkhoz és munkabeszüntetéshez hasonló szakszervezeti fellépésekben vehetnek részt. Ha a szociális partnerek kollektív szerződést kötnek, a szerződés időtartamára fenn kell tartani a munkabékét. Ez azt jelenti, hogy a felek ezen időtartam alatt nem indíthatnak szakszervezeti fellépést. A kötelező munkabéke időtartama alatt meghirdetett sztrájk jogellenes sztrájk vagy vadsztrájk.
25. A SAS és a személyzet különböző csoportjai között támadtak korábban olyan konfliktusok, amelyek a munkavállalók részéről több alkalommal szakszervezeti fellépésbe torkollottak. A konfliktusok időnként a fizetési feltételekkel és a munkavégzési feltételek javításával kapcsolatban merültek fel, ugyanakkor amiatt is, hogy a munkavállalók befolyással kívántak rendelkezni a saját munkahelyükön. Különösen az a konfliktus – az úgynevezett 2012. évi SAS-válság – emelendő ki, amely során a SAS a csőd szélére került. A főrésztvevők a SAS részére történő további kölcsönnyújtást szigorú megtakarítási követelményekhez köthették, aminek következtében a SAS munkavállalói kénytelenek voltak az akkoriban hatályos kollektív szerződés időtartama alatt alacsonyabb bért elfogadni a munkájukért, hogy ne veszítsék el az állásukat. A pilótáknak többet kellett dolgozniuk és évente egyhavi bérüktől estek el. **[eredeti 9. o.]**
26. A rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” kifejezés olyan kivételt takar, amelyet megszorítóan kell értelmezni. A Bíróság ítélezési gyakorlatából kitűnik, hogy rendkívüli körülményeknek az olyan események tekinthetők, amelyek megfelelnek két kritériumnak. Először is, az esemény nem tartható a légifuvarozó rendes tevékenységi körébe. Másodsor, az eseménynek a vállalkozás tényleges befolyásán kívül kell esnie (lásd: Krüsemann és társai ítélet, C-195/17, 32. pont).



27. A fizetési és munkavégzési feltételekre vonatkozóan, sztrájkjal történő fenyegetés mellett folytatott tárgyalások – legalábbis a Dániához, Norvégiához és Svédországhoz hasonló tagállamokban – minden vállalkozás esetében gyakoriak és előre láthatók, valamint a vállalkozás befolyása alá esnek. Abból kell kiindulni, hogy a légitársaság saját személyzetének sztrájkja a légitársaság szempontjából rendes tevékenység, ennél fogva az a légitársaság rendes tevékenységeinek körébe tartozik. Az ilyen sztrájk rendszerint a légitársaság befolyása alá tartozó problémákra adott válasz. Ha a sztrájkot a felekre vonatkozó nemzeti munkajogi szabályozással összhangban valósítják meg – amiből ugyanakkor az következik, hogy a személyzet és a szakszervezetek a sztrájkot a megkezdése előtt bejelentették a légitársaságnak –, a légitársaságnak van rá ideje, hogy meghozza a kártalanítás fizetésére irányuló kötelezettség felmerülésének elkerüléséhez szükséges döntéseket, így például megelőzheti a bejelentett sztrájkot vagy legalábbis minimálisra csökkentheti a sztrájk megvalósulásának kockázatát.
28. Ami a SAS-t illeti, egyértelmű, hogy a 2019. évi pilótasztrájk fontos okát képezte a SAS 2012-ben meghozott döntése, amely a légitársaság pénzügyi nehézségei miatt a pilóták bérének drasztikus csökkentését és a munkafeltételek rosszabbodását eredményezte. A SAS 2019-re gazdasági szempontból talpra állt, így teljes mértékben előrelátható és észszerű az, hogy a pilóták az új szerződésre vonatkozó tárgyalásokon magasabb bért és a munkafeltételek javítását követelik. A pilóták álláspontja szerint a SAS által alkalmazott díjazás mértéke nem éri el a piaci szintet, a SAS viszont indokolatlanul nagy mértékűnek tekintette a pilóták bérkövetelését. Az új kollektív szerződés alapján tehát a díjazás mértéke a 2018. évhez képest 10,5%-kal nő majd 2021-re. [eredeti 10. o.]
29. A fentiek tükrében az ügy tárgyát képező személyzeti sztrájk a SAS rendes tevékenységeinek körébe tartozik, ennél fogva nem tekinthető rendkívüli körülménynek.

#### **Az uniós jog releváns rendelkezései**

30. A 261/2004 rendelet (14) preambulumbekkezdése a következőképpen szól:
- „A Montreali Egyezménynek megfelelően az üzemeltető légitársaságokra háruló kötelezettségeket korlátozni kellene, vagy ki kellene zárni azokban az esetekben, amikor egy eseményt olyan rendkívüli körülmények okoztak, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Ilyen körülmények különösen politikai instabilitás, az érintett légitársaság működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légitársaság működését befolyásolják.”
31. A 261/2004 rendelet 5. cikke a következőképpen rendelkezik:
- „(1) Egy járat törlése esetén az érintett utasoknak

[...]

c) joguk van az üzemeltető légifuvarozó általi kártalanításhoz a 7. cikkel összhangban, kivéve, ha

i. a menetrend szerinti indulási időpont előtt legalább két héttel tájékoztatták őket a járat törléséről, vagy

ii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtt legkorábban két héttel és legkésőbb hét nappal tájékoztatták őket a járat törléséről és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb a menetrend szerinti indulás időpontja előtt két órával korábban induljanak és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb négy órással késéssel érik el; vagy

iii. az indulás menetrend szerinti időpontja előtti hét napon belül tájékoztatták őket a járat törléséről, és átfoglalást ajánlottak számukra, lehetővé téve, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb két órással késéssel érik el.

[...] **[eredeti 11. o.]**

(3) Az üzemeltető légifuvarozó nem köteles kártérítést [helyesen: kártalanítást] fizetni a 7. cikk szerint, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.”

32. A 261/2004 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Kártalanításhoz való jog

(1) E cikkekre való hivatkozáskor az utasok az alábbi összegű kártérítést [helyesen: kártalanítást] kapják:

a) 250 EUR-t minden 1500 kilométeres vagy rövidebb repülőútra [helyesen: légi járatra];

b) 400 EUR-t minden 1500 kilométernél hosszabb Közösségen belüli repülőútra [helyesen: légi járatra] és minden egyéb, 1500 és 3500 kilométer közötti repülőútra [helyesen: légi járatra];

c) 600 EUR-t minden, az a) és b) pontba nem sorolható repülőútra [helyesen: légi járatra].

A távolság meghatározásánál azt az utolsó célállomást kell alapul venni, amelynél a beszállás visszautasítása vagy a járat törlése miatt az utas érkezése késik a menetrend szerinti időponthoz képest.”

33. Az Európai Unió Alapjogi Chartájának 28. cikke a következőképpen rendelkezik:



„A kollektív tárgyaláshoz és fellépéshez való jog

A munkavállalóknak és a munkaadóknak, illetőleg szervezeteiknek az uniós joggal, valamint a nemzeti jogszabályokkal és gyakorlattal összhangban joguk van arra, hogy megfelelő szinten kollektív tárgyalásokat folytassanak és kollektív szerződéseket kössenek, valamint hogy érdekütközés esetén érdekeik védelmében együttesen lépjenek fel, a sztrájkot is beleértve.”

34. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 151. cikke alapján:

„Az alapvető szociális jogokat, többek között az 1961. október 18-án Torinóban aláírt Európai szociális chartában, valamint a munkavállalók alapvető szociális jogairól szóló 1989. évi közösségi chartában meghatározott jogokat szem előtt tartva, az Unió és a tagállamok célkitűzése a foglalkoztatás, az élet- és munkakörülmények javítása – lehetővé téve ezáltal a fejlődési folyamat fenntartása mellett ezek összehangolását –, a [eredeti 12. o.] megfelelő szociális védelem, a szociális partnerek közötti párbeszéd és az emberi erőforrások fejlesztésének elősegítése a tartósan magas foglalkoztatás és a kirekesztés elleni küzdelem érdekében.

E célból az Unió és a tagállamok olyan intézkedéseket hajtanak végre, amelyek figyelembe veszik – különösen a szerződéses kapcsolatok terén – a nemzeti gyakorlatok sokszínűségét, valamint az Unió gazdasági versenyképessége fenntartásának szükségességét.

Úgy vélik, hogy ez a fejlődés nemcsak a szociális rendszerek összehangolását előnyben részesítő belső piac működéséből következik, hanem a Szerződésekben megállapított eljárásokból, valamint a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséből is.[”]

Az 1961. október 18-i Európai szociális charta 6. cikke a következőképpen rendelkezik:

[„]Minden dolgozónak és munkaadónak joga van a kollektív megállapodásra irányuló tárgyalás folytatásához.”

**A releváns nemzeti szabályozás**

35. A Lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (a munkavállalók döntéshozatalban való részvételi jogairól szóló törvény) 45. §-a többek között a következőképpen rendelkezik:

„Amennyiben valamely munkáltatói szervezet, munkáltató vagy munkavállalói szervezet szakszervezeti fellépést vagy a folyamatban lévő szakszervezeti fellépés meghosszabbítását tervezi, a másik félnek és a közvetítő hivatalnak köteles ezt legalább hét munkanappal előre bejelenteni. A szombat, vasárnap, a más munkaszüneti napok, a *Midsommar*, a Szenteste és a Szilveszter kivételével

minden nap munkanapnak minősül. A határidőt a nap azon időpontjától kell számítani, amelyben a szakszervezeti fellépés megkezdődik.” [eredeti 13. o.]

### Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem szükségessége

36. A 261/2004 rendelet nem tartalmazza a „rendkívüli körülmények” kifejezés fogalommeghatározását. A rendelet (14) preambulumbekkezdése azonban úgy szól, hogy rendkívüli körülmények különösen politikai instabilitás, az érintett légi járat működésével össze nem egyeztethető meteorológiai feltételek, biztonsági kockázatok, váratlan repülésbiztonsági hiányosságok és olyan sztrájkok esetén fordulhatnak elő, amelyek egy üzemeltető légitársaság működését befolyásolják. A Bíróság megállapította, hogy az e rendelet (14) preambulumbekkezdésében szereplő lista példálódzó jellegű és abból automatikusan nem következik, hogy a szóban forgó helyzetben rendkívüli körülmények állnak fenn (Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771, 22. pont).
37. A Bíróság a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében szereplő „rendkívüli körülmények” kifejezést több ügyben is értelmezte (lásd: Sturgeon és társai ítélet, C-402/07 és C-432/07, EU:C:2009:716; Wallentin-Hermann ítélet, C-549/07, EU:C:2008:771; Eglitis és Ratnieks ítélet, C-294/10, EU:C:2011:303; van der Lans ítélet, C-257/14, EU:C:2012:604; Pešková és Peška ítélet, C-315/15, EU:C:2015:618; Finnair ítélet, C-22/11, EU:C:2017:342; Krüsemann és társai ítélet, C-195/17, EU:C:2018:258). E tekintetben a Bíróság megállapította, hogy a „rendkívüli körülmények” kifejezést úgy kell értelmezni, hogy az olyan eseményeket foglal magában, amelyek jellegüknél vagy eredetüknél fogva nem tartoznak az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe, és annak tényleges befolyásán kívül esnek (Pešková és Peška ítélet, C-315/15, EU:C:2017:342, 22. pont).
38. A jelen ügyben a fő kérdés az, hogy hogyan kell értelmezni az e rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében vett „rendkívüli körülmények” kifejezést olyan sztrájk esetén, amelyet bejelentettek, és amelyet a munkavállalói szervezetek jogszerűen indítottak el. Ezt a kérdést a Bíróság korábban nem vizsgálta meg. Az eljárásban részt vevő felek egyetértenek abban, hogy a SAS köteles kártalanítást fizetni, ha a pilóták sztrájkja nem minősül rendkívüli körülménynek. A felek ugyanakkor egyetértenek abban, hogy amennyiben a pilóták sztrájkja rendkívüli körülménynek minősül, a SAS nem köteles kártalanítást fizetni. Az alapeljárás tárgyát képező vitás kérdések tehát az uniós jogi szabályok értelmezésére vonatkoznak és a jogvita rendezéséhez szükség van erre az értelmezésre. [eredeti 14. o.]

A kérdést előterjesztő bíróság tudomása szerint nincs olyan ítélkezési gyakorlat, amelyet erre a jogvitára alkalmazni lehetne. E kérdések egységes uniós jogi értelmezéséhez érdek is fűződik.

[omissis]