Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Store Afdeling)

23. marts 2021 *

»Præjudiciel forelæggelse – luftfart – forordning (EF) nr. 261/2004 – artikel 5, stk. 3 – fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved aflysning eller lange forsinkelser – fritagelse for forpligtelsen til at betale kompensation – begrebet »usædvanlige omstændigheder« – lovligt organiseret pilotstrejke – »interne« og »eksterne« omstændigheder i forhold til det transporterende luftfartsselskabs aktivitet – artikel 16, 17 og 28 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder – intet indgreb i friheden til at oprette og drive egen virksomhed, ejendomsretten og luftfartsselskabets forhandlingsret«

I sag C-28/20,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Attunda tingsrätt (byretten i Attunda, Sverige) ved afgørelse af 16. januar 2020, indgået til Domstolen den 21. januar 2020, i sagen

Airhelp Ltd

mod

Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden,

har

DOMSTOLEN (Store Afdeling),

sammensat af præsidenten, K. Lenaerts, vicepræsidenten, R. Silva de Lapuerta, afdelingsformændene J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, A. Prechal, L. Bay Larsen, A. Kumin og N. Wahl samt dommerne T. von Danwitz, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby (refererende dommer), I. Jarukaitis, N. Jääskinen og J. Passer,

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitssekretær: fuldmægtig C. Strömholm,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 16. december 2020,

efter at der er afgivet indlæg af:

– Airhelp Ltd ved advokaterne M. Bexelius, E. Arbrandt og S. Nilsson,

– Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden ved advokaterne F. Sjövall og J. Fermbäck,

* Processprog: svensk.

– den danske regering ved J. Nymann-Lindegren, M. Jespersen og M.S. Wolff, som befuldmægtigede,

– den tyske regering ved U. Kühne, M. Hellmann og J. Möller, som befuldmægtigede,

– den spanske regering ved L. Aguilera Ruiz, som befuldmægtiget,

– den franske regering ved E. de Moustier og A. Ferrand, som befuldmægtigede,

– Europa-Kommissionen ved K. Simonsson, N. Yerrell og E. Ljung Rasmussen, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 16. marts 2021,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 5, stk. 3, i 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 (EUT 2004, L 46, s. 1).

2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Airhelp Ltd og Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (herefter »SAS«) vedrørende sidstnævntes afslag på at yde kompensation til S., i hvis rettigheder Airhelp er indtrådt, som følge af aflysningen af S.' flyafgang.

Retsforskrifter

EU-retten

3 1., 14. og 15. betragtning til direktiv 261/2004 har følgende ordlyd:

»(1) Handling fra [Unionens] side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.

[…]

(14) Ligesom under [konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, der blev indgået i Montreal den 28. maj 1999 og godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT 2001, L 194, s. 38)], 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.

(15) Det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning af en eller flere flyafgange, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.«

4 Denne forordnings artikel 2 med overskriften »Definitioner« bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

[…]

b) »transporterende luftfartsselskab«: et lufttrafikforetagende, der udfører eller har til hensigt at udføre en flyvning i henhold til en kontrakt med en passager eller på vegne af en juridisk eller fysisk person, der har kontrakt med denne passager

[…]

l) »aflysning«: en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres.«

5 Den nævnte forordnings artikel 5, der har overskriften »Aflysning«, har følgende ordlyd:

»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.

[…]

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

[…]«

6 Samme forordnings artikel 7 med overskriften »Kompensationsret« bestemmer i stk. 1:

»Når der henvises til denne artikel, modtager passageren en fast kompensation som følger:

a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km

b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km

c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).

[…]«

Svensk ret

7 § 45 i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (lov om arbejdstageres medbestemmelsesret (1976:580)) 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 Medlingsinstitutet [(forligsinstitution, Sverige)] syv arbejdsdage forinden. Alle dage undtagen lørdag, søndag, andre officielle fridage, midsommeraften, juleaftensdag og nytårsaftensdag anses for arbejdsdage. Fristen regnes fra samme tidspunkt på den dag, hvor den faglige aktion begynder. […]«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

8 S. havde booket en flybillet til en indenrigsflyvning fra Malmø til Stockholm (Sverige). Denne flyvning, som skulle have været gennemført af SAS den 29. april 2019, blev aflyst samme dag på grund af strejken blandt SAS-piloter i Danmark, Sverige og Norge (herefter »den omhandlede strejke«).

9 Det fremgår af de sagsakter, som Domstolen råder over, at de arbejdstagerorganisationer, der repræsenterer SAS-piloterne i Danmark, Sverige og Norge (herefter »piloternes fagforening«), i sommeren 2018 besluttede at opsige den kollektive overenskomst, der var indgået med SAS, hvilken overenskomst normalt skulle have omfattet perioden 2017-2020. Forhandlingerne om en ny kollektiv overenskomst begyndte i marts 2019.

10 Da disse forhandlinger mislykkedes, eller de i det mindste ikke skred tilstrækkeligt frem, opfordrede piloternes fagforening sine medlemmer til at strejke. Den omhandlede strejke begyndte således den 26. april 2019, og den fortsatte indtil den 2. maj 2019. Den varede derfor syv dage og førte til, at SAS aflyste mere end 4 000 flyafgange. Den nævnte strejke berørte således ca. 380 000 passagerer, herunder S., som har overdraget sine eventuelle rettigheder i forhold til SAS vedrørende kompensationskravet som følge af aflysningen af den pågældendes fly til Airhelp.

11 Den 2. maj 2019 blev der indgået en ny treårig kollektiv overenskomst, som således skal finde anvendelse indtil 2022.

12 Airhelp har anlagt sag ved den forelæggende ret, Attunda tingsrätt (byretten i Attunda, Sverige), og har nedlagt påstand om, at SAS tilpligtes at betale Airhelp en kompensation på 250 EUR i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 7, stk. 1, litra a), forhøjet med morarenter regnet fra den 10. september 2019, og indtil betaling finder sted.

13 SAS er af den opfattelse, at flyselskabet ikke var forpligtet til at betale den krævede kompensation, idet den omhandlede strejke udgjorde en usædvanlig omstændighed, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, henset til de ekstremt høje krav om lønforhøjelse fra piloternes fagforening.

14 SAS har gjort gældende, at den omhandlede strejke udgjorde en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, for så vidt som den ikke var et led i selskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, og den lå uden for dets faktiske kontrol. En beslutning truffet af fire fagforeninger om samtidigt at gennemføre en strejke er nemlig ikke en del af SAS' sædvanlige aktivitetsudøvelse, som består i at levere luftfartsydelser. Desuden er strejker yderst sjældne på det svenske arbejdsmarked, og den omhandlede strejke, som principielt berørte alle SAS-piloter, var en af de mest omfattende strejker nogensinde inden for luftfartsindustrien. SAS var derfor ude af stand til

at tilrettelægge sine aktiviteter på en sådan måde, at det var muligt at varetage de planlagte flyvninger. Det forhold, at den omhandlede strejke var lovlig, indebar i øvrigt, at SAS ikke kunne pålægge arbejdstagerne at arbejde.

15 Endvidere kan det svar, som Domstolen gav i dom af 17. april 2018, Krüsemann m.fl. (C-195/17, C-197/17 – C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 – C-286/17 og C-290/17 – C-292/17, herefter »Krüsemann-dommen«, EU:C:2018:258), hvorefter en »vild strejke« er et led i et transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, ikke overføres på hovedsagen. Den omhandlede strejke skyldtes nemlig ikke en foranstaltning, som SAS havde truffet, ligesom den ikke udgjorde en spontan reaktion fra SAS-personalets side på en foranstaltning, som var en del af SAS' normale forvaltning.

16 Endelig har SAS anført, at da strejkevarslet i henhold til svensk ret først skal afgives en uge før strejken, kunne SAS under alle omstændigheder ikke unddrage sig kompensationspligten i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), sammenholdt med artikel 7, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004.

17 Airhelp har bestridt, at den omhandlede strejke skulle udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i den nævnte forordnings artikel 5, stk. 3. Indgåelse af kollektive overenskomster er nemlig en del af et luftfartsselskabs sædvanlige erhvervsaktiviteter, og der kan i den forbindelse opstå arbejdskonflikter. I forbindelse med forhandlingerne med henblik på indgåelsen af en sådan overenskomst kan parterne desuden gennemføre faglige aktioner, som f.eks. strejke og lockout. Henset til udviklingen i SAS-piloternes løn i de seneste år var denne arbejdskonflikt under alle omstændigheder forudsigelig for det nævnte selskab.

18 Den forelæggende ret er følgelig i tvivl om, hvorvidt begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 omfatter en strejke, der er blevet varslet og lovligt iværksat af arbejdstagerorganisationer.

19 På denne baggrund har Attunda tingsrätt (byretten i Attunda, Sverige) besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) 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, 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?

2) 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?

3) 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?«

Om de præjudicielle spørgsmål

20 Med de tre spørgsmål, der skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en strejke, der indledes på opfordring af en fagforening for et transporterende luftfartsselskabs personale under iagttagelse af de betingelser, der er foreskrevet i den nationale lovgivning bl.a. med hensyn til strejkevarsel, og som

indledes med det formål at sikre opfyldelsen af de krav, der er fremsat af de ansatte i dette luftfartsselskab, og gennemføres af en eller flere personalekategorier, hvis tilstedeværelse er nødvendig for at gennemføre en flyvning, udgør en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse.

21 Indledningsvis bemærkes, at artikel 5 i forordning nr. 261/2004 fastsætter, at de berørte passagerer, hvis en flyafgang aflyses, skal have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med denne forordnings artikel 7, stk. 1, medmindre de på forhånd har fået meddelelse om denne aflysning under overholdelse af de frister, der er fastsat i artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii).

22 Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, fortolket i lyset af 14. og 15. betragtning til denne forordning, fritager imidlertid det transporterende luftfartsselskab fra denne kompensationsforpligtelse, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes »usædvanlige omstændigheder«, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. I tilfælde, hvor sådanne omstændigheder opstår, påhviler det desuden det transporterende luftfartsselskab at godtgøre, at det har truffet de i forhold til situationen passende foranstaltninger, idet det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, med henblik på at undgå, at dette fører til aflysning af den pågældende flyafgang. Det kan dog ikke kræves af luftfartsselskabet, at det anvender foranstaltninger, der ville være urimeligt belastende for dets virksomhed på det pågældende tidspunkt (jf. i denne retning dom af 11.6.2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, præmis 36 og den deri nævnte retspraksis).

23 Ifølge Domstolens faste praksis betegner begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 begivenheder, som på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, idet disse to betingelser er kumulative, og spørgsmålet om, hvorvidt de er blevet overholdt, skal bedømmes fra sag til sag (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 23, af 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 36, af 17.4.2018, Krüsemann, præmis 32 og 34, og af 11.6.2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, præmis 37).

24 Når dette er sagt og under hensyntagen til dels formålet med denne forordning, som, således som det fremgår af den første betragtning hertil, er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne, dels, at den nævnte forordnings artikel 5, stk. 3, fraviger princippet om, at passagerer har krav på kompensation, hvis deres flyafgang aflyses, skal begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse fortolkes strengt (dom af 17.4.2018, Krüsemann, præmis 36 og den deri nævnte retspraksis).

25 Det er i denne sammenhæng, at det skal bedømmes, om en strejke, der indledes på opfordring af en fagforening for et transporterende luftfartsselskabs personale under iagttagelse af de betingelser, der er foreskrevet i den nationale lovgivning bl.a. med hensyn til strejkevarsel, og som indledes med det formål at sikre opfyldelsen af de krav, der er fremsat af de ansatte i dette luftfartsselskab, og som gennemføres af en eller flere personalekategorier, hvis tilstedeværelse er nødvendig for at gennemføre en flyvning, kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 som fortolket af Domstolen i den praksis, der er anført i nærværende doms præmis 23.

26 Indledningsvis skal det fastlægges, om en strejke, der har de kendetegn, som er nævnt i ovenstående præmis, efter sin karakter eller sin oprindelse kan udgøre en begivenhed, der ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse.

27 I denne henseende bemærkes, at retten til at iværksætte en faglig aktion, herunder strejke, udgør en grundlæggende rettighed, der er fastsat i artikel 28 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder (herefter »chartret«), idet denne ret er beskyttet i overensstemmelse med EU-retten og national ret og praksis (jf. i denne retning dom af 11.12.2007, International Transport Workers' Federation og Finnish Seamen's Union, C-438/05, EU:C:2007:772, præmis 44).

28 Selv om en strejke udgør et konfliktmoment i forholdet mellem arbejdstagerne og arbejdsgiveren, hvis aktivitet strejken tilsigter at lamme, er den ikke desto mindre et af de mulige udtryk for arbejdsmarkedsforhandlinger, og den skal følgelig anses for at være en begivenhed, der er et led i den pågældende arbejdsgivers sædvanlige aktivitetsudøvelse, uafhængigt af de særlige kendetegn ved det pågældende arbejdsmarked eller den anvendelige nationale lovgivning med henblik på gennemførelsen af denne grundlæggende rettighed.

29 Denne fortolkning gælder også, når arbejdsgiveren som det er tilfældet i den foreliggende sag er et transporterende luftfartsselskab. Domstolen fastslog således i præmis 40-42 i dom af 17. april 2018, Krüsemann, at de transporterende luftfartsselskaber almindeligvis i forbindelse med udøvelsen af deres aktiviteter kan blive konfronteret med uenigheder eller endda konflikter med deres personale eller en del af dette personale. I lighed med de foranstaltninger til omstrukturering og reorganisering, der var omhandlet i den sag, som gav anledning til den nævnte dom, og de arbejdskonflikter, der kan følge deraf, henhører foranstaltninger vedrørende arbejdsvilkår og aflønning af et transporterende luftfartsselskabs personale under den normale forvaltning af nævnte luftfartsselskabs virksomhed.

30 En strejke, hvis formål begrænser sig til fra et luftfartsselskab at opnå en forhøjelse af piloternes løn, en ændring af disses arbejdstider og en større forudsigelighed for så vidt angår arbejdstid, udgør således en begivenhed, der er et led i dette selskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, navnlig når en sådan strejke sker inden for lovens rammer.

31 Det skal herefter afgøres, om en strejke, der har de kendetegn, som er nævnt i nærværende doms præmis 25, skal anses for at være en begivenhed, som ligger helt uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol.

32 I denne henseende bemærkes for det første, at eftersom strejkeretten for arbejdstagerne udgør en ret, der er sikret ved chartrets artikel 28, skal det forhold, at disse påberåber sig denne ret og som følge deraf udløser en strejke, anses for at være forudsigeligt for enhver arbejdsgiver, navnlig når strejken er blevet varslet.

33 Domstolen har i øvrigt allerede fastslået, at en strejke, der er varslet i overensstemmelse med den gældende nationale lovgivning, og som ifølge det oplyste også vil kunne omfatte områder, der påvirker aktiviteterne for en virksomhed, som oprindeligt ikke var berørt af denne strejke, ikke udgør en usædvanlig og uforudseelig begivenhed (dom af 7.5.1991, Organisationen Danske Slagterier, C-338/89, EU:C:1991:192, præmis 18).

34 Hvad angår tvisten i hovedsagen synes den omhandlede strejkes forudsigelighed at blive bekræftet af oplysningerne i forelæggelsesafgørelsen om, at piloternes fagforening allerede fra sommeren 2018 havde opsagt den kollektive overenskomst, der skulle have omfattet perioden fra 2017 til 2020, således at SAS ikke kunne være uvidende om, at piloterne havde til hensigt at stille krav. Det fremgår desuden ikke af de sagsakter, der er blevet fremlagt for Domstolen, at den i hovedsagen omhandlede strejke begyndte, uden at det ved lov fastsatte varsel var overholdt.

35 For det andet har arbejdsgiveren, eftersom en strejke udgør en forudsigelig begivenhed for denne, principielt midlerne til at forberede sig på en sådan og i givet fald til at afbøde konsekvenserne, således at denne i et vist omfang bevarer kontrollen over begivenhederne.

36 Som det fremgår af nærværende doms præmis 24, forholder det sig nemlig således, at det, for så vidt som begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes strengt, skal lægges til grund, at valget af ordet »usædvanlig« vidner om EU-lovgivers vilje til kun lade begrebet »usædvanlige omstændigheder« omfatte de omstændigheder, hvorover det transporterende luftfartsselskab ikke har nogen kontrol. Som enhver anden arbejdsgiver kan et transporterende luftfartsselskab, der er stillet over for en strejke iværksat af dets personale, som er begrundet i krav, der er knyttet til arbejdsvilkår og løn, ikke gøre gældende, at denne ikke havde nogen kontrol over denne strejke.

37 For at sikre den effektive virkning af den kompensationsforpligtelse, der er fastsat i artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, kan en strejke hos et transporterende luftfartsselskabs personale derfor ikke kvalificeres som en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 3, når denne strejke er knyttet til krav, der vedrører arbejdsforholdet mellem det nævnte luftfartsselskab og dets personale, som kan behandles inden for rammerne af selskabets interne arbejdsmarkedsdialog. Dette er netop tilfældet for så vidt angår lønforhandlinger.

38 Der kan i øvrigt ikke rejses tvivl om denne konstatering med henvisning til, at de krav, som de strejkende har fremsat, eventuelt er urimelige eller uforholdsmæssige, eller at de strejkende afslår et forligsforslag, eftersom fastlæggelsen af lønniveauet under alle omstændigheder henhører under arbejdsforholdet mellem arbejdsgiveren og dennes ansatte.

39 For det tredje fremgår det af Domstolens praksis vedrørende begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, at begivenheder, hvis oprindelse er »intern«, skal adskilles fra dem, hvis oprindelse er »ekstern« for det transporterende luftfartsselskab.

40 Under dette begreb – som sådanne »eksterne« begivenheder – henhører således en kollision mellem et fly og en fugl (jf. i denne retning dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 26), beskadigelse af et dæk på et luftfartøj forårsaget af en fremmed genstand, såsom en løs genstand, der befinder sig på en lufthavns start- og landingsbane (jf. i denne retning dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 34), forekomsten af benzin på en lufthavns start- og landingsbane, som har ført til, at start- og landingsbanen lukkes (jf. i denne retning dom af 26.6.2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, præmis 29), en kollision mellem et højderor på et fly, der befinder sig på sin standplads, og halefinnen på et fly tilhørende et andet luftfartsselskab, som skyldes flytningen af sidstnævnte (jf. i denne retning kendelse af 14.1.2021, Airhelp, C-264/20, ikke trykt i Sml., EU:C:2021:26, præmis 26), og også en skjult fabrikationsfejl eller sabotage- eller terrorhandlinger (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 26, og af 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 38).

41 Alle disse begivenheder har det til fælles, at de er følger af luftfartsselskabets aktivitet og af eksterne omstændigheder, som i praksis er mere eller mindre hyppige, men som luftfartsselskabet ikke har kontrol over, fordi deres oprindelse udspringer af en naturskabt faktisk omstændighed eller af handlinger foretaget af en tredjemand, såsom et andet luftfartsselskab eller en offentlig eller privat aktør, der griber ind i luftfarts- eller lufthavnsaktiviteten.

42 EU-lovgivers angivelse i 14. betragtning til forordning nr. 261/2004, hvorefter usædvanlige omstændigheder kan indtræffe som følge af strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift, viser således dennes hensigt om at henvise til strejker, der er eksterne i forhold til det pågældende luftfartsselskabs aktivitet. Det følger heraf, at der navnlig kan foreligge »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 3, når der er tale om strejke, der gennemføres af flyveledere eller lufthavnspersonale (jf. i denne retning dom af 4.10.2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Da sådanne strejker i øvrigt ikke er omfattet af dette luftfartsselskabs aktivitetsudøvelse og derfor ligger uden for dets faktiske kontrol, udgør de »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

44 Derimod udgør en strejke, der udløses og gennemføres af det pågældende luftfartsselskabs eget personale, herunder efter opfordring fra fagforeninger, en »intern« begivenhed for dette luftfartsselskab, eftersom fagforeningerne handler i det nævnte luftfartsselskabs arbejdstageres interesse.

45 Hvis en sådan strejke har sin oprindelse i krav, som kun de offentlige myndigheder kan opfylde, og som derfor ligger uden for det pågældende luftfartsselskabs kontrol, kan den imidlertid udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i den retspraksis, der er nævnt i nærværende doms præmis 23.

46 For det fjerde bemærkes, at antagelsen om, at en strejke, der er organiseret inden for lovens rammer, og som – således som beskrevet i nærværende doms præmis 25 – ikke henhører under begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, ikke kan påvirke det pågældende luftfartsselskabs grundlæggende rettigheder.

47 Det forhold, at der er iværksat en strejke, og at der er en risiko for, at selskabet skal betale den kompensation, der er fastsat i artikel 5, stk. 1, og i artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, til de passagerer, der har været udsat for en flyaflysning, kan nemlig ikke anses for at påvirke det væsentligste indhold af arbejdsgivernes forhandlingsret, der er omhandlet i chartrets artikel 28.

48 I denne henseende er det tilstrækkeligt at konstatere, at den omstændighed, at et luftfartsselskab på grund af en strejke, der er organiseret inden for lovens rammer blandt medlemmer af dets personale, stilles over for risikoen for at skulle betale en sådan kompensation, ikke tvinger det til at acceptere samtlige de strejkendes krav uden diskussion. Luftfartsselskabet er nemlig stadig i stand til at gøre virksomhedens interesser gældende, således at der opnås et tilfredsstillende kompromis for alle arbejdsmarkedsparter. Det kan således ikke lægges til grund, at luftfartsselskabet bliver frataget sin forhandlingsret, der er beskyttet i henhold til EU-retten, og at det på forhånd påtager sig rollen som den tabende part i arbejdskonflikten.

49 Hvad angår den af SAS hævdede tilsidesættelse både af friheden til at oprette og drive egen virksomhed og af selskabets ejendomsret, som er garanteret i henholdsvis artikel 16 og 17 i chartret, bemærkes, at friheden til at oprette og drive egen virksomhed og ejendomsretten ikke er absolutte rettigheder, og at de i en sammenhæng som den i hovedsagen omhandlede skal forliges med chartrets artikel 38, som i lighed med artikel 169 TEUF skal sikre et højere forbrugerbeskyttelsesniveau, herunder for flypassagerer, i Unionens politikker (jf. i denne retning dom af 31.1.2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, præmis 60, 62 og 63).

50 Vigtigheden af formålet om beskyttelse af forbrugerne, herunder også luftfartspassagererne, kan begrunde endog betydelige negative økonomiske konsekvenser for visse erhvervsdrivende (dom af 31.1.2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, præmis 48 og den deri nævnte retspraksis).

51 Henset til de ovenstående betragtninger skal det fastslås, at det forhold, at en strejke, der er organiseret inden for lovens rammer, og som har de kendetegn, der er nævnt i nærværende doms præmis 25, ikke kvalificeres som »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, ikke indebærer en tilsidesættelse af de grundlæggende rettigheder, som chartrets artikel 16, 17 og 28 garanterer et transporterende luftfartsselskab.

52 Under disse omstændigheder skal de forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en strejke, der indledes på opfordring af en fagforening for et transporterende luftfartsselskabs personale under iagttagelse af de betingelser, der er foreskrevet i den

nationale lovgivning bl.a. med hensyn til strejkevarsel, og som indledes med det formål at sikre opfyldelsen af de krav, der er fremsat af de ansatte i dette luftfartsselskab, og gennemføres af en personalekategori, der er uomgængeligt nødvendig for at gennemføre en flyvning, ikke er omfattet af begrebet »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse.

Sagsomkostninger

53 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Store Afdeling) for ret:

Artikel 5, stk. 3, i 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 skal fortolkes således, at en strejke, der indledes på opfordring af en fagforening for et transporterende luftfartsselskabs personale under iagttagelse af de betingelser, der er foreskrevet i den nationale lovgivning bl.a. med hensyn til strejkevarsel, og som indledes med det formål at sikre opfyldelsen af de krav, der er fremsat af de ansatte i dette luftfartsselskab, og gennemføres af en personalekategori, der er uomgængeligt nødvendig for at gennemføre en flyvning, ikke er omfattet af begrebet »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse.

Underskrifter