Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)

της 23ης Μαρτίου 2021 *

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Άρθρο 5, παράγραφος 3 – Κοινοί κανόνες αποζημίωσης των επιβατών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης – Απαλλαγή από την υποχρέωση αποζημίωσης – Έννοια των "έκτακτων περιστάσεων" – Νομίμως οργανωμένη απεργία των χειριστών αεροσκαφών – Περιστάσεις "εσωτερικές" και "εξωτερικές" προς τη δραστηριότητα του πραγματικού αερομεταφορέα – Άρθρα 16, 17 και 28 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Δεν θίγεται η επιχειρηματική ελευθερία, το δικαίωμα ιδιοκτησίας και το δικαίωμα διαπραγμάτευσης του αερομεταφορέα»

Στην υπόθεση C-28/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Attunda tingsrätt (πρωτοδικείο Attunda, Σουηδία) με απόφαση της 16ης Ιανουαρίου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 21 Ιανουαρίου 2020, στο πλαίσιο της δίκης

Airhelp Ltd

κατά

Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, Πρόεδρο, R. Silva de Lapuerta, Αντιπρόεδρο, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, A. Prechal, L. Bay Larsen, A. Kumin και N. Wahl, προέδρους τμήματος, T. von Danwitz, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby (εισηγητή), I. Jarukaitis, N. Jääskinen και J. Passer, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Pikamäe

γραμματέας: C. Strömholm, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζήτησης της 16ης Δεκεμβρίου 2020,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η Airhelp Ltd, εκπροσωπούμενη από την M. Bexelius, τον E. Arbrandt και τον S. Nilsson, advokater,

– η Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, εκπροσωπούμενη από τους F. Sjövall και J. Fermbäck, advokater,

* Γλώσσα διαδικασίας: η σουηδική.

– η Δανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον J. Nymann-Lindegren, τον M. Jespersen και την M. Wolff,

– η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους U. Kühne, M. Hellmann και J. Möller,

– η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον L. Aguilera Ruiz,

– η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την E. de Moustier και τον A. Ferrand,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον K. Simonsson, την N. Yerrell και την E. Ljung Rasmussen,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 16ης Μαρτίου 2021,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 3, 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) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ της Airhelp Ltd και της Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (στο εξής: SAS) με αντικείμενο την άρνηση της τελευταίας να αποζημιώσει τον S., στα δικαιώματα του οποίου έχει υποκατασταθεί η Airhelp, λόγω ματαίωσης της πτήσης του.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1, 14 και 15 του κανονισμού 261/2004 έχουν ως εξής:

«(1) Η ανάληψη δράσης από την [Ένωση] στο πεδίο των αερομεταφορών θα πρέπει να αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του επιβατικού κοινού. Θα πρέπει εξάλλου να ληφθούν πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις προστασίας των καταναλωτών.

[…]

(14) Όπως και δυνάμει της σύμβασης [για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η οποία συνήφθη στο Μόντρεαλ στις 28 Μαΐου 1999 και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 (ΕΕ 2001, L 194, σ. 38)], 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.

(15) Θα πρέπει να θεωρείται ότι υπάρχουν έκτακτες περιστάσεις εάν μια απόφαση διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε σχέση με συγκεκριμένο αεροσκάφος σε συγκεκριμένη ημέρα έχει ως αποτέλεσμα μακρά καθυστέρηση, ολονύκτια καθυστέρηση ή ματαίωση μιας ή περισσότερων πτήσεων του εν λόγω αεροσκάφους ακόμη και αν ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας είχε λάβει όλα τα εύλογα μέτρα για να αποφύγει τις καθυστερήσεις ή τις ματαιώσεις.»

4 Το άρθρο 2 του κανονισμού αυτού, το οποίο επιγράφεται «Ορισμοί», ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

[…]

β) “πραγματικός αερομεταφορέας”, αερομεταφορέας που πραγματοποιεί ή σκοπεύει να πραγματοποιήσει πτήση κατόπιν συμβάσεως με επιβάτη ή για λογαριασμό άλλου φυσικού ή νομικού προσώπου που έχει σύμβαση με τον επιβάτη·

[…]

ιβ) “ματαίωση”, η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως.»

5 Κατά το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ματαίωση»:

«1. Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

[…]

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.

[…]

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.

[…]»

6 Το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο επιγράφεται «Δικαίωμα αποζημίωσης», ορίζει στην παράγραφο 1 τα ακόλουθα:

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

α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων·

β) 400 ευρώ για όλες τις ενδοκοινοτικές πτήσεις άνω των 1 500 χιλιομέτρων και όλες τις άλλες πτήσεις μεταξύ 1 500 και 3 500 χιλιομέτρων·

γ) 600 ευρώ για όλες τις πτήσεις που δεν εμπίπτουν στα στοιχεία α) ή β).

[…]»

Το σουηδικό δίκαιο

7 Το άρθρο 45 του lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet [νόμου περί της συμμετοχής των εργαζομένων στις αποφάσεις που λαμβάνονται κατόπιν διαπραγματεύσεων (1976:580)] προβλέπει, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Όταν εργοδοτική οργάνωση, εργοδότης ή σωματείο εργαζομένων προτίθεται να αναλάβει συλλογική δράση ή να διευρύνει το πεδίο εφαρμογής εν εξελίξει δράσεως, οφείλει να προειδοποιεί εγγράφως το άλλο μέρος και τον Medlingsinstitutet [(Εθνικό Οργανισμό Διαμεσολάβησης, Σουηδία)] προ επτά τουλάχιστον εργασίμων ημερών. Ως “εργάσιμη ημέρα” νοείται κάθε ημέρα εκτός του Σαββάτου, της Κυριακής, των αργιών, καθώς και της παραμονής της εορτής του Αγίου Ιωάννου, της παραμονής των Χριστουγέννων και της 31ης Δεκεμβρίου. Η προθεσμία υπολογίζεται από τη συγκεκριμένη ώρα της ημέρας κατά την οποία αρχίζει η συλλογική δράση.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

8 Ο S. προέβη σε κράτηση θέσης σε πτήση εσωτερικού μεταξύ Malmö και Στοκχόλμης (Σουηδία). Η πτήση αυτή, η οποία επρόκειτο να πραγματοποιηθεί από την SAS στις 29 Απριλίου 2019, ματαιώθηκε την ίδια ημέρα λόγω απεργίας των χειριστών αεροσκαφών της εταιρίας αυτής στη Δανία, τη Σουηδία και τη Νορβηγία (στο εξής: επίμαχη απεργία).

9 Από τη δικογραφία που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο προκύπτει ότι το καλοκαίρι του 2018 οι συνδικαλιστικές οργανώσεις εκπροσώπησης των χειριστών αεροσκαφών της SAS στη Δανία, τη Σουηδία και τη Νορβηγία (στο εξής: συνδικαλιστικές οργανώσεις των χειριστών) αποφάσισαν να καταγγείλουν τη συλλογική σύμβαση που είχαν συνάψει με την SAS, η οποία κανονικά θα ίσχυε για το χρονικό διάστημα 2017-2020. Οι διαπραγματεύσεις για τη σύναψη νέας συλλογικής σύμβασης άρχισαν τον Μάρτιο 2019.

10 Εκτιμώντας ότι οι διαπραγματεύσεις αυτές απέτυχαν ή, πάντως, δεν παρουσίαζαν ουσιαστική πρόοδο, οι συνδικαλιστικές οργανώσεις των χειριστών κάλεσαν τα μέλη τους σε απεργία. Η επίμαχη απεργία άρχισε στις 26 Απριλίου 2019 και συνεχίστηκε μέχρι τις 2 Μαΐου 2019. Διήρκεσε, επομένως, επτά ημέρες και οδήγησε την SAS στη ματαίωση περισσότερων από 4 000 πτήσεων. Ως εκ τούτου, η εν λόγω απεργία επηρέασε περίπου 380 000 επιβάτες, μεταξύ των οποίων και ο S., ο οποίος μεταβίβασε στην Airhelp το δικαίωμά του να ζητήσει αποζημίωση από τη SAS λόγω ματαίωσης της πτήσης του.

11 Στις 2 Μαΐου 2019 συνήφθη νέα τριετής συλλογική σύμβαση, η οποία πρόκειται να ισχύσει μέχρι το 2022.

12 Η Airhelp άσκησε αγωγή ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, Attunda tingsrätt (πρωτοδικείου Attunda, Σουηδία), ζητώντας να υποχρεωθεί η SAS να της καταβάλει την αποζημίωση των 250 ευρώ που προβλέπεται από το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004, σε συνδυασμό με το άρθρο του 7, παράγραφος 1, στοιχείο α', πλέον τόκων υπερημερίας από τις 10 Σεπτεμβρίου 2019 και μέχρις εξοφλήσεως.

13 Η SAS ισχυρίζεται ότι δεν είναι υποχρεωμένη να καταβάλει τη ζητούμενη αποζημίωση, καθόσον η επίμαχη απεργία αποτέλεσε έκτακτη περίσταση η οποία δεν θα μπορούσε να αποφευχθεί, ακόμη και αν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα, λαμβανομένων υπόψη των υπερβολικών μισθολογικών αυξήσεων που διεκδικούσαν οι συνδικαλιστικές οργανώσεις των χειριστών.

14 Κατά την ίδια, η επίμαχη απεργία συνιστά «έκτακτη περίσταση», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, στο μέτρο που δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητάς της και εκφεύγει του αποτελεσματικού ελέγχου της. Ειδικότερα, η απόφαση τεσσάρων συνδικαλιστικών οργανώσεων να κηρύξουν ταυτόχρονα απεργία δεν εντάσσεται στην άσκηση της κανονικής δραστηριότητας της SAS, η οποία συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών. Επιπλέον, οι απεργίες είναι πολύ σπάνιες στη σουηδική αγορά εργασίας και η επίμαχη απεργία, η οποία επηρέασε κατ' αρχήν το σύνολο των χειριστών της SAS, ήταν μία από τις μεγαλύτερες που έχουν καταγραφεί ποτέ στη βιομηχανία αεροπορικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, η SAS δεν κατόρθωσε να αναδιοργανώσει τις δραστηριότητές της προκειμένου να είναι σε θέση να εκτελέσει τις προγραμματισμένες πτήσεις. Εξάλλου, δεδομένου ότι η επίμαχη απεργία ήταν νόμιμη, η SAS δεν μπορούσε να υποχρεώσει τους εργαζομένους να αναλάβουν εργασία.

15 Επιπλέον, η απάντηση που έδωσε το Δικαστήριο με την απόφαση της 17ης Απριλίου 2018, Krüsemann κ.λπ. (C-195/17, C-197/17 έως C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 έως C-286/17 και C-290/17 έως C-292/17, EU:C:2018:258, στο εξής: απόφαση Krüsemann), σύμφωνα με την οποία η «αδέσποτη απεργία» συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας πραγματικού αερομεταφορέα, δεν μπορεί να τύχει εφαρμογής στην υπόθεση της κύριας δίκης. Ειδικότερα, η επίμαχη απεργία δεν οφειλόταν σε μέτρο που έλαβε η SAS ούτε αποτέλεσε αυθόρμητη απάντηση του προσωπικού της SAS σε δικό της μέτρο συνήθους διαχείρισης.

16 Τέλος, εν πάση περιπτώσει, στο μέτρο που, σύμφωνα με το σουηδικό δίκαιο, η προαναγγελία για την απεργία πρέπει να υποβληθεί μία μόλις εβδομάδα πριν την έναρξη της απεργίας, η SAS δεν μπορούσε να απαλλαγεί από την υποχρέωση αποζημίωσης που προβλέπεται από το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημείο i, σε συνδυασμό με το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 261/2004.

17 Από την πλευρά της, η Airhelp αμφισβητεί τον χαρακτηρισμό της επίμαχης απεργίας ως «έκτακτης περίστασης», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού. Ισχυρίζεται ότι η σύναψη συλλογικών συμβάσεων εντάσσεται όντως στη συνήθη πορεία των υποθέσεων μιας αεροπορικής εταιρίας και ότι, επ' ευκαιρία αυτής, είναι δυνατόν να ανακύψουν εργασιακές διενέξεις. Επιπλέον, κατά τις διαπραγματεύσεις για τη σύναψη αυτών των συμβάσεων, τα μέρη έχουν τη δυνατότητα να καταφεύγουν σε συλλογικές δράσεις, όπως είναι η απεργία και η ανταπεργία. Εν πάση περιπτώσει, λαμβανομένης υπόψη της εξέλιξης των μισθών των χειριστών της SAS κατά τα προηγούμενα έτη, η εν λόγω εργασιακή διένεξη μπορούσε να προβλεφθεί από την εταιρία αυτή.

18 Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται, επομένως, εάν η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, περιλαμβάνει την απεργία που έχει εξαγγελθεί από τις συνδικαλιστικές οργανώσεις εργαζομένων κατόπιν προειδοποίησης και κηρύσσεται νομίμως.

19 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Attunda tingsrätt (πρωτοδικείο Attunda) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Συνιστά η απεργία των χειριστών αεροσκαφών που απασχολούνται από αερομεταφορέα και είναι απαραίτητοι για την πραγματοποίηση των πτήσεων "έκτακτη περίσταση" υπό την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, όταν η απεργία δεν συνδέεται με μέτρο που αποφάσισε ή ανακοίνωσε ο αερομεταφορέας, αλλά πραγματοποιείται νόμιμα και κατόπιν προειδοποιήσεως από συνδικαλιστικές οργανώσεις των εργαζομένων, στο πλαίσιο συνδικαλιστικής δράσης που σκοπό έχει να αναγκάσει τον αερομεταφορέα σε αύξηση μισθών, παροχή επιδομάτων ή τροποποίηση των συνθηκών εργασίας, προκειμένου να ικανοποιηθούν τα αιτήματα των συνδικαλιστικών οργανώσεων των εργαζομένων;

2) Επηρεάζει την απάντηση στο πρώτο ερώτημα ο εύλογος χαρακτήρας των αιτημάτων των οργανώσεων εργαζομένων και, ειδικότερα, το γεγονός ότι η διεκδικούμενη μισθολογική αύξηση είναι σαφώς μεγαλύτερη από τις κατά κανόνα εφαρμοζόμενες μισθολογικές αυξήσεις στην οικεία εθνική αγορά εργασίας;

3) Επηρεάζει την απάντηση στο πρώτο ερώτημα το γεγονός ότι ο αερομεταφορέας, προκειμένου να αποτραπεί η απεργία, αποδέχεται πρόταση συμβιβασμού του εθνικού οργανισμού που είναι αρμόδιος για τη διαμεσολάβηση στις συλλογικές εργατικές διαφορές, ενώ αντιθέτως οι συνδικαλιστικές οργανώσεις των εργαζομένων απορρίπτουν την πρόταση αυτή;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

20 Με τα τρία ερωτήματά του, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι συνιστά «έκτακτη περίσταση» κατά τη διάταξη αυτή η απεργιακή κινητοποίηση η οποία πραγματοποιείται μετά από πρόσκληση συνδικαλιστικής οργάνωσης του προσωπικού πραγματικού αερομεταφορέα, τηρουμένων των προϋποθέσεων που προβλέπονται από την εθνική νομοθεσία και ιδίως της επιβαλλόμενης από αυτήν προθεσμίας προειδοποίησης, αποσκοπεί στην προβολή των διεκδικήσεων των εργαζομένων του εν λόγω αερομεταφορέα και συμμετέχουν σε αυτήν μία ή περισσότερες κατηγορίες προσωπικού των οποίων η παρουσία είναι αναγκαία για την πραγματοποίηση μιας πτήσης.

21 Υπενθυμίζεται εκ προοιμίου ότι, σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης, το άρθρο 5 του κανονισμού 261/2004 προβλέπει ότι οι θιγόμενοι επιβάτες δικαιούνται αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα, σύμφωνα με το άρθρο του 7, παράγραφος 1, εκτός αν έχουν προηγουμένως ενημερωθεί για τη ματαίωση αυτή εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στην παράγραφο 1, στοιχείο γ', σημεία i έως iii, του εν λόγω άρθρου 5.

22 Ωστόσο, το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 14 και 15 του ίδιου κανονισμού, απαλλάσσει τον πραγματικό αερομεταφορέα από την εν λόγω υποχρέωση αποζημίωσης, εφόσον είναι σε θέση 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. Επιπλέον, σε περίπτωση επέλευσης τέτοιων περιστάσεων, απόκειται και πάλι στον πραγματικό αερομεταφορέα να αποδείξει ότι έλαβε τα κατάλληλα για την περίσταση μέτρα, χρησιμοποιώντας όλες τις δυνατότητες που διέθετε σε προσωπικό ή υλικά μέσα, καθώς και τις χρηματοοικονομικές του δυνατότητες, προκειμένου να αποτρέψει τη ματαίωση της συγκεκριμένης πτήσης. Δεν μπορεί, εντούτοις, να απαιτηθεί από αυτόν να υποβληθεί σε θυσίες που υπερβαίνουν τις δυνατότητες της επιχείρησής του στο δεδομένο χρονικό σημείο (πρβλ. απόφαση της 11ης Ιουνίου 2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψη 36 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

23 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, μπορούν να χαρακτηριστούν ως «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, τα γεγονότα εκείνα τα οποία, ως εκ της φύσεως ή των αιτίων τους, δεν συνδέονται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα και επί των οποίων αυτός δεν έχει πραγματικό έλεγχο, οι δε δύο αυτές προϋποθέσεις πρέπει να συντρέχουν σωρευτικώς και να εξετάζονται κατά περίπτωση (πρβλ. αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 23, της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψη 36, της 17ης Απριλίου 2018, Krüsemann, σκέψεις 32 και 34, και της 11ης Ιουνίου 2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, σκέψη 37).

24 Τούτου δοθέντος, λαμβανομένου υπόψη, αφενός, του σκοπού του κανονισμού αυτού, όπως εξαγγέλλεται στην αιτιολογική σκέψη 1, να εξασφαλίσει υψηλό επίπεδο προστασίας των επιβατών και, αφετέρου, του ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού αποτελεί παρέκκλιση από την αρχή του δικαιώματος αποζημιώσεως των επιβατών σε περίπτωση ματαίωσης της πτήσης τους, η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων», κατά την εν λόγω διάταξη, πρέπει να τυγχάνει συσταλτικής ερμηνείας (απόφαση της 17ης Απριλίου 2018, Krüsemann, σκέψη 36 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

25 Σε αυτό ακριβώς το πλαίσιο πρέπει να εκτιμηθεί αν μπορεί να συνιστά «έκτακτη περίσταση», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, όπως αυτό έχει ερμηνευθεί από το Δικαστήριο στη νομολογία του που μνημονεύεται στη σκέψη 23 της παρούσας απόφασης, απεργιακή κινητοποίηση η οποία πραγματοποιείται μετά από πρόσκληση συνδικαλιστικής οργάνωσης του προσωπικού πραγματικού αερομεταφορέα, τηρουμένων των προϋποθέσεων που προβλέπονται από την εθνική νομοθεσία και ιδίως της επιβαλλόμενης από αυτήν προθεσμίας προειδοποίησης, αποσκοπεί στην προβολή των διεκδικήσεων των εργαζομένων του εν λόγω μεταφορέα και συμμετέχουν σε αυτήν μία ή περισσότερες κατηγορίες προσωπικού των οποίων η παρουσία είναι αναγκαία για την πραγματοποίηση μιας πτήσης.

26 Κατ’ αρχάς, πρέπει να καθοριστεί αν μια απεργία που παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά που μνημονεύθηκαν στην προηγούμενη σκέψη μπορεί να συνιστά, ως εκ της φύσεως ή της προελεύσεώς της, γεγονός το οποίο δεν συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του οικείου αερομεταφορέα.

27 Επισημαίνεται συναφώς ότι το δικαίωμα ανάληψης συλλογικής δράσης, συμπεριλαμβανομένης της απεργίας, συνιστά θεμελιώδες δικαίωμα, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 28 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Χάρτης) και προστατεύεται σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης και τις εθνικές νομοθεσίες και πρακτικές (πρβλ. απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2007, International Transport Workers’ Federation και Finnish Seamen’s Union, C-438/05, EU:C:2007:772, σκέψη 44).

28 Μολονότι αποτυπώνει μια στιγμή σύγκρουσης στις σχέσεις μεταξύ εργαζομένων και εργοδότη και αποσκοπεί στην παράλυση της δραστηριότητας του δεύτερου, η απεργία παραμένει εντούτοις μία από τις πιθανές εκφράσεις της συλλογικής διαπραγμάτευσης και, ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρηθεί ότι συνδέεται αναπόσπαστα με την κανονική άσκηση της δραστηριότητας του συγκεκριμένου εργοδότη, ανεξαρτήτως των ιδιαιτεροτήτων της συγκεκριμένης αγοράς εργασίας ή της εφαρμοστέας εθνικής νομοθεσίας όσον αφορά την άσκηση του θεμελιώδους αυτού δικαιώματος.

29 Η ερμηνεία αυτή πρέπει να ισχύει και στην περίπτωση στην οποία ο εργοδότης είναι πραγματικός αερομεταφορέας, όπως στην κρινόμενη υπόθεση. Πράγματι, στις σκέψεις 40 έως 42 της απόφασης της 17ης Απριλίου 2018, Krüsemann, το Δικαστήριο έκρινε ότι, κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων, οι αερομεταφορείς είναι δυνατόν να έλθουν αντιμέτωποι, κατά την άσκηση της δραστηριότητάς τους, με διαφωνίες ή ακόμη και με συγκρούσεις με τα μέλη του προσωπικού τους ή με τμήμα του προσωπικού αυτού. Όπως, όμως, και τα μέτρα τα οποία αφορούσε η απόφαση εκείνη, μέτρα αναδιάρθρωσης και

αναδιοργάνωσης και οι κοινωνικές συγκρούσεις που ενδέχεται να προκύψουν από αυτά, μέτρα σχετικά με τους όρους εργασίας και αμοιβής του προσωπικού πραγματικού αερομεταφορέα εμπίπτουν στη συνήθη διαχείριση των δραστηριοτήτων του εν λόγω αερομεταφορέα.

30 Επομένως, μια απεργία της οποίας ο σκοπός περιορίζεται στο να εξασφαλίσει από μια επιχείρηση αερομεταφορών αύξηση του μισθού των χειριστών, τροποποίηση των ωραρίων εργασίας τους και μεγαλύτερη προβλεψιμότητα όσον αφορά τον χρόνο εργασίας συνιστά γεγονός που συνδέεται αναπόσπαστα με τη συνήθη άσκηση της δραστηριότητας της επιχείρησης, ιδίως όταν η απεργία έχει νομίμως οργανωθεί.

31 Στη συνέχεια, πρέπει να εκτιμηθεί αν μια απεργία με τα χαρακτηριστικά που μνημονεύονται στη σκέψη 25 της παρούσας απόφασης πρέπει να θεωρηθεί ως γεγονός που εκφεύγει εντελώς από τον αποτελεσματικό έλεγχο του αερομεταφορέα.

32 Επισημαίνεται συναφώς, πρώτον, ότι, εφόσον η απεργία συνιστά δικαίωμα των εργαζομένων, το οποίο κατοχυρώνεται στο άρθρο 28 του Χάρτη, η επίκλησή του από αυτούς και η συνακόλουθη κινητοποίησή τους προς την κατεύθυνση αυτή πρέπει να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στα όρια του προβλέψιμου για κάθε εργοδότη, ιδίως όταν της απεργίας αυτής έχει προηγηθεί προειδοποίηση.

33 Εξάλλου, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι απεργία της οποίας προηγήθηκε η από τον νόμο προβλεπόμενη προειδοποίηση και σχετικά με την οποία ανακοινώθηκε ότι μπορούσε να επεκταθεί σε τομείς που επηρεάζουν τις δραστηριότητες επιχείρησης την οποία δεν αφορούσε αρχικώς η απεργία αυτή δεν αποτελεί γεγονός ασύνηθες ή απρόβλεπτο (απόφαση της 7ης Μαΐου 1991, Organisationen Danske Slagterier, C-338/89, EU:C:1991:192, σκέψη 18).

34 Όσον αφορά την υπόθεση της κύριας δίκης, ο προβλέψιμος χαρακτήρας της επίμαχης απεργίας φαίνεται να επαληθεύεται, καθώς από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι, ήδη από το καλοκαίρι του 2018, οι συνδικαλιστικές οργανώσεις των χειριστών είχαν καταγγείλει τη συλλογική σύμβαση που προοριζόταν να καλύψει το χρονικό διάστημα 2017-2020 και ότι, ως εκ τούτου, η SAS δεν ήταν δυνατόν να αγνοεί ότι οι χειριστές σκόπευαν να προβάλουν διεκδικήσεις. Επιπλέον, από τη δικογραφία που υποβλήθηκε στο Δικαστήριο δεν προκύπτει ότι η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης απεργία άρχισε χωρίς να προηγηθεί η προβλεπόμενη από τον νόμο προειδοποίηση.

35 Δεύτερον, δεδομένου ότι η απεργία αποτελεί προβλέψιμο ενδεχόμενο για τον εργοδότη, αυτός διαθέτει κατ' αρχήν τα μέσα να προετοιμαστεί γι' αυτήν και να μετριάσει, ενδεχομένως, τις συνέπειές της, με αποτέλεσμα να διατηρεί, σε κάποιον βαθμό, έναν έλεγχο επί των εξελίξεων.

36 Πράγματι, όπως προκύπτει από τη σκέψη 24 της παρούσας απόφασης, στο μέτρο που η έννοια των «έκτακτων περιστάσεων», κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, πρέπει να τυγχάνει συσταλτικής ερμηνείας, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η επιλογή του όρου «έκτακτος» μαρτυρεί τη βούληση του νομοθέτη της Ένωσης να περιλάβει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων» μόνον τις περιστάσεις επί των οποίων ο πραγματικός αερομεταφορέας δεν ασκεί κανέναν έλεγχο. Όπως, όμως, κάθε εργοδότης, ο πραγματικός αερομεταφορέας που αντιμετωπίζει απεργία του προσωπικού του με την οποία προβάλλονται διεκδικήσεις που αφορούν τους όρους εργασίας και αμοιβής δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι δεν έχει κανέναν έλεγχο επί της κινητοποίησης αυτής.

37 Ως εκ τούτου, προκειμένου να διασφαλιστεί η πρακτική αποτελεσματικότητα της υποχρέωσης αποζημίωσης, όπως αυτή κατοχυρώνεται από το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004, η απεργία του προσωπικού πραγματικού αερομεταφορέα δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «έκτακτη περίσταση», κατά την έννοια του άρθρου του 5, παράγραφος 3, όταν συνδέεται με διεκδικήσεις οι οποίες αφορούν τις εργασιακές σχέσεις μεταξύ του εν λόγω μεταφορέα και του προσωπικού του και μπορούν να εξεταστούν στο πλαίσιο του κοινωνικού διαλόγου εντός της επιχείρησης. Πρόκειται ακριβώς για την περίπτωση των διαπραγματεύσεων που αφορούν τους μισθούς.

38 Εξάλλου, η διαπίστωση αυτή δεν αναιρείται από τον ενδεχομένως παράλογο ή δυσανάλογο χαρακτήρα των διεκδικήσεων που προβάλλονται από τους απεργούς, ή ακόμη και από την άρνησή τους να δεχθούν πρόταση συμβιβασμού, καθώς ο καθορισμός του ύψους των μισθών εμπίπτει, εν πάση περιπτώσει, στο πεδίο των εργασιακών σχέσεων μεταξύ του εργοδότη και των εργαζομένων του.

39 Τρίτον, από τη νομολογία του Δικαστηρίου σχετικά με την έννοια των «έκτακτων περιστάσεων», όπως μνημονεύεται στο άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, προκύπτει ότι τα γεγονότα των οποίων η αιτία είναι «εσωτερική» πρέπει να διακρίνονται από εκείνα που οφείλονται σε αιτία «εξωτερική» προς τον πραγματικό αερομεταφορέα.

40 Εμπίπτουν, έτσι, στην έννοια των «εξωτερικών» περιστάσεων η πρόσκρουση πτηνού σε αεροσκάφος (πρβλ. απόφαση της 4ης Μαΐου 2017, Pešková και Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, σκέψη 26), η βλάβη σε ελαστικό αεροσκάφους η οποία προκλήθηκε από ξένο αντικείμενο, όπως εγκαταλελειμμένο θραύσμα στον διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης του αεροδρομίου (πρβλ. απόφαση της 4ης Απριλίου 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, σκέψη 34), η παρουσία καυσίμων σε διάδρομο προσγείωσης/απογείωσης η οποία επέφερε τη διακοπή λειτουργίας του διαδρόμου αυτού (πρβλ. απόφαση της 26ης Ιουνίου 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, σκέψη 29), η σύγκρουση του πηδαλίου βάθους αεροσκάφους εν στάσει και του πτερυγίου αεροσκάφους άλλης αεροπορικής εταιρίας, η οποία προκλήθηκε από τη μετακίνηση του τελευταίου (πρβλ. διάταξη της 14ης Ιανουαρίου 2021, Airhelp, C-264/20, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2021:26, σκέψη 26), αλλά και αφανές κατασκευαστικό ελάττωμα ή ακόμη και πράξεις δολιοφθοράς ή τρομοκρατικές ενέργειες (πρβλ. αποφάσεις της 22ας Δεκεμβρίου 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, σκέψη 26, και της 17ης Σεπτεμβρίου 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, σκέψη 38).

41 Όλα αυτά τα γεγονότα έχουν ως κοινό χαρακτηριστικό ότι προκύπτουν από τη δραστηριότητα του αερομεταφορέα και από εξωτερικές περιστάσεις κατά το μάλλον ή ήττον συχνές στην πράξη, αλλά και ότι ο αερομεταφορέας δεν έχει έλεγχο επ' αυτών, διότι οφείλονται σε φυσικό γεγονός ή σε ενέργεια τρίτου, όπως άλλου αερομεταφορέα ή δημόσιου ή ιδιωτικού φορέα που παρεμβαίνει στην αεροπορική δραστηριότητα ή στη δραστηριότητα εντός του αεροδρομίου.

42 Επομένως, αναφέροντας στην αιτιολογική σκέψη 14 του κανονισμού 261/2004 ότι είναι δυνατόν να προκύψουν έκτακτες περιστάσεις, ιδίως σε περίπτωση απεργιών που επηρεάζουν τη λειτουργία του πραγματικού αερομεταφορέα, ο νομοθέτης της Ένωσης εννοούσε τις απεργίες που είναι άσχετες προς τη δραστηριότητα του αερομεταφορέα. Ως εκ τούτου, είναι ιδιαιτέρως πιθανόν να αποτελούν «έκτακτες περιστάσεις», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού, οι απεργιακές κινητοποιήσεις των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας ή του προσωπικού του αεροδρομίου (πρβλ. απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Τέτοιες απεργιακές κινητοποιήσεις, δεδομένου ότι δεν εμπίπτουν στην άσκηση της δραστηριότητας του εν λόγω μεταφορέα και, επομένως, εκφεύγουν του πραγματικού του ελέγχου, συνιστούν «έκτακτες περιστάσεις» κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004.

44 Αντιθέτως, μια απεργία την οποία κήρυξαν και στην οποία συμμετέχουν μέλη του προσωπικού της εταιρίας αερομεταφορών συνιστά «εσωτερικό» της εταιρίας γεγονός, ακόμη και αν πρόκειται για απεργία που κηρύχθηκε μετά από πρόσκληση των συνδικαλιστικών οργανώσεων, εφόσον αυτές παρεμβαίνουν προς το συμφέρον των εργαζομένων της.

45 Αν, ωστόσο, η απεργία αυτή οφείλεται σε διεκδικήσεις τις οποίες μόνον οι δημόσιες αρχές μπορούν να ικανοποιήσουν και οι οποίες, συνεπώς, εκφεύγουν του αποτελεσματικού ελέγχου του οικείου αερομεταφορέα, μπορεί να αποτελέσει «έκτακτη περίσταση» κατά την έννοια της νομολογίας που υπενθυμίζεται στη σκέψη 23 της παρούσας απόφασης.

46 Τέταρτον, το να θεωρηθεί ότι μια νομίμως οργανωμένη απεργία, όπως αυτή που περιγράφεται στη σκέψη 25 της παρούσας απόφασης, δεν εμπίπτει στην έννοια των «έκτακτων περιστάσεων», κατά το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, δεν μπορεί να θίξει τα θεμελιώδη δικαιώματα του οικείου αερομεταφορέα.

47 Πράγματι, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι θίγουν το βασικό περιεχόμενο του δικαιώματος διαπραγμάτευσης του εργοδότη, όπως αυτό προβλέπεται από το άρθρο 28 του Χάρτη, η ύπαρξη απεργιακής κινητοποίησης και ο κίνδυνος να υποχρεωθεί ο αερομεταφορέας να καταβάλει αποζημίωση στους επιβάτες των οποίων η πτήση ματαιώθηκε, σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1, και με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 261/2004.

48 Αρκεί συναφώς η διαπίστωση ότι το γεγονός ότι ένας αερομεταφορέας, λόγω νομίμως οργανωμένης απεργίας μελών του προσωπικού του, αντιμετωπίζει τον κίνδυνο να υποχρεωθεί να καταβάλει την αποζημίωση αυτή, δεν τον υποχρεώνει να αποδεχθεί ασυζητητί το σύνολο των διεκδικήσεων των απεργών. Πράγματι, ο αερομεταφορέας εξακολουθεί να είναι σε θέση να προασπίσει τα συμφέροντα της εταιρίας, ούτως ώστε να επιτευχθεί ικανοποιητικός συμβιβασμός για όλους τους κοινωνικούς εταίρους. Δεν μπορεί, επομένως, να θεωρηθεί ότι ο αερομεταφορέας στερείται την προστατευόμενη από το δίκαιο της Ένωσης ελευθερία διαπραγμάτευσης και ότι περιέρχεται εκ των προτέρων στη θέση του ηττημένου της εργασιακής διένεξης.

49 Όσον αφορά την προβαλλόμενη από την SAS προσβολή τόσο της επιχειρηματικής ελευθερίας της όσο και του δικαιώματός της ιδιοκτησίας, τα οποία κατοχυρώνονται αντιστοίχως από τα άρθρα 16 και 17 του Χάρτη, υπενθυμίζεται ότι η επιχειρηματική ελευθερία και το δικαίωμα ιδιοκτησίας δεν συνιστούν απόλυτες προνομίες και ότι, σε πλαίσιο όπως το επίμαχο στην κύρια δίκη, πρέπει να συμβιβάζονται με το άρθρο 38 του Χάρτη, το οποίο, όπως και το άρθρο 169 ΣΛΕΕ, επιδιώκει με τις πολιτικές της Ένωσης να διασφαλίσει υψηλό επίπεδο προστασίας των καταναλωτών, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών αεροπορικών πτήσεων (πρβλ. απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψεις 60, 62 και 63).

50 Η σημασία που έχει ο σκοπός προστασίας των καταναλωτών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οι επιβάτες των αεροσκαφών, μπορεί να δικαιολογήσει τις αρνητικές οικονομικές συνέπειες που ενδέχεται να προκύπτουν για ορισμένους επιχειρηματίες, ακόμη και αν οι συνέπειες αυτές είναι σημαντικές (απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, σκέψη 48 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

51 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το να μην χαρακτηριστεί ως «έκτακτη περίσταση», κατά την έννοια του άρθρου 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004, απεργία η οποία έχει νομίμως οργανωθεί και παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά που μνημονεύονται στη σκέψη 25 της παρούσας απόφασης δεν μπορεί να θίξει τα θεμελιώδη δικαιώματα τα οποία εγγυώνται στον πραγματικό αερομεταφορέα τα άρθρα 16, 17 και 28 του Χάρτη.

52 Υπό τις συνθήκες αυτές, στα υποβληθέντα ερωτήματα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι δεν συνιστά «έκτακτη περίσταση» κατά τη διάταξη αυτή η απεργιακή κινητοποίηση η οποία πραγματοποιείται μετά από πρόσκληση συνδικαλιστικής οργάνωσης του προσωπικού πραγματικού αερομεταφορέα, τηρουμένων των προϋποθέσεων που προβλέπει η εθνική νομοθεσία και ιδίως της επιβαλλόμενης από αυτήν προθεσμίας προειδοποίησης, αποσκοπεί στην προβολή των διεκδικήσεων των εργαζομένων του εν λόγω μεταφορέα και συμμετέχει σε αυτήν κατηγορία προσωπικού απαραίτητη για την πραγματοποίηση μιας πτήσης.

Επί των δικαστικών εξόδων

53 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαίνεται:

Το άρθρο 5, παράγραφος 3, 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) αριθ. 295/91, έχει την έννοια ότι δεν συνιστά «έκτακτη περίσταση» κατά τη διάταξη αυτή η απεργιακή κινητοποίηση η οποία πραγματοποιείται μετά από πρόσκληση συνδικαλιστικής οργάνωσης του προσωπικού πραγματικού αερομεταφορέα, τηρουμένων των προϋποθέσεων που προβλέπει η εθνική νομοθεσία και ιδίως της επιβαλλόμενης από αυτήν προθεσμίας προειδοποίησης, αποσκοπεί στην προβολή των διεκδικήσεων των εργαζομένων του εν λόγω μεταφορέα και συμμετέχει σε αυτήν κατηγορία προσωπικού απαραίτητη για την πραγματοποίηση μιας πτήσης.

(υπογραφές)