Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (suuri jaosto)

23 päivänä maaliskuuta 2021 *

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Asetus (EY) N:o 261/2004 – 5 artiklan 3 kohta – Matkustajille lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevat yhteiset säännöt – Korvausvelvollisuudesta vapautuminen – Poikkeuksellisten olosuhteiden käsite – Lainsäädännön puitteissa järjestetty lentäjien lakko – Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan nähden ”sisäiset” ja ”ulkoiset” olosuhteet – Euroopan unionin perusoikeuskirjan 16, 17 ja 28 artikla – Lentoliikenteen harjoittajan elinkeinovapautta, omaisuudensuojaa ja neuvotteluoikeutta ei ole loukattu

Asiassa C-28/20,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Attunda tingsrätt (Attundan käräjäoikeus, Ruotsi) on esittänyt 16.1.2020 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 21.1.2020, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Airhelp Ltd

vastaan

Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (suuri jaosto),

toimien kokoonpanossa: presidentti K. Lenaerts, varapresidentti R. Silva de Lapuerta, jaostojen puheenjohtajat J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, A. Prechal, L. Bay Larsen, A. Kumin ja N. Wahl sekä tuomarit T. von Danwitz, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby (esittelevä tuomari), I. Jarukaitis, N. Jääskinen ja J. Passer,

julkisasiamies: P. Pikamäe,

kirjaaja: hallintovirkamies C. Strömholm,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 16.12.2020 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Airhelp Ltd, edustajinaan M. Bexelius, E. Arbrandt ja S. Nilsson, advokater,

– Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, edustajinaan F. Sjövall ja J. Fermbäck, advokater,

– Tanskan hallitus, asiamiehinään J. Nymann-Lindegren, M. Jespersen ja M. S. Wolff,

* Oikeudenkäyntikieli: ruotsi.

– Saksan hallitus, asiamiehinään U. Kühne, M. Hellmann ja J. Möller,

– Espanjan hallitus, asiamiehenään L. Aguilera Ruiz,

– Ranskan hallitus, asiamiehinään E. de Moustier ja A. Ferrand,

– Euroopan komissio, asiamiehinään K. Simonsson, N. Yerrell ja E. Ljung Rasmussen,

kuultuaan julkisasiamiehen 16.3.2021 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö 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 (EUVL 2004, L 46, s. 1) 5 artiklan 3 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Airhelp Ltd ja Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (jäljempänä SAS) ja joka koskee sitä, että SAS on kieltäytynyt maksamasta S:lle, jonka oikeudet on siirretty Airhelpille, korvausta S:n lennon peruuttamisesta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 1, 14 ja 15 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) Lentoliikenteen alalla toteutettavalla [unionin] toiminnalla olisi pyrittävä muun muassa varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso. Lisäksi olisi otettava kaikilta osin huomioon kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset.

– –

(14) [Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen, joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL 2001, L 194, s. 38),] 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 epävakaissa oloissa, sääolosuhteiden ollessa kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat, turvallisuusriskien ja odottamattomien lentoturvallisuuteen vaikuttavien puutteiden ilmetessä ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa.

(15) Poikkeuksellisten olosuhteiden olisi katsottava vallitsevan, jos ilmaliikenteen hallintaa koskevan päätöksen vaikutus tiettyyn lentokoneeseen jonakin tiettynä päivänä aiheuttaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kyseisen lentokoneen yhden tai useamman lennon pitkäaikaisen

viivästymisen, lennon siirtymisen seuraavaan päivään tai sen peruutuksen, vaikka lentoliikenteen harjoittaja on ryhtynyt kaikkiin kohtuullisiin järjestelyihin välttääkseen viivästykset tai peruutukset.”

4 Kyseisen asetuksen 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

– –

b) ’lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla’ lentoliikenteen harjoittajaa, joka suorittaa tai aikoo suorittaa lennon joko matkustajan kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti tai sellaisen toisen oikeushenkilön tai luonnollisen henkilön puolesta, joka on tehnyt matkustajan kanssa sopimuksen;

– –

l) ’peruuttamisella’ sitä, että aikataulun mukainen lento, jolle ainakin yksi paikka oli varattu, ei toteudu.”

5 Mainitun asetuksen 5 artiklassa, jonka otsikko on ”Peruuttaminen”, 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 ja 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 ja hän saapuisi määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

– –

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.

– –”

6 Saman asetuksen 7 artiklan, jonka otsikko on ”Oikeus korvaukseen”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

a) 250 euroa lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 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.

_ –”

Ruotsin oikeus

7 Yhteistoiminnasta yrityksissä annetun lain (1976:580) (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 [(työriitojen sovitteluelin, Ruotsi)] vähintään seitsemän työpäivää aiemmin. Työpäiviä ovat kaikki päivät lukuun ottamatta lauantaita, sunnuntaita, muita yleisiä pyhäpäiviä, juhannusaattoa, jouluaattoa ja uudenvuodenaattoa. Määräaika lasketaan vastaavasta vuorokaudenajasta sinä päivänä, jolloin työtaistelutoimi on tarkoitus käynnistää.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

8 S. oli varannut paikan maan sisäiseltä lennolta Malmöstä Tukholmaan (Ruotsi). Tämä lento, jonka SAS:n oli määrä liikennöidä 29.4.2019, peruutettiin samana päivänä SAS:n Tanskassa, Ruotsissa ja Norjassa toimivien lentäjien lakon vuoksi (jäljempänä kyseessä oleva lakko).

9 Unionin tuomioistuimen käytettävissä olevasta asiakirja-aineistosta ilmenee, että SAS:n lentäjiä edustavat työntekijäjärjestöt Tanskassa, Ruotsissa ja Norjassa (jäljempänä lentäjien ammattiliitot) päättivät kesällä 2018 irtisanoa SAS:n kanssa tehdyn työehtosopimuksen, joka olisi muussa tapauksessa ollut voimassa vuosina 2017–2020. Neuvottelut uudesta työehtosopimuksesta käynnistettiin maaliskuussa 2019.

10 Lentäjien ammattiliitot katsoivat, että neuvottelut olivat kariutuneet tai etteivät ne ainakaan olleet edenneet riittävästi, joten ne antoivat jäsenilleen lakkokehotuksen. Kyseessä oleva lakko alkoi 26.4.2019 ja jatkui 2.5.2019 saakka. Lakko kesti siis seitsemän päivää, ja sen vuoksi SAS peruutti yli 4 000 lentoa. Lakko vaikutti noin 380 000 matkustajaan, muun muassa S:ään, joka luovutti Airhelpille mahdollisen oikeutensa saada korvausta SAS:ltä lennon peruuttamisesta.

11 2.5.2019 tehtiin uusi kolmen vuoden pituinen työehtosopimus, jota on siis tarkoitus soveltaa vuoteen 2022 saakka.

12 Airhelp nosti ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa eli Attunda tingsrättissä (Attundan käräjäoikeus, Ruotsi) kanteen, jossa se vaati, että SAS velvoitetaan maksamaan sille asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 7 artiklan 1 kohdan a alakohdan kanssa, tarkoitettu 250 euron korvaus viivästyskorkoineen 10.9.2019 alkaen, kunnes määrä on suoritettu.

13 SAS katsoo, ettei sen tarvinnut maksaa vaadittua korvausta, koska kyseessä oleva lakko oli poikkeuksellinen olosuhde, jota ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu, kun otetaan huomioon se, että lentäjien ammattiliittojen esittämät palkankorotusvaatimukset olivat kohtuuttomat.

14 SAS väittää, että kyseessä oleva lakko on asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, koska se ei liity SAS:n toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. Päätös neljän ammattiliiton samanaikaisesta lakosta ei nimittäin ole osa SAS:n tavanomaista toimintaa, joka muodostuu lentoliikenteen harjoittamisesta. Lisäksi lakot ovat

hyvin harvinaisia Ruotsin työmarkkinoilla, ja kyseessä oleva lakko, joka koski käytännössä kaikkia SAS:n lentäjiä, oli yksi lentoliikenneteollisuuden kaikkein laajimmista lakoista. SAS ei siis olisi voinut järjestää toimintaansa siten, että se olisi voinut varmistaa suunnitellut lennot. Koska lentäjien lakko oli laillinen, SAS ei olisi voinut määrätä työntekijöitä töihin.

15 Lisäksi SAS väittää, että unionin tuomioistuimen 17.4.2018 annetussa tuomiossa Krüsemann ym. (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 ja C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258; jäljempänä tuomio Krüsemann), jonka mukaan ”villi lakko” liittyy lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, antamaa vastausta ei voida soveltaa pääasiassa. Nyt kyseessä oleva lakko ei perustunut SAS:n toimenpiteeseen, eikä se myöskään ollut sen henkilöstön spontaani reaktio SAS:n tavanomaiseen liikkeenjohdolliseen toimenpiteeseen.

16 SAS väittää lopuksi, että se ei olisi mitenkään voinut välttyä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohdan, luettuna yhdessä 7 artiklan 1 kohdan a alakohdan kanssa, perusteella korvausvelvollisuudelta, koska Ruotsin oikeuden mukaisesti varoitus lakosta on annettava vasta viikkoa ennen sen alkamista.

17 Airhelp puolestaan kiistää sen, että kyseessä oleva lakko olisi edellä mainitun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde. Työehtosopimusten tekeminen kuuluu nimittäin lentoyhtiön tavanomaiseen liiketoimintaan, ja siinä yhteydessä voi syntyä työriitoja. Lisäksi sopimuspuolilla on työehtosopimusneuvottelujen aikana mahdollisuus ryhtyä lakon tai työsulun kaltaisiin työtaistelutoimiin. Airhelpin mukaan kyseinen työriita oli joka tapauksessa yhtiön ennakoitavissa, kun otetaan huomioon SAS:n lentäjien palkkakehitys edeltävinä vuosina.

18 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee näin ollen, kattaako asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellisten olosuhteiden käsite lakon, josta työntekijäjärjestöt ovat antaneet varoituksen ja jonka ne ovat käynnistäneet lainmukaisesti.

19 Tässä tilanteessa Attunda tingsrätt päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko lentoliikenteen harjoittajan palveluksessa olevien ja lennon suorittamista varten tarvittavien lentäjien lakko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, kun lakkoa ei toteuteta lentoliikenteen harjoittajan päättämän tai ilmoittaman toimenpiteen perusteella 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?

2) 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?

3) Mikä merkitys on mahdollisesti annettava sille, että lentoliikenteen harjoittaja välttääkseen lakon hyväksyy työriitojen sovittelusta vastaavan kansallisen elimen esittämän sovintoehdotuksen, jota työntekijäjärjestöt puolestaan eivät hyväksy?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

20 Kolmella kysymyksellään, joita on tarkasteltava yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön ammattiliiton kehotuksesta käynnistetty lakko, jossa noudatetaan kansallisessa lainsäädännössä säädettyjä edellytyksiä muun muassa lakosta annettavaa

varoitusta koskevasta määräajasta ja jonka tarkoituksena on kyseisen lentoliikenteen harjoittajan työntekijöiden vaatimusten ilmaiseminen ja jonka toteuttaa yksi tai useampi lennon suorittamiseen vaadittava henkilöstöryhmä, on kyseisessä säännöksessä tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde.

21 Aluksi on syytä muistuttaa, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklassa säädetään, että jos lento peruutetaan, matkustajalla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus kyseisen asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti, paitsi jos matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta etukäteen kyseisen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan i–iii alakohdassa säädetyissä määräajoissa.

22 Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa, luettuna asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleen valossa, säädetään kuitenkin, että lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei ole velvollinen maksamaan korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu. Jos tällaisia olosuhteita ilmenee, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on lisäksi osoitettava, että se on toteuttanut tilanteeseen soveltuvat toimenpiteet hyödyntämällä kaiken käytettävissään olevan henkilöstön ja kaluston sekä taloudelliset keinot välttääkseen asianomaisen lennon peruuttamisen. Siltä ei kuitenkaan voida vaatia, että se tekisi kestämättömiä uhrauksia yrityksellään asianomaisena ajankohtana olevaan kapasiteettiin nähden (ks. vastaavasti tuomio 11.6.2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, 36 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

23 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellisten olosuhteiden käsite koskee tapahtumia, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä vuoksi liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa, ja nämä kaksi edellytystä ovat kumulatiivisia ja niiden täyttyminen on arvioitava tapauskohtaisesti (ks. vastaavasti tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 23 kohta; tuomio 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, 36 kohta; tuomio 17.4.2018, Krüsemann, 32 ja 34 kohta ja tuomio 11.6.2020, Transportes Aéros Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, 37 kohta).

24 On kuitenkin todettava, että kun otetaan huomioon yhtäältä kyseisen asetuksen tavoite, joka mainitaan asetuksen johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa ja joka on matkustajien suojelun korkean tason varmistaminen, ja toisaalta se, että mainitun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa poiketaan periaatteesta, jonka mukaan matkustajalla on oikeus korvaukseen lennon peruuttamisen tapauksessa, tässä säännöksessä tarkoitettua poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä on tulkittava suppeasti (tuomio 17.4.2018, Krüsemann, 36 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

25 Tätä taustaa vasten on arvioitava, voiko lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön ammattiliiton kehotuksesta käynnistetty lakko, jossa noudatetaan kansallisessa lainsäädännössä säädettyjä edellytyksiä muun muassa lakosta annettavaa varoitusta koskevasta määräajasta ja jonka tarkoituksena on kyseisen lentoliikenteen harjoittajan työntekijöiden vaatimusten ilmaiseminen ja jonka toteuttaa yksi tai useampi lennon suorittamiseen vaadittava henkilöstöryhmä, olla asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, sellaisena kuin unionin tuomioistuin on sitä tulkinnut tämän tuomion 23 kohdassa mainitussa oikeuskäytännössään.

26 Ensiksi on ratkaistava, voiko lakko, jolla on edellisessä kohdassa mainitut piirteet, olla luonteensa tai alkuperänsä vuoksi tapahtuma, joka ei liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen.

27 Tässä yhteydessä on todettava, että oikeus toteuttaa työtaistelutoimi lakko mukaan lukien on Euroopan unionin perusoikeuskirjan (jäljempänä perusoikeuskirja) 28 artiklassa määrätty perusoikeus, jota suojataan unionin oikeuden ja kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti (ks. vastaavasti tuomio 11.12.2007, International Transport Workers' Federation ja Suomen Merimies-Unioni, C-438/05, EU:C:2007:772, 44 kohta).

28 Vaikka lakko on ilmaus työntekijöiden ja työnantajan välisestä kiistasta ja sillä pyritään lamauttamaan työnantajan toiminta, lakko on kuitenkin yksi työehtosopimusneuvotteluissa mahdollisista toimenpiteistä, ja näin ollen se on ymmärrettävä tapahtumana, joka kuuluu asianomaisen työnantajan tavanomaiseen toimintaan, riippumatta kyseisten työmarkkinoiden tai kyseisen perusoikeuden täytäntöönpanemiseksi annetun kansallisen lainsäädännön erityispiirteistä.

29 Tätä tulkintaa on sovellettava myös silloin, kun työnantaja on lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja, kuten nyt käsiteltävässä asiassa. Unionin tuomioistuin on nimittäin todennut 17.4.2018 antamansa tuomion Krüsemann 40–42 kohdassa, että lennosta vastaavat lentoliikenteen harjoittajat voivat tavanomaista toimintaansa harjoittaessaan joutua erimielisyyksiin ja jopa kiistoihin henkilöstönsä jäsenten tai tämän henkilöstön osan kanssa. Samalla tavalla kuin kyseiseen tuomioon johtaneessa asiassa kyseessä olleet rakenneuudistus- ja uudelleenjärjestelytoimenpiteet sekä niistä mahdollisesti seuraavat työriidat asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen liikkeenjohdolliseen toimintaan kuuluvat myös lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön työ- ja palkkaehtoja koskevat toimenpiteet.

30 Näin ollen lakko, jolla pyritään ainoastaan saamaan lentoliikenneyritys hyväksymään lentäjien palkankorotus, heidän työvuorolistojensa muuttaminen sekä työaikojen parempi ennakoitavuus, on kyseisen yrityksen tavanomaiseen toimintaan liittyvä tapahtuma, ja näin on erityisesti silloin, kun tällainen lakko järjestetään lainsäädännön puitteissa.

31 Toiseksi on arvioitava, onko lakkoa, jolla on tämän tuomion 25 kohdassa mainitut piirteet, pidettävä tapahtumana, joka ei ole lainkaan asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa.

32 Tässä yhteydessä on ensinnäkin todettava, että lakko-oikeus on työntekijöille perusoikeuskirjan 28 artiklassa taattu oikeus, joten sen, että työntekijät vetoavat lakko-oikeuteen ja tämän seurauksena käynnistävät lakon, on katsottava olevan jokaisen työnantajan ennakoitavissa, ja näin on erityisesti siinä tapauksessa, että lakosta on annettu varoitus.

33 Yhteisöjen tuomioistuin on sitä paitsi jo katsonut, että lakko, josta on annettu sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukainen varoitus ja jonka osalta on ilmoitettu, että se voi ulottua aloille, jotka vaikuttavat sellaisen yrityksen toimintaan, jota lakko ei alun perin koskenut, ei ole epätavallinen ja ennakoimaton tapahtuma (tuomio 7.5.1991, Organisationen Danske Slagterier, C-338/89, EU:C:1991:192, 18 kohta).

34 Pääasiassa kyseessä oleva lakko näyttää olleen ennakoitavissa, koska ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että lentäjien ammattiliitot olivat kesällä 2018 irtisanoneet työehtosopimuksen, jonka oli tarkoitus olla voimassa vuosina 2017–2020, joten SAS:n täytyi tietää, että lentäjät aikoivat esittää vaatimuksia. Unionin tuomioistuimelle toimitetusta asiakirja-aineistosta ei myöskään ilmene, että pääasiassa kyseessä oleva lakko olisi alkanut ilman, että laissa varoitusta varten säädettyä määräaikaa olisi noudatettu.

35 Toiseksi on todettava, että sen vuoksi, että lakko on työnantajan ennakoitavissa oleva tapahtuma, tällä on lähtökohtaisesti keinot valmistautua lakkoon ja tarvittaessa lieventää sen seurauksia siten, että kyseinen työnantaja jossain määrin hallitsee tapahtumia.

36 Koska asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä on tulkittava suppeasti, kuten tämän tuomion 24 kohdasta ilmenee, on katsottava, että ilmaisun ”poikkeuksellinen” valinta on osoitus unionin lainsäätäjän tahdosta sisällyttää poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteeseen vain ne olosuhteet, joiden osalta lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla ei ole minkäänlaista määräysvaltaa. Minkä tahansa muun työnantajan tavoin lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja, jonka henkilöstö käynnistää lakon, joka perustuu työ- ja palkkaehtoja koskeviin vaatimuksiin, ei voi väittää, ettei sillä ole minkäänlaista määräysvaltaa lakon suhteen.

37 Asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdassa vahvistetun korvausvelvollisuuden tehokkaan vaikutuksen varmistamiseksi lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön lakkoa ei näin ollen voida pitää kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisena olosuhteena, jos lakko liittyy lentoliikenteen harjoittajan ja sen henkilöstön välisiä työsuhteita koskeviin vaatimuksiin, joita voidaan käsitellä yrityksen sisäisesti työmarkkinaosapuolten vuoropuhelussa. Palkkaneuvotteluissa on kyse juuri tällaisesta tilanteesta.

38 Tätä toteamusta ei sitä paitsi voida kyseenalaistaa sillä, että lakossa olevien työntekijöiden esittämät vaatimukset ovat mahdollisesti kohtuuttomia tai suhteettomia, tai sillä, että he ovat kieltäytyneet sovintoehdotuksesta, koska palkkatason määrittäminen kuuluu joka tapauksessa työnantajan ja sen työntekijöiden välisten työsuhteiden alaan.

39 Kolmanneksi on todettava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä koskevasta unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, että tapahtumat, joiden alkuperä on lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ”sisäinen”, ja tapahtumat, joiden alkuperä on siihen nähden ”ulkoinen”, on pidettävä erillään.

40 Kyseiseen käsitteeseen kuuluvat tällaisten ”ulkoisten” tapahtumien johdosta lentokoneen ja linnun yhteentörmäys (ks. vastaavasti tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, 26 kohta), lentoaseman kiitotiellä olevan vieraan esineen, kuten roskan, aiheuttama lentokoneen renkaan vaurioituminen (ks. vastaavasti tuomio 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, 34 kohta), se, että lentoaseman kiitotiellä on polttoainetta, minkä johdosta kiitotie on suljettu (ks. vastaavasti tuomio 26.6.2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, 29 kohta), se, että pysäköitynä olevan lentokoneen korkeusperäsin ja toisen lentoyhtiön lentokoneen siipiuloke osuvat toisiinsa siirrettäessä viimeksi mainittua lentokonetta (ks. vastaavasti määräys 14.1.2021, Airhelp, C-264/20, ei julkaistu, EU:C:2021:26, 26 kohta), mutta myös piilevä valmistusvirhe, sabotaasi tai terroriteot (ks. vastaavasti tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 26 kohta ja tuomio 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, 38 kohta).

41 Kaikille näille tapahtumille on yhteistä se, että ne johtuvat osittain lentoliikenteen harjoittajan toiminnasta ja osittain ulkoisista olosuhteista, joita käytännössä ilmenee vaihtelevissa määrin mutta joita lentoliikenteen harjoittaja ei hallitse, koska niiden taustalla on joko luonnontapahtuma tai toisen lentoliikenteen harjoittajan taikka ilmailu- tai lentoasematoimintaan puuttuvan julkisen tai yksityisen toimijan kaltaisen kolmannen osapuolen toimi.

42 Toteamalla asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappaleessa, että poikkeuksellisia olosuhteita saattaa syntyä erityisesti lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa, unionin lainsäätäjän tarkoituksena on ollut viitata lakkoihin, jotka ovat ulkoisia suhteessa asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toimintaan. Tästä seuraa, että muun muassa lennonjohtajien tai lentoaseman henkilöstön toteuttamat lakot voivat olla kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita (ks. vastaavasti tuomio 4.10.2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).

43 Koska tällaiset lakot eivät muutenkaan kuulu lentoliikenteen harjoittajan toiminnan harjoittamiseen eivätkä näin ollen sen tosiasialliseen hallintaan, ne ovat asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita.

44 Asianomaisen lentoliikenneyrityksen oman henkilöstön jäsenten käynnistämä ja toteuttama lakko on sitä vastoin yrityksen ”sisäinen” tapahtuma, ja näin on myös siinä tapauksessa, että lakko käynnistetään ammattiliittojen kehotuksesta, koska ammattiliitot ajavat kyseisen yrityksen työntekijöiden etuja.

45 Jos tällainen lakko kuitenkin perustuu sellaisiin vaatimuksiin, joihin ainoastaan viranomaiset voivat vastata ja jotka eivät näin ollen ole asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa, lakko voi olla tämän tuomion 23 kohdassa mainitussa oikeuskäytännössä tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde.

46 Neljänneksi on todettava, että se, että katsotaan, että lainsäädännön puitteissa järjestetty tämän tuomion 25 kohdassa kuvatun kaltainen lakko ei kuulu asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteeseen, ei voi vaikuttaa asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan perusoikeuksiin.

47 Ei voida nimittäin katsoa, että lakon toteutuminen ja riski siitä, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdassa ja 7 artiklan 1 kohdassa säädetty korvaus joudutaan maksamaan matkustajille, joiden lento on peruutettu, vaikuttaisivat perusoikeuskirjan 28 artiklassa tarkoitetun työnantajan neuvotteluoikeuden keskeiseen sisältöön.

48 Tältä osin on riittävää todeta, että se, että lentoliikenteen harjoittaja voi joutua maksamaan tällaisen korvauksen sen seurauksena, että sen henkilöstön jäsenet järjestävät lainsäädännön puitteissa lakon, ei merkitse sitä, että kyseisen lentoliikenteen harjoittajan olisi neuvottelematta hyväksyttävä kaikki lakossa olevien työntekijöiden esittämät vaatimukset. Lentoliikenteen harjoittaja voi nimittäin edelleen ajaa yrityksen etuja, jotta saavutettaisiin kompromissi, johon kaikki työmarkkinaosapuolet ovat tyytyväisiä. Siten ei voida katsoa, että lentoliikenteen harjoittaja joutuu luopumaan unionin oikeudessa vahvistetusta neuvotteluvapaudesta ja että se omaksuu jo lähtökohtaisesti altavastaajan aseman työtaistelutilanteessa.

49 Siltä osin kuin on kyse SAS:n väitteestä, jonka mukaan sekä sen elinkeinovapautta että omaisuudensuojaa, jotka taataan perusoikeuskirjan 16 ja 17 artiklassa, on loukattu, on muistutettava, että elinkeinovapaus ja omaisuudensuoja eivät ole ehdottomia oikeuksia ja että ne on pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa asiayhteydessä sovitettava yhteen perusoikeuskirjan 38 artiklan kanssa, jossa SEUT 169 artiklan tavoin pyritään varmistamaan unionin politiikassa kuluttajien suojelun korkea taso, mukaan lukien lentomatkustajien suojelu (ks. vastaavasti tuomio 31.1.2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, 60, 62 ja 63 kohta).

50 Kuluttajansuojaa, mukaan lukien lentomatkustajien suojaa, koskevan tavoitteen tärkeydellä voidaan perustella sitä, että tietyille talouden toimijoille koituu huomattaviakin epäedullisia taloudellisia seurauksia (tuomio 31.1.2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, 48 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

51 Edellä esitetyn perusteella on katsottava, että sillä, että lakkoa, joka järjestetään lainsäädännön puitteissa ja jolla on tämän tuomion 25 kohdassa mainitut piirteet, ei pidetä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisena olosuhteena, ei loukata niitä perusoikeuksia, jotka taataan perusoikeuskirjan 16, 17 ja 28 artiklassa lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.

52 Näin ollen esitettyihin kysymyksiin on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön ammattiliiton kehotuksesta käynnistetty lakko, jossa noudatetaan kansallisessa lainsäädännössä säädettyjä edellytyksiä muun muassa lakosta annettavaa varoitusta koskevasta määräajasta ja jonka tarkoituksena on kyseisen lentoliikenteen harjoittajan työntekijöiden vaatimusten ilmaiseminen ja jonka toteuttaa lennon suorittamiseen vaadittava henkilöstöryhmä, ei kuulu kyseisessä säännöksessä tarkoitetun poikkeuksellisen olosuhteen käsitteeseen.

Oikeudenkäyntikulut

53 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (suuri jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

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 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön ammattiliiton kehotuksesta käynnistetty lakko, jossa noudatetaan kansallisessa lainsäädännössä säädettyjä edellytyksiä muun muassa lakosta annettavaa varoitusta koskevasta määräajasta ja jonka tarkoituksena on kyseisen lentoliikenteen harjoittajan työntekijöiden vaatimusten ilmaiseminen ja jonka toteuttaa lennon suorittamiseen vaadittava henkilöstöryhmä, ei kuulu kyseisessä säännöksessä tarkoitetun poikkeuksellisen olosuhteen käsitteeseen.

Allekirjoitukset