

## DOMSTOLENS DOM (stora avdelningen)

den 23 mars 2021 (\*)

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttrafik – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 5.3 – Gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid inställda eller kraftigt försenade flygningar – Befrielse från kompensationsskyldighet – Begreppet ’extraordinära omständigheter’ – Lagenligt organiserad pilotstrejk – Omständigheter som är ’interna’ respektive ’externa’ i förhållande till den verksamhet som bedrivs av det lufttrafikföretag som utför flygningen – Artiklarna 16, 17 och 28 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna – Lufttrafikföretagets näringsfrihet, rätt till egendom och förhandlingsrätt har inte åsidosatts”

I mål C-28/20,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Attundatingsrätt (Sverige) genom beslut av den 16 januari 2020, som inkom till domstolen den 21 januari 2020, i målet

**Airhelp Ltd**

mot

**Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden,**

meddelar

## DOMSTOLEN (stora avdelningen)

sammansatt av ordföranden K. Lenaerts, vice ordföranden R. Silva de Lapuerta, avdelningsordförandena J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, A. Prechal, L. Bay Larsen, A. Kumin och N. Wahl samt domarna T. von Danwitz, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby (referent), I. Jarukaitis, N. Jääskinen och J. Passer,

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitiesekreterare: handläggaren C. Strömholm,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 16 december 2020,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Airhelp Ltd, genom M. Bexelius, E. Arbrandt och S. Nilsson, advokater,
- Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden, genom F. Sjövall och J. Fermback, advokater,
- Danmarks regering, genom J. Nymann-Lindgren, M. Jespersen och M.S. Wolff, samtliga i egenskap av ombud,
- Tysklands regering, genom U. Kühne, M. Hellmann och J. Möller, samtliga i egenskap

av ombud,

- Spaniens regering, genom L. Aguilera Ruiz, i egenskap av ombud,
- Frankrikes regering, genom E. de Moustier och A. Ferrand, båda i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom K. Simonsson, N. Yerrell och E. Ljung Rasmussen, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 16 mars 2021 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

### **Dom**

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004, s. 1).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Airhelp Ltd och Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (nedan kallat SAS) angående SAS vägran att betala kompensation till S., vars rättigheter Airhelp har övertagit, på grund av att S. flygning ställts in.

### **Tillämpliga bestämmelser**

#### ***Unionsrätt***

- 3 I skälen 1, 14 och 15 i förordning nr 261/2004 anges följande:
  - ”(1) [Unionens] verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.
  - ...
  - (14) Liksom i ...konventionen [om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999 och godkändes på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, 2001, s. 38)], bör skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen vara helt eller delvis begränsade i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Sådana omständigheter kan särskilt förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen.
  - (15) Extraordinära omständigheter bör anses föreligga då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt försenas, uppskjuts till nästa dag eller inställs, även om alla rimliga åtgärder vidtagits av

det berörda lufttrafikföretaget för att undvika försening eller inställd flygning.”

4 I artikel 2 i förordningen, med rubriken ”Definitioner”, föreskrivs följande:

”I denna förordning avses med

...

b) lufttrafikföretag som utför flygningen: ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett avtal med passagerare eller som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare,

...

l) inställd flygning: en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats.”

5 Artikel 5 i förordningen, med rubriken ”Inställd flygning”, har följande lydelse:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

...

c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte

i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller

ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller

iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.

...

3. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

...”

6 Artikel 7 i förordningen har rubriken ”Rätt till kompensation”. I artikel 7.1 föreskrivs följande:

”Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

a) 250 euro för alla flygningar på högst 1500 kilometer,

- b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer,
- c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

...”

### *Svensk rätt*

- 7 I 45 § lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet föreskrivs bland annat följande:

”När en arbetsgivarorganisation, arbetsgivare eller arbetstagarorganisation avser att vidta en stridsåtgärd eller att utvidga en pågående stridsåtgärd, skall den skriftligen varsla motparten och Medlingsinstitutet minst sju arbetsdagar i förväg. Som arbetsdag räknas varje dag utom lördag, söndag, annan allmän helgdag, midsommarafton, julafton och nyårsafton. Tidsfristen skall räknas från samma tidpunkt på dagen som den då stridsåtgärden skall inledas.”

### **Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna**

- 8 S. hade bokat en plats på en inrikesflygning mellan Malmö och Stockholm (Sverige). Denna flygning, som skulle ha utförts av SAS den 29 april 2019, ställdes in samma dag på grund av en strejk bland SAS piloter i Danmark, Sverige och Norge (nedan kallad den aktuella strejken).
- 9 Det framgår av handlingarna i målet vid EU-domstolen att de arbetstagarorganisationer i Danmark, Sverige och Norge som företräder SAS piloter (nedan kallade piloternas fackföreningar) under sommaren 2018 beslutade att säga upp det kollektivavtal som ingåtts med SAS, vilket normalt skulle omfatta perioden 2017–2020. Förhandlingar om ett nytt kollektivavtal inleddes i mars 2019.
- 10 Piloternas fackföreningar, som ansåg att förhandlingarna hade misslyckats, eller åtminstone att det inte hade gjorts tillräckligt stora framsteg, uppmanade sina medlemmar att gå ut i strejk. Den aktuella strejken inleddes den 26 april 2019 och pågick fram till den 2 maj 2019. Den pågick således under sju dagar och föranledde SAS att ställa in mer än 4 000 flygavgångar. Strejken påverkade cirka 380 000 passagerare, däribland S., som till Airhelp överlät sin eventuella rätt gentemot SAS till kompensation till följd av att S. flygning ställts in.
- 11 Den 2 maj 2019 ingicks ett nytt kollektivavtal på tre år, vilket således gäller till och med år 2022.
- 12 Airhelp väckte talan vid den hänskjutande domstolen, Attunda tingsrätt (Sverige), och yrkade att SAS skulle förpliktas att till Airhelp betala den kompensation på 250 euro som föreskrivs i artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 7.1 a i samma förordning, jämte dröjsmålsränta från den 10 september 2019 fram till dess betalning sker.
- 13 SAS anser att flygbolaget inte är skyldigt att betala den begärda ersättningen, eftersom den aktuella strejken utgjorde en extraordinär omständighet som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits, med hänsyn till att de krav på löneökningar som piloternas fackföreningar framförde var orimliga.
- 14 SAS har gjort gällande att den aktuella strejken utgör en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, eftersom den faller utanför SAS normala verksamhet och faktiska kontroll. Ett beslut om samtidig strejk av fyra fackliga

organisationer ingår nämligen inte som ett led i SAS normala verksamhet, vilken består i att bedriva luftfartsverksamhet. Strejker är dessutom mycket ovanliga på den svenska arbetsmarknaden och den aktuella strejken, som i princip påverkade SAS samtliga piloter, var en av de mest omfattande strejkerna inom luftfartsindustrin någonsin. SAS hade således inte kunnat omorganisera sin verksamhet på ett sådant sätt att flygningarna hade kunnat utföras som planerat. Eftersom den aktuella strejken var laglig kunde SAS inte heller beordra de anställda att återuppta arbetet.

- 15 Dessutom kan EU-domstolens svar i domen av den 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 och C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258) (nedan kallad domen Krüsemann), i vilken en ”vild strejk” befanns falla inom ramen för den normala verksamheten hos det lufttrafikföretag som utför flygningen, inte överföras på det nationella målet. Den aktuella strejken hade nämligen inte sin grund i en åtgärd från SAS sida, lika lite som den var en spontan reaktion från SAS personal på en åtgärd som var en del av SAS normala förvaltning.
- 16 SAS har slutligen anfört att flygbolaget under alla omständigheter inte hade kunnat undgå den kompensationskyldighet som föreskrivs i artikel 5.1 c i), jämförd med artikel 7.1 a i förordning nr 261/2004, eftersom en strejk enligt svensk rätt behöver varslas endast en vecka i förväg.
- 17 Airhelp har för sin del bestritt att strejken i fråga utgör en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen. Att sluta kollektivavtal ingår nämligen i den ordinarie affärsverksamheten för ett flygbolag och i samband med detta kan det uppstå arbetsrättsliga konflikter. Under avtalsförhandlingar har parterna dessutom möjlighet att ta till stridsåtgärder såsom strejk och lockout. Med hänsyn till löneutvecklingen för SAS piloter under de föregående åren var denna avtalskonflikt, enligt Airhelps mening, under alla omständigheter förutsebar för SAS.
- 18 Detta har föranlett den hänskjutande domstolen att fråga sig huruvida begreppet ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 621/2004 omfattar en strejk som varslas och lagenligt inleds av arbetstagarorganisationer.
- 19 Mot denna bakgrund beslutade Attunda tingsrätt att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:
  - ”1) Utgör en strejk hos flygpiloter som är anställda av ett lufttrafikföretag och som fordras för att utföra en flygning en ’extraordinär omständighet’ enligt artikel [5.3] i förordning [nr] 261/2004, när strejken inte vidtas i anledning av en åtgärd som beslutats eller meddelats av lufttrafikföretaget, utan som varslas och lagenligt inleds av arbetstagarorganisationer som stridsåtgärd i avsikt att förmå lufttrafikföretaget att höja löner, ge förmåner eller ändra anställningsvillkoren för att efterkomma arbetstagarorganisationernas krav?
  - 2) Vilken betydelse, om någon, ska tillmätas skäligheten i arbetstagarorganisationernas krav och, särskilt, att kraven på löneförhöjningar är betydligt högre än de löneförhöjningar som generellt sett tillämpas på de relevanta nationella arbetsmarknaderna?
  - 3) Vilken betydelse, om någon, ska tillmätas omständigheten att lufttrafikföretaget, i syfte att undvika en strejk, godtar ett förlikningsförslag från ett nationellt organ med ansvar för att medla i arbetstvister medan arbetstagarorganisationerna inte gör det?”

## Prövning av tolkningsfrågorna

- 20 Den hänskjutande domstolen har ställt sina tre frågor, vilka ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en strejk som inleds på uppmaning av fackföreningen för personalen vid ett lufttrafikföretag som utför en flygning, med iakttagande av de villkor som uppställs i nationell lagstiftning, bland annat avseende den tidsfrist som gäller för varsel, vars syfte är att arbetstagarna hos detta lufttrafikföretag ska få gehör för sina krav och som genomförs av en eller flera personalkategorier som fordras för att genomföra en flygning, utgör en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i den bestämmelsen.
- 21 Domstolen erinrar inledningsvis om att det i artikel 5 i förordning nr 261/2004 föreskrivs att berörda passagerare, för det fall en flygning ställs in, har rätt till kompensation i enlighet med artikel 7.1 i förordningen från det lufttrafikföretag som skulle ha utfört flygningen, såvida de inte dessförinnan har underrättats om att flygningen ställts in inom de tidsfrister som anges i artikel 5.1 c i)–iii) i förordningen.
- 22 Enligt artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med skälen 14 och 15 i förordningen, är det lufttrafikföretag som utför flygningen emellertid inte skyldigt att betala kompensation om det kan visa att den inställda flygningen beror på ”extraordinära omständigheter” som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. För det fall sådana omständigheter inträffar ankommer det dessutom på det lufttrafikföretag som utför flygningen att visa att det har vidtagit åtgärder som är anpassade efter situationen och har använt alla tillgängliga resurser i form av personal och utrustning samt alla tillgängliga ekonomiska resurser för att undvika att den berörda flygningen ställs in. Det kan emellertid inte krävas att företaget gör uppoffringar som är orimliga med hänsyn till företagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 juni 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, punkt 36 och där angiven rättspraxis).
- 23 Enligt domstolens fasta praxis avser begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll. Dessa två villkor är kumulativa och huruvida de är uppfyllda ska bedömas från fall till fall (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 23, dom av den 17 september 2015, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 36, dom av den 17 april 2018, *Krüsemann*, punkterna 32 och 34, och dom av den 11 juni 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, punkt 37).
- 24 Utifrån detta konstaterar domstolen, mot bakgrund dels av det i skäl 1 i förordningen angivna syftet att säkerställa en hög skyddsnivå för passagerarna, dels av det förhållandet att det i artikel 5.3 i förordningen anges ett undantag från principen om passagerares rätt till kompensation vid inställda flygningar, att begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse, ska tolkas restriktivt (dom av den 17 april 2018, *Krüsemann*, punkt 36 och där angiven rättspraxis).
- 25 Det är mot denna bakgrund som det ska bedömas huruvida en strejk som inleds på uppmaning av en fackförening för personal vid ett lufttrafikföretag som utför en flygning, med iakttagande av de villkor som uppställs i nationell lagstiftning, bland annat avseende den tidsfrist som gäller för varsel, vars syfte är att arbetstagarna hos detta företag ska få gehör för sina krav och som genomförs av en eller flera personalkategorier som fordras för att genomföra en flygning,

kan utgöra en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, såsom den tolkats av domstolen i den rättspraxis som anges ovan i punkt 23.

- 26 Först ska det fastställas huruvida en strejk som uppvisar de kännetecken som nämns i föregående punkt till sin art eller sitt ursprung kan utgöra en händelse som faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet.
- 27 Rätten att tillgripa kollektiva åtgärder, inbegripet strejk, utgör en grundläggande rättighet som föreskrivs i artikel 28 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (nedan kallad stadgan), och som skyddas i enlighet med unionsrätten samt nationell lagstiftning och praxis (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 december 2007, International Transport Workers’ Federation och Finnish Seamen’s Union, C-438/05, EU:C:2007:772, punkt 44).
- 28 Även om en strejk ger uttryck för en konflikt som uppstått mellan arbetstagarna och arbetsgivaren, och syftar till att lamslå arbetsgivarens verksamhet, så utgör den likväl en av de åtgärder som arbetsmarknadens parter har möjlighet att vidta i samband med avtalsförhandlingar. En strejk ska därför betraktas som en händelse som faller inom ramen för den berörda arbetsgivarens normala verksamhet, oberoende av särdragen på den berörda arbetsmarknaden eller i den nationella lagstiftning genom vilken denna grundläggande rättighet genomförs.
- 29 Denna tolkning ska även gälla när arbetsgivaren, såsom i förevarande fall, är ett lufttrafikföretag som utför en flygning. Domstolen slog nämligen, i punkterna 40–42 i domen av den 17 april, Krüsemann, fast att ett lufttrafikföretag i sin ordinarie verksamhet kan konfronteras med meningsskiljaktigheter eller konflikter med sin personal eller en del av personalen. Och i likhet med de omstrukturerings- och omorganiseringsåtgärder som var i fråga i det mål som avgjordes genom den domen och de konflikter på arbetsmarknaden som sådana åtgärder kan leda till, faller åtgärder avseende arbetsvillkor och lön för personalen vid ett lufttrafikföretag som utför en flygning inom ramen för lufttrafikföretagets normala verksamhet.
- 30 En strejk som endast syftar till att ett lufttrafikföretag ska gå med på en löneökning för piloterna, en ändring av deras arbetstider och en större förutsägbarhet i fråga om arbetstid utgör en händelse som faller inom ramen för detta företags normala verksamhet, i synnerhet när en sådan strejk sker inom ramen för vad som är tillåtet enligt lag.
- 31 Därefter ska det prövas huruvida en strejk som uppvisar de kännetecken som anges i punkt 25 ovan ska betraktas som en händelse som helt faller utanför det berörda lufttrafikföretagets faktiska kontroll.
- 32 Det ska i detta hänseende, för det första, påpekas att arbetstagarnas strejkrätt utgör en rättighet som garanteras i artikel 28 i stadgan, vilket innebär att det förhållandet att arbetstagarna åberopar denna rättighet och följaktligen utlyser en strejk ska anses vara något som varje arbetsgivare kan förutse. Detta gäller särskilt när en sådan strejk föregås av ett varsel.
- 33 Domstolen har för övrigt redan slagit fast att en strejk inte utgör en onormal och oförutsebar händelse när den har varslats i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning och när det har meddelats att den kan komma att utsträckas till sektorer som påverkar verksamheten i ett företag som ursprungligen inte berördes av strejken (dom av den 7 maj 1991, Organisationen Danske Slagterier, C-338/89, EU:C:1991:192, punkt 18).
- 34 Vad gäller målet vid den nationella domstolen tycks det framgå att den aktuella strejken var

förutsebar, eftersom det av beslutet om hänskjutande framgår att piloternas fackföreningar redan sommaren 2018 hade sagt upp det kollektivavtal som var avsett att omfatta perioden 2017–2020, vilket innebär att SAS inte kunde vara ovetande om att piloterna avsåg att göra gällande vissa krav. Det framgår inte heller av handlingarna i målet att strejken i det nationella målet inleddes utan att iaktta den i lag föreskrivna varselperioden.

- 35 För det andra har arbetsgivaren, eftersom uppkomsten av en strejk är en händelse som denne kan förutse, i princip möjlighet att förbereda sig för strejken och, i förekommande fall, mildra konsekvenserna av den, så att arbetsgivaren i viss utsträckning behåller kontrollen över händelseförloppet.
- 36 Eftersom begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, såsom framgår av punkt 24 ovan, ska tolkas restriktivt, bör nämligen valet av ordet ”extraordinär” anses utgöra ett uttryck för unionslagstiftarens avsikt att begreppet ”extraordinära omständigheter” endast ska omfatta omständigheter som det lufttrafikföretag som utför flygningen inte har någon kontroll över. I likhet med vad som gäller för alla arbetsgivare kan ett lufttrafikföretag, vars personal genomför en strejk i syfte att få gehör för krav avseende arbets- och lönevillkor, emellertid inte göra gällande att det inte har någon kontroll över denna strejk.
- 37 Om det ska kunna säkerställas att kompensationsskyldigheten enligt artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 får en ändamålsenlig verkan, kan en strejk som genomförs av personalen vid det lufttrafikföretag som utför flygningen således inte kvalificeras som en ”extraordinär omständighet”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen, när denna strejk avser krav som rör det arbetsrättsliga förhållandet mellan nämnda lufttrafikföretag och dess personal, vilka kan behandlas internt på företaget genom en dialog mellan arbetsmarknadens parter. Detta är just fallet med löneförhandlingar.
- 38 Detta konstaterande påverkas för övrigt inte av att de strejkande eventuellt framför krav som är orimliga eller oproportionerliga eller av att de inte har godtagit ett förlikningsförslag, eftersom lönenivån under alla omständigheter är hänförlig till det arbetsrättsliga förhållandet mellan arbetsgivaren och dess arbetstagare.
- 39 För det tredje framgår det av domstolens praxis avseende begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, att de händelser som har ett ”internt” ursprung ska skiljas från de händelser som är ”externa” i förhållande till det lufttrafikföretag som utför flygningen.
- 40 Följande omständigheter har, på grund av att sådana ”externa” händelser ägt rum, ansetts omfattas av detta begrepp: en kollision mellan ett flygplan och en fågel (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 26), en skada på ett flygplansdäck orsakad av ett främmande föremål, såsom löst skräp på banan på en flygplats (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 34), förekomsten av bensin på en flygplats start- och landningsbana vilken som en följd härav stängdes (se, för ett liknande resonemang, dom av den 26 juni 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punkt 29), en kollision mellan höjdrodret på ett flygplan som stod parkerat och virveldämparen på ett annat flygbolags flygplan, orsakad av det sistnämnda planets förflyttning (se, för ett liknande resonemang, beslut av den 14 januari 2021, Airhelp, C-264/20, ej publicerat, EU:C:2021:26, punkt 26), men även ett dolt fabriktionsfel eller skada till följd av sabotage eller terrorism (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771,



punkt 26, och dom av den 17 september 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 38).

- 41 Alla dessa händelser har det gemensamt att de är en följd av dels lufttrafikföretagets verksamhet, dels yttre omständigheter, vilka är mer eller mindre frekventa i praktiken men som lufttrafikföretaget inte har kontroll över, eftersom dessa omständigheter beror på naturen eller en tredje parts handlande, såsom ett annat lufttrafikföretag eller en offentlig eller privat aktör som stör flyg- eller flygplatsverksamheten.
- 42 När unionslagstiftaren i skäl 14 i förordning nr 261/2004 angav att extraordinära omständigheter särskilt kan förekomma i händelse av strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen, var avsikten att hänvisa till strejker som är externa i förhållande till det berörda lufttrafikföretagets verksamhet. Av detta följer att bland annat strejker som genomförs av flygledare eller anställda på en flygplats kan utgöra ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 oktober 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604).
- 43 Eftersom sådana strejker för övrigt faller utanför lufttrafikföretagets verksamhet och därmed ligger utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll, utgör de ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.
- 44 En strejk som utlyses och genomförs av det berörda lufttrafikföretagets egna anställda utgör däremot en ”intern” händelse i företaget, även när det rör sig om en strejk som inleds på uppmaning av fackföreningarna, eftersom fackföreningarna verkar för att värna om företagets arbetstagare och tillvarata deras intressen.
- 45 Om en sådan strejk emellertid har sitt ursprung i krav som endast myndigheterna kan tillgodose och som således ligger utanför det berörda lufttrafikföretagets faktiska kontroll, kan den utgöra en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i den rättspraxis som anges i punkt 23 ovan.
- 46 För det fjärde påverkas det berörda lufttrafikföretagets grundläggande rättigheter inte av det förhållandet att en strejk som organiseras lagenligt och uppvisar de kännetecken som beskrivits i punkt 25 ovan inte anses omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.
- 47 Förekomsten av en strejk och risken att bli tvungen att betala den kompensation som föreskrivs i artiklarna 5.1 och 7.1 i förordning nr 261/2004 till passagerare som drabbats av en inställd flygning kan nämligen inte anses påverka det väsentliga innehållet i arbetsgivarens förhandlingsrätt enligt artikel 28 i stadgan.
- 48 Det är i detta hänseende tillräckligt att konstatera att det förhållandet att ett lufttrafikföretag, på grund av att dess anställda genomför en laglig strejk, utsätts för risken att behöva betala en sådan kompensation, inte innebär att företaget tvingas att godta de strejkandes samtliga krav utan diskussion. Lufttrafikföretaget kan nämligen fortfarande göra gällande företagets intressen och försöka nå en kompromiss som är tillfredsställande för samtliga parter på arbetsmarknaden. Det kan således inte anses att lufttrafikföretaget fråntas sin unionsrättsligt skyddade förhandlingsfrihet och att företaget ger sig in i en avtalskonflikt i underläge.
- 49 SAS har även gjort gällande att såväl företagets näringsfrihet som dess rätt till egendom, vilka garanteras i artiklarna 16 och 17 i stadgan, har åsidosatts. EU-domstolen erinrar i detta hänseende om att näringsfriheten och rätten till egendom inte är absoluta rättigheter och att de,

i ett sådant sammanhang som det som är aktuellt i det nationella målet, måste balanseras mot artikel 38 i stadgan, vilken i likhet med artikel 169 FEUF syftar till att säkerställa en hög skyddsnivå för konsumenter, inbegripet för flygpassagerare, i unionens politik (se, för ett liknande resonemang, dom av den 31 januari 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punkterna 60, 62 och 63).

- 50 Betydelsen av att skydda konsumenterna, däribland således även flygpassagerare, kan motivera negativa ekonomiska följder, till och med betydande sådana, för vissa ekonomiska aktörer (dom av den 31 januari 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 48 och där angiven rättspraxis).
- 51 Mot bakgrund av dessa överväganden finner EU-domstolen att den omständigheten att en strejk som organiseras lagenligt och som uppvisar de kännetecken som anges i punkt 25 ovan inte kan anses utgöra ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, inte medför någon kränkning av de grundläggande rättigheter som artiklarna 16, 17 och 28 i stadgan garanterar det luftrafikföretag som utför flygningen.
- 52 Mot denna bakgrund ska de ställda frågorna besvaras enligt följande. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en strejk som inleds på uppmaning av en fackförening för personal vid ett luftrafikföretag som utför en flygning, med iakttagande av de villkor som uppställs i nationell lagstiftning, bland annat avseende den tidsfrist som gäller för varsel, vars syfte är att arbetstagarna hos detta företag ska få gehör för sina krav och som genomförs av en personalkategori som fordras för att genomföra en flygning, inte utgör en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i den bestämmelsen.

### Rättegångskostnader

- 53 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (stora avdelningen) följande:

**Artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 ska tolkas så, att en strejk som inleds på uppmaning av en fackförening för personal vid ett luftrafikföretag som utför en flygning, med iakttagande av de villkor som uppställs i nationell lagstiftning, bland annat avseende den tidsfrist som gäller för varsel, vars syfte är att arbetstagarna hos detta företag ska få gehör för sina krav och som genomförs av en personalkategori som fordras för att genomföra en flygning, inte utgör en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i den bestämmelsen.**

Lenaerts

Silva de Lapuerta

Bonichot

Arabadjiev

Prechal

Bay Larsen

Kumin

Wahl

von Danwitz

Toader

Safjan

Šváby

Jarukaitis

Jääskinen

Passer

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 23 mars 2021.

A. Calot Escobar

K. Lenaerts

Justitiesekreterare

Ordförande

---

\* Rättegångsspråk: svenska.