



Datum van
inontvangstneming

:

26/02/2020

Zaak C-28/20

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

21 januari 2020

Verwijzende rechter:

Attunda tingsrätt (Zweden)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

16 januari 2020

Verzoekende partij:

Airhelp Ltd

Verwerende partij:

Scandinavian Airlines System SAS

[OMISSIS]

PROTOCOL

16.1.2020

[OMISSIS]

PARTIJEN

Verzoekende partij

Airhelp Limited [OMISSIS]

[OMISSIS]

Verwerende partij

Scandinavian Airlines System SAS [OMISSIS]

[OMISSIS]

VOORWERP

Vordering overeenkomstig verordening (EG) nr. 261/2004 [OMISSIS] [Or. 2]

BESLUIT

1. De tingsrätt (rechter in eerste aanleg, Zweden) besluit krachtens artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie het Hof van Justitie van de Europese Unie te verzoeken om een prejudiciële beslissing over de vragen in de bijgevoegde brief [OMISSIS].

2. Tot de beslissing van het Hof wordt de behandeling van de zaak geschorst.

Motivering

Om de redenen die worden uiteengezet in bijgaand verzoek om een prejudiciële beslissing, acht de tingsrätt het voor de beslechting van het geding noodzakelijk het Hof van Justitie van de Europese Unie te verzoeken om een prejudiciële beslissing. Aangezien de verdere behandeling van de zaak afhangt van de uitspraak van het Hof, dient zij te worden geschorst.

[OMISSIS] [Or. 3]

BRIEF

[OMISSIS]

Verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU

Inleiding

1. Bij de tingsrätt van Attunda (Zweden) is een geschil aanhangig gemaakt tussen Airhelp Limited (hierna: „Airhelp”) en Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Sweden (hierna: „SAS”) betreffende terugbetaling overeenkomstig verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (hierna: „verordening”).

Vragen

2. De tingsrätt verzoekt het Hof om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen betreffende de uitlegging van de verordening:

- a) Vormt een staking bij piloten die in dienst zijn bij een luchtvaartmaatschappij en die nodig zijn voor de uitvoering van een vlucht een „buitengewone omstandigheid” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 wanneer de staking niet wordt gehouden als gevolg van een maatregel [**Or. 4**] die is vastgesteld of meegedeeld door de luchtvaartmaatschappij, maar is aangekondigd en in overeenstemming met het nationale recht is georganiseerd door werknemersorganisaties als collectieve actie met als doel de luchtvaartmaatschappij ertoe te brengen de lonen te verhogen, voorzieningen te bieden of de arbeidsvoorwaarden te verbeteren om te voldoen aan de eisen van de werknemersorganisaties?
- b) Moet er belang worden gehecht, en zo ja in hoeverre, aan de redelijkheid van de eisen van de werknemersorganisaties en, met name, aan het feit dat de geëiste loonsverhogingen aanzienlijk hoger zijn dan de loonsverhogingen die over het algemeen worden toegepast op de betreffende nationale arbeidsmarkten?
- c) Moet er belang worden gehecht, en zo ja in hoeverre, aan de omstandigheid dat de luchtvaartmaatschappij, teneinde een staking te voorkomen, instemt met een voorstel voor een minnelijke schikking van een nationale instantie die belast is met de bemiddeling bij arbeidsgeschillen, terwijl de werknemersorganisaties dat niet doen?

Achtergrond

3. Reiziger SS boekte een vlucht met SAS van Malmö naar Stockholm. De vlucht zou op 29 april 2019 plaatsvinden, maar werd op dezelfde dag geannuleerd als gevolg van een staking onder SAS-piloten in Noorwegen, Zweden en Denemarken die was begonnen op 26 april 2019 en duurde tot en met 2 mei 2019. De achtergrond van de pilotenstaking was dat de werknemersorganisaties in Zweden, Noorwegen en Denemarken die SAS-piloten vertegenwoordigden een eerdere collectieve overeenkomst met SAS voortijdig hadden opgezegd. Deze overeenkomst zou anders hebben geduurd tot en met 2020. De onderhandelingen over een nieuwe overeenkomst liepen sinds maart 2019. De pilotenstaking duurde zeven dagen. Als gevolg van de staking heeft SAS ruim 4 000 vluchten geannuleerd, waardoor ongeveer 380 000 passagiers werden getroffen.
4. Reiziger SS werd geen mogelijkheid tot omboeking geboden die ertoe zou hebben geleid dat de vertraging minder dan drie uur was geweest.
5. Krachtens een tussen partijen gesloten overeenkomst heeft Airhelp de vordering van reiziger SS tot compensatie in verband met bovengenoemde vlucht overgenomen. [**Or. 5**]

Samenvatting van de argumenten van partijen

Airhelp

6. Airhelp heeft gevorderd dat de tingsrätt SAS wordt veroordeeld tot betaling van een bedrag van 250 EUR aan Airhelp, vermeerderd met verdragingsrente [OMISSIS] van 10 september 2019 tot het moment van betaling.
7. Ter onderbouwing van haar beroep heeft Airhelp in wezen het volgende aangevoerd. Aangezien reiziger SS minder dan zeven dagen voor de geplande vertrektijd was geïnformeerd over de annulering en hem geen andere vlucht naar zijn bestemming is aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd zou vertrekken en hem minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming zou brengen, heeft hij overeenkomstig de verordening recht op compensatie.

SAS

8. SAS heeft de vordering van Airhelp betwist. Ter onderbouwing van haar verweer heeft SAS in wezen het volgende aangevoerd. De pilotenstaking was een buitengewone omstandigheid die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet kon worden voorkomen. SAS is daarom niet verplicht tot de betaling van compensatie overeenkomstig artikel 5, lid 3, en artikel 7 van de verordening.
9. SAS beargumenteert haar stelling in wezen als volgt.
10. Een van de twistpunten in de onderhandelingen was dat de werknemersorganisaties loonsverhogingen ter hoogte van 13 % over drie jaar eisten, tegenover de eerdere collectieve overeenkomst die piloten het recht gaf op loonsverhogingen van 6,5 % over drie jaar. Een ander twistpunt was het werkrooster van de piloten. De werknemersorganisaties eisten onder andere een grotere voorspelbaarheid met betrekking tot de werktijden. **[Or. 6]**
11. Op 25 april 2019 zond het Zweedse Medlingsinstitut (het nationale bemiddelingsinstituut) een zogenoemd verzoek (voorstel voor een minnelijke schikking) betreffende de centrale collectieve overeenkomst aan de partijen. Het verzoek bevatte onder andere bepalingen betreffende een jaarlijkse loonstijging van 2,3 %. Het voorstel van de bemiddelaar voor de loonsverhoging lag binnen de zogenoemde marktbeving, dat wil zeggen de procentuele loonontwikkeling waarover de uitvoerindustrie overeenstemming bereikt dat deze zal gelden op de Zweedse arbeidsmarkt. De pilotenvakbond eiste een loonontwikkeling die ver boven de marktbeving lag. Het uitgangspunt op grond van het Zweedse arbeidsmarktmodel is dat de marktbeving normstellend moet zijn voor de loonvorming op de gehele Zweedse arbeidsmarkt. Het doel hiervan is behoud van het Zweedse mededingingsvermogen en stabilisering van de onderhandelingen voor collectieve overeenkomsten.
12. SAS heeft met het verzoek ingestemd, terwijl de werknemersorganisatie het verzoek heeft afgewezen. Op 26 april 2019 is de werknemersorganisatie met de aangekondigde collectieve acties begonnen.

13. Het conflict duurde tot de avond van 2 mei 2019, toen een nieuwe driejarige overeenkomst is gesloten. De nieuwe collectieve overeenkomst omvat een periode van drie jaar tot en met 2022 en houdt onder andere in dat de piloten een loonstijging ontvangen van 3,5 % voor 2019, 3 % voor 2020 en 4 % voor 2021. De samengestelde loonstijging bedraagt 10,9 % over drie jaar.
14. Voor de beoordeling of de pilotenstaking een buitengewone omstandigheid vormt overeenkomstig artikel 5, lid 3, moet worden bepaald of de staking vanwege zijn aard of oorsprong valt binnen de normale uitoefening van het bedrijf en de daadwerkelijke invloed van SAS.
15. De normale uitoefening van het bedrijf van SAS bestaat uit de uitvoering van luchtvaartactiviteiten. Een besluit betreffende een gelijktijdige staking van vier vakbonden maakt geen deel uit van de normale uitoefening van het bedrijf van SAS. Stakingen zijn op zich zeer ongewoon op de Zweedse arbeidsmarkt en ze maken geen onderdeel uit van de normale relatie tussen werkgever en werknemer of hun respectieve centrale organisaties. Daar komt bij dat de pilotenstaking een van de grootste stakingen binnen de luchtvaartindustrie ooit was en in beginsel alle [Or. 7] SAS-piloten omvatte. Het was voor SAS niet mogelijk om de uitoefening van haar bedrijf zodanig te organiseren dat de vluchten zoals gepland hadden kunnen plaatsvinden. De pilotenstaking valt daarom niet binnen de normale uitoefening van het bedrijf van SAS.
16. Het feit dat de pilotenstaking wettig was, hield in dat SAS niet het recht had om de piloten op te dragen aan het werk te gaan. SAS had derhalve geen maatregelen kunnen nemen om de piloten te verplichten de vluchten uit te voeren. De pilotenstaking viel derhalve ook niet onder de daadwerkelijke invloed van SAS.
17. De voorwaarden waaronder een wilde staking volgens het Hof in het arrest van 17 april 2018, ██████████ e.a. (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 en C-290/17-C-292/17, EU:C:2018:258), inherent zou zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij (zie punt 49) zijn hier niet van toepassing.
18. De pilotenstaking vond zijn oorsprong niet in een maatregel van SAS waarvan kan worden gezegd dat deze binnen het normale bestuur van SAS ligt. Uiteindelijk was de staking het gevolg van de bijzondere arbeidsvoorwaarden die de pilotenverenigingen eisten en het feit dat zij niet instemden met het aanbod van de bemiddelaar, hetgeen SAS daarentegen wel deed. De pilotenstaking vond zijn oorsprong derhalve niet in een door SAS genomen maatregel.
19. De pilotenstaking was ook geen spontane reactie van het personeel op een maatregel die deel uitmaakte van de normale bedrijfsuitoefening van SAS. Tot de pilotenstaking was daarentegen opgeroepen door vier pilotenvakbonden tegelijk en deze was daarom voornamelijk ingegeven door vakbonden en werknemersvertegenwoordigers.

20. SAS kon de compensatieverplichting ook niet voorkomen door de vlucht te annuleren toen de staking werd aangekondigd, aangezien de vlucht ten minste twee weken voor de geplande vertrektijd had moeten worden geannuleerd om de compensatieverplichting overeenkomstig de verordening te laten vervallen [zie artikel 5, lid 1, onder c), i)]. Een staking hoeft overeenkomstig de Zweedse wet echter slechts één week van tevoren te worden aangekondigd [OMISSIS].
21. De pilotenstaking waarmee SAS te maken had en die maakte dat de vlucht werd geannuleerd, vormt een gebeurtenis die naar zijn aard en oorsprong buiten de normale [Or. 8] bedrijfsuitoefening en daadwerkelijke invloed van SAS valt. Daarom vormt het een buitengewone omstandigheid zoals bedoeld in artikel 5, lid 3, van de verordening.

Airhelp

22. Airhelp heeft de bezwaren van SAS voornamelijk als volgt weerlegd.
23. De staking kan niet worden beschouwd als een „buitengewone omstandigheid” die de verplichting tot terugbetaling van SAS uitsluit. Het sluiten van collectieve overeenkomsten maakt deel uit van de normale bedrijfsuitoefening van een luchtvaartmaatschappij en de luchtvaartmaatschappij kan in het algemeen worden geconfronteerd met geschillen of met conflicten met het personeel in verband met een dergelijk soort collectieve en periodieke loononderhandelingen.
24. Tussen SAS enerzijds en de Svensk Pilotförening (SPF), Dansk Pilotforening en Norske SAS-Flygeres Förening anderzijds gelden collectieve overeenkomsten over lonen en algemene arbeidsvoorwaarden voor gezagvoerders en copiloten bij SAS, de zogenoemde pilotenovereenkomst. Tijdens de onderhandelingen over de overeenkomst kunnen de partijen collectieve acties ondernemen, zoals een staking of lock-out. Wanneer de partijen een collectieve overeenkomst hebben gesloten, geldt de verplichting tot arbeidsvrede voor zolang de overeenkomst loopt. Dit houdt in dat de partijen gedurende die periode geen collectieve acties mogen ondernemen. Een onwettige staking, of wilde staking, is een staking die wordt georganiseerd tijdens de periode van verplichte arbeidsvrede.
25. Er is al eerder sprake geweest van conflicten tussen SAS en verschillende werknemersorganisaties die in meerdere gevallen hebben geleid tot collectieve acties door de werknemers. Deze conflicten gingen onder meer over looneisen en verbeterde arbeidsomstandigheden, maar ook over de wens van werknemers om zelf invloed te krijgen op de werkplek. Een conflict dat in het bijzonder genoemd moet worden, is de zogenoemde „SAS-crisis” van 2012, toen SAS zich op de rand van een faillissement bevond. Omdat er als eis voor verdere leningen aan SAS strenge bezuinigingseisen waren gesteld door de grootaandeelhouders, waren SAS-werknemers gedwongen om tijdens geldende collectieve overeenkomsten in te stemmen met een lagere bezoldiging voor de uitgevoerde werkzaamheden om hun baan te behouden. De piloten moesten meer werken en een maand loon per jaar inleveren. [Or. 9]

26. Het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening is een uitzondering die restrictief moet worden uitgelegd. Uit de rechtspraak van het Hof vloeit voort dat uitsluitend gebeurtenissen die voldoen aan twee criteria kunnen worden beschouwd als een buitengewone omstandigheid. Ten eerste mag de gebeurtenis niet inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de vervoerder. Ten tweede mag de vervoerder geen daadwerkelijke invloed hebben op de gebeurtenis (zie punt 32 in het arrest ██████████ e.a., C-195/17).
27. Onderhandelingen over lonen en arbeidsvoorwaarden onder dreiging van een staking zijn, tenminste in lidstaten als Denemarken, Noorwegen en Zweden, normaal en voorzienbaar voor alle ondernemingen en vallen binnen hun invloed. Een staking bij het eigen personeel van de luchtvaartmaatschappij is als uitgangspunt een gebruikelijke activiteit voor de luchtvaartmaatschappij en is daarom onderdeel van de normale uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij. Dergelijke stakingen zijn normaal gesproken een reactie op kwesties die binnen de daadwerkelijke invloed van de luchtvaartmaatschappij vallen. Indien de staking plaatsvindt in overeenstemming met de nationale arbeidswetgeving die op de partijen van toepassing is en indien het personeel en hun vakbonden de luchtvaartmaatschappij hebben geïnformeerd voordat met de staking werd begonnen, had de luchtvaartmaatschappij zowel de tijd als de ruimte om besluiten te nemen die noodzakelijk waren om de compensatieverplichting te voorkomen, bijvoorbeeld door de aangekondigde staking te belemmeren of in ieder geval het risico op het doorgaan ervan te minimaliseren.
28. Wat betreft SAS is het duidelijk dat een belangrijke onderliggende oorzaak van de pilotenstaking in 2019 gevonden kan worden in de besluiten die SAS in 2012 heeft genomen, waaronder het loon en de arbeidsvoorwaarden van piloten aanzienlijk te lijden hadden als gevolg van de financiële moeilijkheden van de luchtvaartmaatschappij. In 2019 was er bij SAS sprake van een economisch herstel en daarom is het zeer voorzienbaar en redelijk dat de piloten, in de context van nieuwe onderhandelingen, hogere lonen en betere arbeidsvoorwaarden willen. De piloten waren van mening dat de hoogte van de lonen bij SAS onder het niveau van de markt lag, terwijl SAS van mening was dat de looneisen van de piloten onredelijk hoog waren. Na de nieuwe collectieve overeenkomst komt het salarisniveau in 2021 derhalve 10,5 % hoger te liggen in vergelijking met het niveau van 2018. **[Or. 10]**
29. Personeelsstakingen als deze zijn, gelet op de hiervoor besproken achtergrond, onderdeel van de normale uitoefening van het bedrijf van SAS, vallen binnen de invloed van SAS en kunnen daarom niet worden beschouwd als een buitengewone omstandigheid.

Toepasselijke bepalingen van Unierecht

30. Overweging 14 van verordening nr. 261/2004 luidt als volgt:

„Evenals in het kader van het Verdrag van Montreal dienen de verplichtingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen die de vluchten uitvoeren, te worden beperkt of uitgesloten in gevallen waarin een gebeurtenis het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden. Dergelijke omstandigheden kunnen zich met name voordoen in gevallen van politieke onstabiliteit, weersomstandigheden die uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen, beveiligingsproblemen, onverwachte vliegveiligheidsproblemen en stakingen die gevolgen hebben voor de vluchtuitvoering van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.”

31. In artikel 5 van verordening nr. 261/2004 is het volgende bepaald:

„1. In geval van annulering van een vlucht:

[...]

c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij

i) de annulering hun ten minste twee weken voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld, of

ii) de annulering hun tussen twee weken en zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan twee uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan vier uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt, of

iii) de annulering hun minder dan zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.

[...] **[Or. 11]**

3. Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden.”

32. In artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004 is het volgende bepaald:

„Recht op compensatie

1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1500 km;

b) 400 EUR voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1500 km, en voor alle andere vluchten tussen 1500 en 3500 km;

c) 600 EUR voor alle niet onder a) of b) vallende vluchten.

Bij de bepaling van de afstand wordt gekeken naar de laatste bestemming waar de passagier als gevolg van de instapweigering of annulering na de geplande tijd zal aankomen.”

33. In artikel 28 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie is het volgende bepaald:

„Het recht op collectieve onderhandelingen en op collectieve actie

Werkgevers en werknemers of hun respectieve organisaties hebben overeenkomstig het recht van de Unie en de nationale wetgevingen en praktijken het recht, op passende niveaus collectief te onderhandelen en collectieve arbeidsovereenkomsten te sluiten, alsmede, in geval van belangenconflicten, collectieve actie te ondernemen ter verdediging van hun belangen, met inbegrip van staking.”

34. In artikel 151 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie is het volgende bepaald:

„De Unie en de lidstaten stellen zich, indachtig sociale grondrechten zoals vastgelegd in het op 18 oktober 1961 te Turijn ondertekend Europees Sociaal Handvest en in het Gemeenschapshandvest van de sociale grondrechten van de werkenden van 1989, ten doel de bevordering van de werkgelegenheid, de gestage verbetering van de levensomstandigheden en de arbeidsvoorwaarden, zodat **[Or. 12]** de onderlinge aanpassing daarvan op de weg van de vooruitgang wordt mogelijk gemaakt, alsmede een adequate sociale bescherming, de sociale dialoog, de ontwikkeling van de menselijke hulpbronnen om een duurzaam hoog werkgelegenheidsniveau mogelijk te maken, en de bestrijding van uitsluiting.

Te dien einde leggen de Unie en de lidstaten maatregelen ten uitvoer waarin rekening wordt gehouden met de verscheidenheid van de nationale gebruiken, met name op het gebied van contractuele betrekkingen, alsmede met de noodzaak om het concurrentievermogen van de economie van de Unie te handhaven.

Zij zijn van mening dat een dergelijke ontwikkeling zal voortvloeien zowel uit de werking van de interne markt waardoor de harmonisatie der sociale stelsels zal worden bevorderd, als uit de in de Verdragen bepaalde procedures en het nader tot elkaar brengen van wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen.”

In artikel 6 van het Europees Sociaal Handvest van 18 oktober 1961 is het volgende bepaald:

„Alle werknemers en werkgevers hebben het recht collectief te onderhandelen.”

Toepasselijke bepalingen van nationaal recht

35. In § 45 van lag (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet [wet (1976:580) betreffende inspraak in het beroepsleven] wordt onder andere het volgende bepaald:

„Wanneer een werkgeversorganisatie, werkgever of werknemersorganisatie voornemens is een collectieve actie te ondernemen of een lopende collectieve actie uit te breiden, worden de wederpartij en het Medlingsinstitut ten minste zeven werkdagen van tevoren schriftelijk geïnformeerd. Een werkdag is elke dag behalve zaterdag, zondag, een andere officiële feestdag, midzomeravond, kerstavond en oudejaarsavond. De periode wordt berekend vanaf hetzelfde tijdstip op de dag dat de collectieve actie zal beginnen.” [Or. 13]

Noodzaak van een prejudiciële beslissing

36. Verordening nr. 261/2004 bevat geen definitie van het begrip „buitengewone omstandigheden”. In overweging 14 van de preambule van de verordening staat echter dat dergelijke omstandigheden zich met name kunnen voordoen in gevallen van politieke onstabieleit, weersomstandigheden die uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen, beveiligingsproblemen, onverwachte vliegveiligheidsproblemen en stakingen die gevolgen hebben voor de vluchtuitvoering van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Het Hof heeft bepaald dat de opsomming in overweging 14 van de preambule niet exhaustief is en niet inhoudt dat er in de vermelde situaties automatisch sprake is van buitengewone omstandigheden (arrest van 22 december 2008, ██████████ ██████████ C-549/07, EU:C:2008:771, punt 22).
37. Het Hof heeft zich in enkele gevallen uitgelaten over de inhoud van het begrip „buitengewone omstandigheden” in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 (zie arresten van 19 november 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716; 22 december 2008, ██████████ ██████████ C-549/07, EU:C:2008:771; 12 mei 2011, ██████████ ██████████ C-294/10, EU:C:2011:303; 17 september 2015, Van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618; 4 mei 2017, ██████████ ██████████ C-315/15, EU:C:2017:342; 4 oktober 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, en 17 april 2018, ██████████ ██████████ e.a., 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 en C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258). Het Hof heeft in die zaken geoordeeld dat het begrip buitengewone omstandigheden aldus moet worden uitgelegd dat als dergelijke omstandigheden kunnen worden aangemerkt gebeurtenissen die vanwege hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop deze geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen (arrest van 4 mei 2017, ██████████ ██████████ C-315/15, EU:C:2017:342, punt 22).
38. De hoofdvraag in deze zaak is hoe het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening moet worden uitgelegd wanneer er

sprake is van een staking die is aangekondigd en wettig is begonnen door de werknemersorganisaties. Deze vraag is nog niet eerder beoordeeld door het Hof. De partijen in de zaak zijn het erover eens dat SAS een compensatieverplichting heeft als de pilotenstaking geen buitengewone omstandigheid vormt. Indien de pilotenstaking daarentegen wel een buitengewone omstandigheid vormt, zijn de partijen het erover eens dat SAS geen compensatieverplichting heeft. De geschilpunten in deze zaak zijn dus te herleiden tot de uitlegging van de regels van het Unierecht en de uitlegging daarvan is noodzakelijk voor de beslechting van het geschil. **[Or. 14]**

Volgens de opvatting van de tingsrätt bestaat er geen rechtspraak die op dit geschil van toepassing zou kunnen zijn. Tevens dient de eenvormige uitlegging van het Unierecht met betrekking tot deze kwesties een algemeen belang.

[OMISSIS]