



# Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS  
PRIIT PIKAMÄE  
16 päivänä maaliskuuta 2021<sup>1</sup>

**Asia C-28/20**

**Airhelp Ltd  
vastaan  
Scandinavian Airlines System SAS**

(Ennakkoratkaisupyyntö – Attunda tingsrätt (Attundan käräjäoikeus, Ruotsi))

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevat yhteiset säännöt – Asetus (EY) N:o 261/2004 – 5 artiklan 3 kohta – 7 artiklan 1 kohta – Oikeus korvaukseen – Korvausvelvollisuudesta vapautuminen – Poikkeuksellisten olosuhteiden käsite – Ammattiliiton käynnistämä lakko, josta on annettu varoitus – Käsite ”kohtuudella edellytettävät toimenpiteet” poikkeuksellisen olosuhteen tai tällaisen olosuhteen seurausten ehkäisemiseksi

## Sisällys

I Johdanto .....	3
II Asiaa koskevat oikeussäännöt .....	4
A Unionin oikeus .....	4
B Ruotsin oikeus .....	7
III Tosiseikat, pääasian oikeudenkäynti ja ennakkoratkaisukysymykset .....	7
IV Asian käsittelyn vaiheet unionin tuomioistuimessa .....	10
V Oikeudellinen arviointi .....	10
A Alustavat toteamukset .....	10
B Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys .....	11
1. Lakko olosuhteenä, jota voidaan pitää poikkeuksellisenä .....	11

<sup>1</sup> Alkuperäinen kieli: ranska.

2. ”Poikkeuksellisuuden” arviointi oikeuskäytännössä vahvistettujen arviointiperusteiden nojalla .	12
a) Lakko ei ole lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen liittyvä tapahtuma .....	13
1) Lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavien ”sisäisten” ja ”ulkoisten” tekijöiden erottelu .....	13
2) Teknisiä seikkoja koskevan oikeuskäytännön soveltaminen analogisesti henkilöstöhallinnon alaan .....	15
3) Tuomion Krüsemann mukaiset periaatteet eivät ole sovellettavissa tässä tapauksessa ..	16
b) Ammattiliiton järjestämä lakko ei ole lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa .....	17
1) Tuomion Krüsemann mukaiset periaatteet eivät ole sovellettavissa pääasiassa kyseessä olevassa tilanteessa .....	18
2) Työmarkkinaosapuolten ja kuluttajien perusoikeuskirjassa suojatut intressit ja niiden vertailun tarpeellisuus .....	19
i) Yleisiä huomautuksia .....	19
ii) Katsaus perustuslain tasoisten intressiristiriitojen ratkaisemista koskevaan oikeuskäytäntöön .....	21
– Perusoikeuksien ja sisämarkkinoiden perusvapauksien välinen tasapaino .....	21
– Perusoikeuksien välinen tasapaino .....	22
3) Intressivertailun johtopäätösten huomioon ottaminen asetusta N:o 261/2004 tulkittaessa .....	23
c) Välipäätelmä .....	25
d) Lakon laillisuuden ja varoituksen antamisen merkitys poikkeukselliseksi olosuhteeksi luokittelun kannalta .....	26
3. Arviointiperusteet niiden ”kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden” määrittämiseksi, jotka jokaisen lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava .....	27
a) Kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden käsite oikeuskäytännön mukaan .....	27
b) Kansallisen tuomioistuimen ja unionin tuomioistuimen välistä toimivallan jakoa koskevat toteamukset .....	28
c) Ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle esitettävät tulkintaan liittyvät seikat .....	28
1) Lennon peruuttaminen tai pitkäaikainen viivästyminen on voitava välttää kohtuudella edellytettävillä toimenpiteillä .....	29
2) Lentoliikenteen harjoittajan on käytettävä kaikki lailliset mahdollisuudet puolustaa omia etujaan ja matkustajien etuja .....	29
3) Lentoliikenteen harjoittajan on varattava aikaa selvittää mahdollisista ennalta arvaamattomista tilanteista .....	30

4) Lentoliikenteen harjoittajan on otettava huomioon ammattiliiton järjestämästä lakosta annettu varoitus .....	30
5) Lentoliikenteen harjoittajan on järjestettävä kalustonsa ja henkilöstönsä toimintansa jatkuvuuden turvaamiseksi .....	31
6) Lentoliikenteen harjoittajan on helpotettava pääsyä sellaisten muiden yhtiöiden lennoille, joihin lakko ei vaikuta .....	32
4. Vastaus ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen .....	33
C Toinen ennakkoratkaisukysymys .....	33
D Kolmas ennakkoratkaisukysymys .....	34
VI Ratkaisuehdotus .....	36

## I Johdanto

1. Käsiteltävä asia koskee Attunda tingsrättin (Attundan käräjäoikeus, Ruotsi) SEUT 267 artiklan nojalla esittämää ennakkoratkaisupyyntöä, jossa se esittää unionin tuomioistuimelle kolme ennakkoratkaisukysymystä 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<sup>2</sup> 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen tulkinnasta.

2. Tämä ennakkoratkaisupyyntö on esitetty lentomatkustaja S:n ja lentoliikenteen harjoittajan, Scandinavian Airlines System Denmark – Norway – Swedenin (jäljempänä SAS), välisessä riita-asiassa, joka koskee sitä, että viimeksi mainittu on kieltäytynyt maksamasta tälle matkustajalle korvausta tämän lennon peruuttamisesta. SAS vetoaa edellä mainitussa säännöksessä tarkoitettuihin poikkeuksellisiin olosuhteisiin, jotka liittyvät ammattiliiton työehtojen parantamista koskevien vaatimusten esittämiseksi järjestämään sen henkilöstön lakkoon. SAS katsoo näin ollen, että se on vapautettava velvollisuudesta asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun korvauksen maksamiseen.

3. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii lähinnä sitä, voidaanko edellisessä kohdassa kuvatussa tilanteessa lakkoa pitää ”poikkeuksellisenä olosuhteena”, joka vapauttaa lentoliikenteen harjoittajan vastuustaan matkustajia kohtaan paitsi korvauksen maksamisen osalta myös lakon vaikutusten vähentämistä koskevien asianmukaisten toimenpiteiden toteuttamisen osalta. Unionin tuomioistuimella on tässä asiassa tilaisuus kehittää asetuksen N:o 261/2004 tulkinnasta antamaansa oikeuskäytäntöä ja erityisesti selventää asiayhteyttä, jossa on tarkasteltava sen 17.4.2018 antamaa tuomiota Krüsemann ym.,<sup>3</sup> joka sekin koskee lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavan lakon ”poikkeukselliseksi olosuhteeksi” luokittelua – jonka unionin tuomioistuin hylkäsi – mutta jonka taustalla olevat tosiseikat ovat huomattavan erilaiset kuin käsiteltävässä asiassa, minkä vuoksi niitä on arvioitava oikeudellisesti eri tavalla.

<sup>2</sup> EUVL 2004, L 46, s. 1.

<sup>3</sup> Tuomio 17.4.2018, 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).

## II Asiaa koskevat oikeussäännöt

### A Unionin oikeus

4. Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 1, 2 ja 12–15 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.

(2) Lennolle pääsyn epääminen sekä lentojen peruuttaminen ja pitkäaikainen viivästyminen aiheuttavat matkustajille vakavia vaikeuksia ja haittoja.

--

(12) Lentojen peruuttamisesta matkustajille aiheutuvia vaikeuksia ja haittoja olisi myös vähennettävä. Tämä olisi toteutettava rohkaisemalla lentoyhtiöitä tiedottamaan matkustajille peruutuksista ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa sekä tarjoamalla heille kohtuullinen uudelleenreititys, jotta matkustajat voivat järjestää matkansa toisin. Jolleivät lentoyhtiöt menettele tällä tavoin, niiden olisi korvattava menetys matkustajille, paitsi jos peruuttaminen tapahtuu poikkeuksellisissa olosuhteissa, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu.

(13) Matkustajilla, joiden lennot peruutetaan, olisi oltava mahdollisuus joko saada lippujen hinta takaisin tai saada uudelleenreititys tyydyttävissä olosuhteissa, ja heistä olisi huolehdittava asianmukaisesti heidän odottaessaan myöhempää lentoa.

(14) Montrealin yleissopimuksen 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 epävakaisissa 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 tiettyinä päivinä 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 viivästyksiä tai peruutuksia.”

5. Tämän asetuksen 2 artiklassa, jonka otsikkona 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.”

6. Kyseisen asetuksen 5 artiklassa, jonka otsikkona on ”Peruuttaminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

- a) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle apua 8 artiklan mukaisesti; ja
- b) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle apua 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan ja 2 kohdan mukaisesti sekä uudelleenreitityksen osalta, kun uuden lennon kohtuuden mukaan odotettavissa oleva lähtöaika on vähintään peruutetulle lennolle aikataulun mukaista lähtöaikaa seuraava päivä, 9 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määritettyä apua; ja
- 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 lähdeävä 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 lähdeävä korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja hän saapuisi määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

2. Kun matkustajalle ilmoitetaan peruutuksesta, hänelle on selvitettävä mahdolliset vaihtoehtoiset kuljetusvaihtoehdot.

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.

4. Näyttövelvollisuus siitä, että matkustajalle on ilmoitettu lennon peruuttamisesta ja ajankohdasta, jona ilmoitus on tehty, kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.”

7. Asetuksen N:o 261/2004 7 artiklasta, jonka otsikkona on ”Oikeus korvaukseen”, ilmenee seuraavaa:

”1. 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.

Lennon pituutta määriteltäessä on perusteena käytettävä viimeistä määräpaikkaa, johon matkustaja saapuu myöhässä aikataulun mukaisesta saapumisajasta siksi, että lennolle pääsy on evätty tai lento on peruutettu.

2. Jos matkustajalle tarjotaan matkan uudelleenreititystä 8 artiklan mukaisesti siten, että hän pääsee lopulliseen määräpaikkaansa vaihtoehtoisella lennolla, jonka saapumisaika verrattuna alun perin varatun lennon aikataulun mukaiseen saapumisaikaan ei ylitä

- a) enintään 1 500 kilometrin pituisten lentojen osalta kahta tuntia, tai
- b) 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, kolmea tuntia, tai
- c) lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa, neljää tuntia,

lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi alentaa 1 kohdassa säädettyä korvausta 50 prosentilla.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu korvaus on maksettava käteisenä, sähköisenä pankkisiirtona, pankkisiirtona, sekillä tai, matkustajan allekirjoitetulla suostumuksella, matkakuponkeina ja/tai muina palveluina.

4. Edellä 1 ja 2 kohdassa mainitut etäisyydet mitataan isoympyrätamenetelmällä.”

8. Tämän asetuksen 8 artiklassa, jonka otsikkona on ”Oikeus palauttamiseen tai uudelleenreititykseen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehtoista:

- a) – lipusta maksetun hinnan palauttaminen kokonaisuudessaan seitsemän päivän kuluessa 7 artiklan 3 kohdassa esitetyllä tavalla kultakin matkan osalta, joka jää tekemättä, sekä jo tehdyiltä osilta matkaa, jos lennosta ei ole enää matkustajan alkuperäisen matkasuunnitelman kannalta hyötyä, sekä tarvittaessa:
  - paluulento, joka lähtee mahdollisimman pian ensimmäiseen lähtöpaikkaan;
- b) matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa; tai
- c) matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla lopulliseen määräpaikkaansa hänelle sopivana myöhempänä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla.

--

3. Jos kaupunkia tai aluetta palvelevat useat lentoasemat ja lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa matkustajalle lentoa toiselle lentoasemalle kuin sille, jota varaus koskee, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on vastattava kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä tältä toiselta lentoasemalta joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa.”

9. Kyseisen asetuksen 9 artiklassa, joka koskee ”oikeutta huolenpitoon”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajalle on tarjottava ilmaiseksi:

- a) aterioita ja virvokkeita kohtuullisessa suhteessa odotusaikaan;
- b) hotellimajoitus,
  - jos ylimääräinen majoittautuminen yhdeksi tai useammaksi yöksi on välttämätöntä, tai
  - jos matkustajan aikomaa pitempi oleskelu osoittautuu välttämättömäksi;
- c) lentoaseman ja majoituspaikan (hotelli tai muu) välinen kuljetus.

2. Lisäksi matkustajille on tarjottava ilmaiseksi kaksi puhelua, teleksiä tai telekopioviestiä tai sähköpostiviestiä.

3. Tätä artiklaa soveltaessaan on lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan kiinnitettävä erityistä huomiota liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeisiin ja mahdollisiin saattajiin sekä ilman saattajaa matkustavien lasten tarpeisiin.”

## **B Ruotsin oikeus**

10. 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 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.”

## **III Tosiseikat, pääasian oikeudenkäynti ja ennakkoratkaisukysymykset**

11. Kuten ennakkoratkaisupyynnön perusteluista ilmenee, ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käsiteltäväksi saatetun riita-asian taustalla on jäljempänä kuvattu tilanne. Matkustaja S. oli varannut paikan SAS:n lennolta Malmöstä (Ruotsi) Tukholmaan (Ruotsi). Lento oli määrä suorittaa 29.4.2019, mutta se peruutettiin samana päivänä SAS:n Norjassa, Ruotsissa ja Tanskassa toimivien lentäjien lakon vuoksi. Lentäjien lakon taustalla oli se, että SAS:n lentäjiä edustavat työntekijäjärjestöt Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa olivat ennenaikaisesti irtisanoneet SAS:n kanssa tehdyn aiemman työehtosopimuksen, joka olisi ollut voimassa vuoteen 2020 saakka. Neuvottelut uudesta sopimuksesta olivat olleet käynnissä maaliskuusta 2019 lähtien. Lentäjien lakko kesti seitsemän päivää, 26.4.2019–2.5.2019, ja sen vuoksi SAS peruutti yli 4 000 lentoa, mikä vaikutti noin 380 000 matkustajaan, muun muassa matkustaja S:ään. S:lle ei tarjottu uudelleenreititystä, joka olisi rajannut viivästymisen alle kolmeen tuntiin. Matkustaja S. luovutti sopimuksen perusteella mahdollisen oikeutensa korvaukseen Airhelp Ltd:lle.

12. Airhelp vaati, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin Attunda tingsrätt velvoittaa SAS:n maksamaan sille asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa, luettuna yhdessä sen 7 artiklan kanssa, tarkoitetun 250 euron korvauksen viivästyskorkoineen 10.9.2019 alkaen, kunnes määrä on suoritettu.



13. SAS kiisti Airhelpin vaatimukset sillä perusteella, että lentäjien lakko on sen mielestä ”poikkeuksellinen olosuhde”, jota ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu. SAS:n ei siten tarvitse maksaa vaadittua korvausta.

14. SAS:n mukaan neuvottelut kariutuivat lentäjien ammattiliittojen vaatimukseen 13 prosentin suuruudesta palkankorotuksesta kolmen vuoden ajalle aiemmassa työehtosopimuksessa samalle ajalle määrätyn 6,5 prosentin suuruisen palkankorotuksen sijaan sekä niiden vaatimuksiin, jotka koskivat lentäjien työvuorolistoja.

15. SAS:n mukaan Medlingsinstitutet (työriitojen sovitteluelin, Ruotsi) esitti 25.4.2019 osapuolille sovintoehdotuksen, jossa esitettiin 2,3 prosentin suuruista vuosittaista palkankorotusta. SAS, joka hyväksyi sovintoehdotuksen, tuo esille, että sovittelijan palkankorotusta koskeva ehdotus sijoittui yleisen linjan eli sen prosentuaalisen palkkakehityksen, jota vientiteollisuus oli sopinut sovellettavan Ruotsin työmarkkinoilla, puitteisiin, kun taas lentäjien ammattiliitot vaativat palkkakehitystä, joka ylitti selvästi kyseisen yleisen linjan. Ruotsin työmarkkinamallin lähtökohtana on se, että yleinen linja määrittää palkanmuodostuksen Ruotsin koko työmarkkinoilla, millä pyritään säilyttämään Ruotsin kilpailukyky ja luomaan vakautta työehtosopimusjärjestelmään.

16. Lentäjien ammattiliitot hylkäsivät sovintoehdotuksen, minkä jälkeen ne käynnistivät 26.4.2019 työtaistelutoimet, joista ne olivat antaneet varoituksen.

17. Työriita jatkui 2.5.2019 iltaan asti, jolloin tehtiin uusi kolmen vuoden pituinen työehtosopimus. Tätä uutta työehtosopimusta sovelletaan kolme vuotta eli vuoteen 2022 saakka, ja se merkitsee muun muassa sitä, että lentäjät saavat 3,5 prosentin suuruisen palkankorotuksen vuonna 2019, ja vastaava luku on 3 prosenttia vuonna 2020 ja 4 prosenttia vuonna 2021. Palkankorotus on yhteensä 10,9 prosenttia kolmen vuoden aikana.

18. SAS väittää, että lentäjien lakko on asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu ”poikkeuksellinen olosuhde”, koska se ei liity sen toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä ole sen tosiasiallisesti hallittavissa. Päätös neljän ammattiliiton samanaikaisesta lakosta ei ole osa SAS:n tavanomaista toimintaa, joka muodostuu lentoliikenteen harjoittamisesta. Lisäksi lakot ovat hyvin harvinaisia Ruotsin työmarkkinoilla, ja pääasiassa kyseessä oleva lentäjien 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 heitä töihin. Näin ollen lentäjien lakko ei ollut SAS:n tosiasiallisesti hallittavissa.

19. Tuomion Krüsemann ratkaisua, jonka mukaan villi lakko liittyy lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, ei voida SAS:n mukaan soveltaa pääasiassa. Lentäjien lakko ei perustunut SAS:n toimenpiteeseen, eikä se myöskään ollut henkilöstön spontaani reaktio SAS:n tavanomaiseen liikkeenjohdolliseen toimenpiteeseen.

20. Koska SAS sai Ruotsin oikeudessa asetettujen vaatimusten mukaisesti lakosta varoituksen vasta viikkoa ennen sen alkamista, se ei olisi mitenkään voinut välttää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 7 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetyltä korvausvelvollisuudelta, sillä ensin mainitun säännöksen mukaan lentoliikenteen harjoittaja voi välttää tämän korvauksen maksamiselta vain, jos lento peruutetaan vähintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa.

21. SAS:ää koskeva lentäjien lakko, jonka vuoksi pääasiassa kyseessä oleva lento peruutettiin, on SAS:n mukaan näin ollen asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu ”poikkeuksellinen olosuhde”, koska kyseessä on tapahtuma, joka ei luonteensa ja alkuperänsä vuoksi liity SAS:n toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä ole sen tosiasiallisesti hallittavissa.



22. Airhelp puolestaan kiistää sen, että pääasiassa kyseessä olevaa lakkoa voitaisiin pitää edellä mainitussa säännöksessä tarkoitettuna poikkeuksellisena olosuhteena. Työehtosopimusten tekeminen kuuluu lentoyhtiön tavanomaiseen liiketoimintaan, ja siinä yhteydessä voi syntyä työriitoja.

23. Airhelpin mukaan yhtäältä SAS:n ja toisaalta Ruotsin, Tanskan ja Norjan lentäjien järjestöjen välillä sovelletaan työehtosopimusta, joka koskee SAS:n lentokapteenien ja -perämiesten palkkoja ja yleisiä työehtoja. Sopimuspuolilla on kuitenkin sopimusneuvottelujen aikana mahdollisuus ryhtyä lakon tai työsulun kaltaisiin työtaistelutoimiin. Kun työmarkkinaosapuolet ovat tehneet työehtosopimuksen, on kyseisen sopimuksen voimassa ollessa noudatettava työrauhavelvoitetta, minkä vuoksi lakko, joka toteutetaan työrauhavelvoitteen ollessa voimassa, on laitton tai villi lakko.

24. SAS:n ja eri henkilöstöryhmien välillä on aiemmin ollut työriitoja, jotka ovat useaan otteeseen johtaneet työntekijöiden käynnistämiin työtaistelutoimiin, jotka ovat koskeneet palkkaehtoja ja parempia työoloja mutta myös sitä, että työntekijät ovat toivoneet vaikutusvaltaa työpaikalla. Vuoden 2012 työriidan aikaan SAS oli konkurssin partaalla. Koska suuromistajat asettivat SAS:lle myönnettävän lisärahoituksen edellytykseksi tiukat säästövaatimukset, SAS:n työntekijät joutuivat kesken voimassa olleen työehtosopimuksen suostumaan alennettuun palkkaan, jotta he eivät menettäisi työpaikkojaan. Sopimuksen mukaan lentäjät joutuivat työskentelemään enemmän ja he menettivät yhden kuukausipalkan vuodessa.

25. Olennainen syy lentäjien lakolle vuonna 2019 olivat SAS:n vuonna 2012 tekemät päätökset, jotka johtivat lentäjien palkkojen merkittävään alenemiseen ja työehtojen merkittävään heikkenemiseen lentoyhtiön taloudellisten vaikeuksien vuoksi. SAS on vuonna 2019 saavuttanut taloudellisen tasapainon, joten oli täysin ennakoitavissa ja kohtuullista, että lentäjät vaativat palkkojaan nostettavan ja työehtojaan parannettavan uusien sopimusneuvottelujen yhteydessä. Lentäjien mukaan palkkataso SAS:ssä oli markkinatasoa alempi, kun taas SAS:n mukaan lentäjien palkkavaatimukset olivat suhteettoman korkeat.

26. Airhelpin mukaan pääasiassa kyseessä oleva lakko liittyy näin ollen SAS:n toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen ja on sen tosiasiallisesti hallittavissa. Sitä ei siis voida pitää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna ”poikkeuksellisena olosuhteena”, varsinkaan kun tätä säännöstä on tulkittava suppeasti.

27. Koska kysymystä siitä, 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, ei ole aiemmin ratkaistu, Attunda tingsrätt on päättänyt 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?”

## IV Asian käsittelyn vaiheet unionin tuomioistuimessa

28. Ennakkoratkaisupyyntö, joka on päivätty 16.1.2020, saapui unionin tuomioistuimen kirjaamoon 21.1.2020.

29. Pääasian asianosaisten, Tanskan ja Espanjan hallitukset sekä Euroopan komissio toimittivat kirjalliset huomautuksensa Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 23 artiklassa asetetussa määräajassa.

30. Pääasian asianosaisten, Tanskan, Ranskan, Espanjan ja Saksan hallitusten sekä komission edustajat ja asiamiehet esittivät huomautuksensa 16.12.2020 pidetyssä istunnossa.

## V Oikeudellinen arviointi

### A Alustavat toteamukset

31. Matkustajalentoliikenne on Euroopan unionin talouden merkittävä ala. Useat tätä alaa nykyisin kansainvälisellä tasolla hallitsevat lentoyhtiöt on perustettu jäsenvaltioissa, ja niistä on siten tullut eräänlaisia eurooppalaisen yritystoiminnan symboleja. Huolehtimalla matkustajaliikenteestä eri puolille maailmaa nämä lentoyhtiöt osaltaan lähentävät ihmisiä ja edistävät kauppaa ja kulttuurista vuorovaikutusta. Tämä selittää sen, että luotettavasta lentoliikenteestä riippuvaiset pitävät lakkoja usein valitettavina häiriöinä, joilla voi olla vakavia seurauksia matkustajille ja itse lentoyhtiöille. Tässä näkökulmassa saatetaan kuitenkin sivuuttaa se, että lakot voivat lähtökohtaisesti perustua oikeutettuihin syihin eli työntekijöiden pyrkimykseen parantaa työehtojaan. On myös selvää, että lentoyhtiön, joka työnantajana viime kädessä kantaa liiketoimintariskin, intressejä ei pidä jättää huomiotta. Kaikki nämä seikat osoittavat, että lakossa on yleensä kyse useista keskenään ristiriidassa olevista intresseistä. Todellisena haasteena on siksi ratkaista työriita tavalla, jossa kaikkien osapuolten intressit otetaan asianmukaisesti huomioon.

32. Nyt käsiteltävässä asiassa unionin tuomioistuinta ei pyydetä ratkaisemaan SAS:n ja sen työntekijöiden välistä riitaa, sillä ne ovat jo itse ratkaisseet sen itsenäisen neuvotteluoikeutensa perusteella. Unionin tuomioistuimen on tulkittava asetusta N:o 261/2004 siten, että kuluttaja saa riittävästi suojaa henkilöstön lakon tapauksessa, ottaen samalla huomioon, että unionin oikeusjärjestyksessä tunnustetaan yhdistymisvapaus ammattiyhdistystoiminnassa sekä neuvotteluoikeus ja oikeus työtaisteluihin, sillä nämä perusoikeudet vahvistetaan Euroopan unionin perusoikeuskirjan (jäljempänä perusoikeuskirja) 12 ja 28 artiklassa. Koska kuluttajansuoja on tämän asetuksen lainsäädännöllisenä tavoitteena, unionin tuomioistuimen on esitettävä selkeitä arviointiperusteita, joiden nojalla voidaan selvittää varmuudella, minkälaiset lakot voidaan luokitella asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuiksi poikkeukselliseksi olosuhteiksi, jolloin ne voivat tarvittaessa vapauttaa lentoliikenteen harjoittajan velvollisuudestaan maksaa korvauksia matkustajille niistä aiheutuvien seurausten perusteella. Se, että kansalliset tuomioistuimet ovat tarkastelleet tätä kysymystä eri tavoin,<sup>4</sup> osoittaa sen, että unionin tuomioistuimen on syytä selvittää asiaa. Tällainen parempi oikeusvarmuus hyödyttäisi myös työmarkkinaosapuolia.

4 Ks. lentoyhtiön henkilön lakon luokittelua poikkeukselliseksi olosuhteeksi puoltavat ratkaisut: Saksa (ylimmän tuomioistuimen tuomio 21.8.2012, asia X ZR 138/11); Yhdistynyt kuningaskunta (Lontoon West County Courtin (kreivikunnan alioikeus) tuomio 17.4.2009, asia Rigby v. Iberia, 2009, 4 WLUK 299); Puola (Varsovan alueellisen tuomioistuimen tuomio 5.4.2017, XXIII Ga 1889/16 ja XXIII Gz 1360/16) ja Tšekin tasavalta (Prahan kaupunkioikeuden tuomio 20.11.2019, nro 18 Co 300/2019). Tällaista luokittelua vastaan annetut ratkaisut: Ranska (ylimmän tuomioistuimen tuomio 24.9.2009, asiat 08-18.177 ja 08-18.178); Alankomaat (Rotterdamin alioikeuden tuomio 2.6.2017, asia 5277790) ja Italia (Triesten rauhantuomioistuimen tuomio 17.9.2012, asia 668/2012). Tämä luettelo ei tosin ole tyhjentävä, mutta jo sen avulla voidaan arvioida tuomioistuinten ratkaisujen monimuotoisuutta.

33. Unionin tuomioistuin otti ensimmäisen askeleen tuomiossa Krüsemann, joka mainitaan jo tämän ratkaisuehdotuksen johdannossa.<sup>5</sup> Kun otetaan kuitenkin huomioon asian erityiset olosuhteet eli työntekijöiden itsensä (eikä ammattiliiton) järjestämän villin lakon aloittaminen reaktiona lentoliikenteen harjoittajan ”yllättäen antamaan” yrityksen rakenneuudistusta koskevaan ”ilmoitukseen”, kyseisestä tuomiosta ei mielestäni saada vastausta kaikkiin mahdollisesti esille tuleviin oikeuskysymyksiin. Tämän vuoksi on kehitettävä laajempaa oikeuskäytäntöä, jossa vahvistetaan yleisiä periaatteita ja jonka osana edellä mainittua tuomiota voidaan varmasti pitää sen erityispiirteiden vuoksi.

34. Mielestäni käsiteltävän asian ratkaisemiseksi ei sitä vastoin voida tehdä minkäänlaista hyödyllistä johtopäätöstä tuomiosta Finnair,<sup>6</sup> jossa unionin tuomioistuimen oli otettava kantaa siihen, voidaanko lennolle pääsy evätä hyväksyttävästi poikkeuksellisten olosuhteiden johdosta tapahtuneiden lentojen uudelleen järjestelyjen vuoksi. On huomattava, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittasi ennakkoratkaisukysymyksessään kyseisen lennon lähtöpaikan lentokenttähenkilökunnan lakkoon. Unionin tuomioistuin toisti perusteluissaan kansallisen tuomioistuimen arvioinnin eikä todennäköisesti pitänyt mahdollisena, että lakko voisi merkitä tällaista olosuhdetta, tarkastelematta sitä kuitenkaan yksityiskohtaisesti.<sup>7</sup> Siinä voitaisiin tosin nähdä unionin tuomioistuimen implisiittisesti antama vahvistus ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen arvioinnille. Unionin tuomioistuin on kuitenkin voinut myös tarkoituksella välttää ottamasta kantaa oikeuskysymykseen, joka ei varsinaisesti ollut asiassa keskeinen. Olisi joka tapauksessa suotavaa, että unionin tuomioistuin ottaisi nimenomaisesti kantaa kysymykseen, jolla on näin suuri merkitys lentoliikenteen harjoittajalle. Kyseisen tuomion tulkintaan vaikuttavan moniselitteisyyden vuoksi olen taipuvainen jättämään sen huomiotta perusteluissani siltä osin kuin on kyse oikeuskäytännön nykytilasta.

35. Ennen unionin tuomioistuimelle esitettyjen ennakkoratkaisukysymysten tarkastelua on paikallaan palauttaa lyhyesti mieleen *oikeudellisen arvioinnin vaiheet* ratkaistaessa, voidaanko lentoliikenteen harjoittaja vapauttaa velvollisuudesta maksaa korvaus asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan 1 kohdan nojalla lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen seurauksena. Aluksi on selvitettävä oikeuskäytännössä kehitettyjen arviointiperusteiden nojalla, onko kyseessä poikkeuksellinen olosuhde. On kuitenkin muistettava, että vaikka tämä edellytys täytyisi tässä tapauksessa, lentoliikenteen harjoittaja voitaisiin vapauttaa velvollisuudestaan vain, jos se pystyisi osoittamaan toteuttaneensa kaikki ”kohtuudella edellytettävät toimenpiteet” tämän olosuhteen seurausten välttämiseksi. Tässä yhteydessä on huomattava ennakkoratkaisukysymysten ja kyseisten oikeudellisen arvioinnin vaiheiden välinen yhteys. Kun nämä kysymykset muodollisesti koskevat tilanteen luokittelua poikkeukselliseksi olosuhteeksi, jotkin seikat voivat osoittautua merkitykselliseksi pikemminkin tarkasteltaessa ”kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä”, jotka lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava. Ennakkoratkaisukysymyksiä tarkastellaan jäljempänä siinä järjestyksessä kuin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on ne esittänyt.

## **B Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys**

### ***1. Lakko olosuhteena, jota voidaan pitää poikkeuksellisenä***

36. Kuten tämän ratkaisuehdotuksen johdannossa todetaan,<sup>8</sup> ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii lähinnä selvittämään, voidaanko ensimmäisessä ennakkoratkaisukysymyksessä kuvatussa tilanteessa lakkoa pitää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisenä olosuhteena. Koska tämä oikeuskysymys on tässä asiassa keskeinen, keskityn tarkastelussani siihen.

5 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 3 kohta.

6 Tuomio 4.10.2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604).

7 Ks. tuomio 4.10.2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, 33, 37, 38 ja 40 kohta) ja julkisasiamies Botin ratkaisuehdotus (EU:C:2012:223, 49 ja 55 kohta).

8 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 3 kohta.

37. Aluksi on tuotava esille, että unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin oikeuden säännöksen tulkitsemisessa on otettava huomioon paitsi sen sanamuoto myös asiayhteys ja sillä säännöstöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös on.<sup>9</sup> Vaikka asetuksessa N:o 261/2004 ei nimenomaisesti määritellä poikkeuksellisen olosuhteen käsitettä, unionin lainsäätäjä on todennut, että siitä voi olla kysymys tämän asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa tarkoitettujen tapausten kaltaisissa tapauksissa. Tässä yhteydessä on todettava, että tässä perustelukappaleessa mainitaan muun muassa ”lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavat *työtaistelutilanteet*”.<sup>10</sup> Vaikka säädöksen johdanto-osan perustelukappaleilla ei ole itsenäistä oikeudellista arvoa, ne voivat auttaa tulkinnassa lainsäätäjän tahdon päättelemiseksi,<sup>11</sup> minkä vuoksi tämä työtaistelua koskeva maininta on nähdäkseni erityisen merkityksellinen ensimmäiseen kysymykseen annettavan vastauksen kannalta.

38. Unionin tuomioistuin on useita kertoja todennut, että olosuhteet, joita voidaan pitää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla poikkeuksellisina, ”liittyvät tapahtumaan, joka tämän asetuksen *johdanto-osan 14 perustelukappaleessa lueteltujen tapahtumien tapaan* ei liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa”.<sup>12</sup> Unionin tuomioistuin on kylläkin täsmentänyt, että tässä perustelukappaleessa tarkoitettut olosuhteet eivät välttämättä ja automaattisesti ole korvausvastuusta vapauttamisen perusteita.<sup>13</sup> Johdanto-osan 14 perustelukappaleen sanamuoto viittaakin siihen, että työtaistelutilanteet *voivat* merkitä tällaisia olosuhteita, mutta näin ei kuitenkaan ole välttämättä kaikissa tapauksissa.<sup>14</sup> Näin ollen on tutkittava tällaisen tapauskohtaisen luokittelun mahdollisuutta määritettyjen arviointiperusteiden avulla.

## ***2. ”Poikkeuksellisuuden” arviointi oikeuskäytännössä vahvistettujen arviointiperusteiden nojalla***

39. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, että tiettyihin tapahtumiin liittyviä olosuhteita voidaan pitää poikkeuksellisina kahden kumulatiivisen edellytyksen täytyessä. Ensimmäisen edellytyksen mukaan tällainen tapahtuma ei saa liittyä asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen. Toisena edellytyksenä on se, että tapahtuma ei luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa.<sup>15</sup>

40. Kuten jäljempänä esitettävässä tarkastelussa todetaan, nämä edellytykset täyttyvät pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tapauksessa, jossa ammattiliitto järjestää lakon. Päätöksen lakon aloittamisesta tekevät ammattiliiton edustajat työehtosopimuksia koskevan itsenäisen neuvotteluoikeutensa perusteella, ja se jää siten asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan päätöksentekorakenteiden ulkopuolelle. Vaikka lakot koskettavat jokaisen yrityksen taloudellista toimintaa, yrityksellä ei ole minkäänlaista määräysvaltaa ammattiliiton tekemiin päätöksiin. Tästä seuraa, että lentoliikenteen harjoittajalla ei normaalisti ole minkäänlaista oikeudellisesti merkityksellistä vaikutusvaltaa siihen, alkaako lakko vai ei, vaikka kyse olisi sen omasta henkilöstöstä.

<sup>9</sup> Tuomio 5.9.2019, Verein für Konsumenteninformation (C-28/18, EU:C:2019:673, 25 kohta); tuomio 26.2.2019, Rimšēvičs ja EKP v. Latvia (C-202/18 ja C-238/18, EU:C:2019:139, 45 kohta) ja tuomio 17.4.2018, Egenberger (C-414/16, EU:C:2018:257, 44 kohta).

<sup>10</sup> Kursivointi tässä.

<sup>11</sup> Ks. vastaavasti julkisasiamies Szpunarin ratkaisuehdotus X ja Visser (C-360/15 ja C-31/16, EU:C:2017:397, 132 kohta).

<sup>12</sup> Tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, 23 kohta). Kursivointi tässä.

<sup>13</sup> Tuomio Krüsemann, 34 kohta.

<sup>14</sup> Tuomio 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, 42 kohta).

<sup>15</sup> Tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, 37 kohta); tuomio 12.3.2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204, 38 kohta) ja tuomio 4.4.2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, 20 kohta).

**a) Lakko ei ole lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen liittyvä tapahtuma**

41. Ensimmäisen arviointiperusteen osalta oikeuskäytännöstä ilmenee, että arvioinnissa on otettava huomioon lennon peruuttamisen tai viivästymisen aiheuttaneen tapahtuman ”alkuperä”. Kuten jotkin osapuolet ovat esittäneet huomautuksissaan, on pidettävä erillään tapahtumat, joiden alkuperä on lentoliikenteen harjoittajan ”sisäinen”, ja tapahtumat, joiden alkuperä on siihen nähden ”ulkoinen”. Tämän lähestymistavan mukaisesti ainoastaan tapahtumien, joiden alkuperä on ”sisäinen”, voidaan katsoa liittyvän erottamattomasti lentoliikenteen harjoittajan toiminnan harjoittamiseen.

*1) Lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavien ”sisäisten” ja ”ulkoisten” tekijöiden erottelu*

42. Lentokoneen toimintaan vaikuttavia teknisiä vikoja koskevassa oikeuskäytännössä lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavat ”sisäiset” ja ”ulkoiset” tekijät on erotettu selvästi toisistaan, joskaan siinä ei ole käytetty nimenomaisesti näitä ilmaisuja. Tämä on yhtenä syynä sille, miksi ehdotan esillä olevan ongelman ratkaisemista tätä lähestymistapaa noudattaen. Jotta tällaisen erottelun merkitys voitaisiin selittää paremmin, on ensin lyhyesti kerrattava tällä alalla annettu unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö ja tuotava esille siitä tehtävät johtopäätökset.

43. Tuomiossa Wallentin-Herrmann<sup>16</sup> katsottiin, että lentoliikenteen harjoittajaa ei voida vapauttaa vastuusta matkustajia kohtaan, koska lentokoneen huoltoon liittyvästä puutteesta johtuvan teknisen vian korjaaminen kuuluu lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen. Tuomion perusteluissa tukeuduttiin toteamukseen, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajat joutuvat tavallisesti toimintaansa harjoittaessaan kohtaamaan erilaisia teknisiä vikoja, kun otetaan huomioon ne erityiset olosuhteet, joissa lentoliikennettä harjoitetaan, sekä lentokoneiden teknologinen kehittyneisyys. Tuomiossa todettiin, että jotta tällaisilta vioilta vältyttäisiin ja jotta voitaisiin ennalta varautua häiriöihin, jotka vaarantavat lentoturvallisuuden, lentokoneet ovat säännöllisten, erittäin tiukkojen tarkastusten kohteena, jotka on sisällytetty lentoliikenneyritysten toiminnan harjoittamista koskeviin voimassa oleviin ehtoihin. Tuomion mukaan lentokoneen toimintaan vaikuttavien teknisten vikojen ilmeneminen ei kuulu asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun poikkeuksellisen olosuhteen käsitteeseen.<sup>17</sup>

44. Tämä oikeuskäytäntö on toistettu tuomiossa van der Lans,<sup>18</sup> jossa oli kyse siitä, oliko vika, joka aiheutui lentokoneen tiettyjen osien ennen aikaisesta toimimattomuudesta, tällainen olosuhde. Unionin tuomioistuin vastasi kieltävästi ja täsmäsi, että tällainen vika on aina erottamattomasti sidoksissa koneen erittäin monitahoiseen toimintajärjestelmään, ja lentoliikenteen harjoittaja käyttää konetta usein vaikeissa ja jopa äärimmäisissä – etenkin ilmastollisissa – olosuhteissa, ja lisäksi on selvää, ettei yksikään lentokoneen osa säily muuttumattomana. Unionin tuomioistuin päätteli tästä, että tällainen tapahtuma liittyy lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, koska on tavallista, että se kohtaa tämäntyyppisiä teknisiä vikoja.<sup>19</sup>

45. Olen taipuvainen tulkitsemaan edellä mainittua oikeuskäytäntöä siten, että lentoliikenteen harjoittajalla on *velvollisuus varmistaa koneidensa huolto ja moitteeton toiminta täyttääkseen asianmukaisesti sopimusvelvoitteensa matkustajia kohtaan*. Lentoliikenteen harjoittaja ei toisin sanoen voi kyseisistä velvoitteista vältyäkseen vedota teknisiin vikoihin, jotka sen oletetaan tunnistavan ja korjaavan yrityksen tavanomaisen johtamisen yhteydessä.

<sup>16</sup> Tuomio 22.12.2008, Wallentin-Herrmann (C-549/07, EU:C:2008:771).

<sup>17</sup> Tuomio 22.12.2008, Wallentin-Herrmann (C-549/07, EU:C:2008:771, 24 ja 25 kohta).

<sup>18</sup> Tuomio 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

<sup>19</sup> Tuomio 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, 41 ja 42 kohta).



46. Haluan kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että unionin tuomioistuin ei edellä mainituissa tuomioissa pitänyt mahdollisena, että tekniset viat voisivat kuulua poikkeuksellisiin olosuhteisiin, jos ne perustuvat tapahtumiin, jotka eivät liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. Unionin tuomioistuimen mukaan näin olisi esimerkiksi tilanteessa, jossa asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan kaluston muodostavien lentokoneiden valmistaja tai toimivaltainen viranomainen ilmoittaa, että jo käytössä olevissa lentokoneissa on lentoturvallisuuteen vaikuttava piilevä valmistusvirhe. Samoin olisi sellaisten vahinkojen osalta, jotka johtuvat lentokoneisiin kohdistuneesta sabotaasista tai terroriteosta.<sup>20</sup>

47. Mielestäni tämä unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä esitetty varauma merkitsee sitä, että jopa teknisiin vikoihin voi liittyä ”ulkoisia” tekijöitä, joista lentoliikenteen harjoittajan ei voida katsoa olevan vastuussa, sillä muussa tapauksessa siltä vaadittaisiin mahdollisia tämän kaltaisten sen toimintaan mahdollisesti vaikuttavien tapahtumien välttämiseksi.<sup>21</sup> Koska lentoliikenteen harjoittaja ei usein ole lainkaan tietoinen piilevistä valmistusvirheistä tai kolmansien menettelyistä, jolla pyritään estämään sen toimintaa, joka rajoittuu pikemminkin yrityksen päivittäiseen johtamiseen, ei vaikuta oikeudenmukaiselta asettaa sille lähes rajoittamatonta velvollisuutta estää kaikki tekniset viat, jotka voivat vaikuttaa lentokoneiden toimintaan.

48. Edellisessä kohdassa esitetty päättely perustuu unionin tuomioistuimen myöhemmin kehittämään oikeuskäytäntöön, jonka mukaan silloin, jos asianomainen vika johtuu yksinomaan yhteentörmäyksestä vieraan esineen kanssa, tämän vian ei voi katsoa olevan erottamattomasti sidoksissa koneen toimintajärjestelmään.

49. Näin oli tuomion Pešková ja Peška<sup>22</sup> taustalla olleessa asiassa, joka koski lentokoneen ja linnun yhteentörmäyksestä aiheutunutta vahinkoa, sekä tuomion Germanwings<sup>23</sup> taustalla olleessa asiassa, joka koski lentoaseman kiitotiellä olleen roskan aiheuttamaa renkaan vaurioitumista. Täydellisyyden vuoksi on paikallaan viitata myös sittemmin annettuun tuomioon Moens,<sup>24</sup> joka koski sen pitämistä poikkeuksellisen olosuhteena, että lentoaseman kiitotiellä oli polttoainetta – joka ei ollut peräisin kyseisen lennon toteuttaneen lentoliikenteen harjoittajan lentokoneesta –, mikä johti kiitotien sulkemiseen ja siten lennon pitkäaikaiseen viivästymiseen. Edellä mainituissa tuomioissa unionin tuomioistuin päätyi katsomaan, että kyseessä olleet olosuhteet eivät luonteensa tai alkuperänsä vuoksi liittyneet asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen.

50. Edellä esitetty oikeuskäytännön tarkastelu vahvistaa siten edellä esitetyn näkemyksen,<sup>25</sup> jonka mukaan unionin tuomioistuin pyrkii *erottamaan toisistaan* kaikkien niiden olosuhteiden ”*sisäiset*” ja ”*ulkoiset*” tekijät, jotka rajoittavat lentoliikenteen harjoittajan toimintaa, sillä vain ensimmäiseen ryhmään kuuluvia tekijöitä voidaan pitää ”poikkeuksellisina”.

20 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).

21 Kuitenkin periaate, jonka mukaan ”ketään ei velvoiteta mahdollisena” (”impossibile nulla obligatio est”), kuuluu unionin oikeuden yleisiin periaatteisiin (ks. tuomio 6.11.2018, Scuola Elementare Maria Montessori v. komissio, komissio v. Scuola Elementare Maria Montessori ja komissio v. Ferracci, C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, 79 kohta ja tuomio 3.3.2016, Daimler, C-179/15, EU:C:2016:134, 42 kohta).

22 Tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

23 Tuomio 4.4.2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288).

24 Tuomio 26.6.2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535).

25 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 42 kohta.

## 2) Teknisiä seikkoja koskevan oikeuskäytännön soveltaminen analogisesti henkilöstöhallinnon alaan

51. Koska tämä erottelu ei välttämättä rajoitu *teknisiin kysymyksiin*, se on syytä ulottaa koskemaan *henkilöstöhallinnon* alaa soveltamalla sitä analogisesti tapahtumiin, jotka voivat vaikuttaa kyseiseen alaan. Lentoliikenteen harjoittaja turvautuu yrityksenä viime kädessä paitsi lentokoneisiinsa myös henkilöstöönsä. Lentoyhtiön henkilöstö on välttämätön sen toiminnan varmistamiseksi, koska sen vastuulla on lukuisia eri tehtäviä, kuten lentokoneen navigointi, matkustajien turvallisuuden ylläpitäminen sekä palvelu lennon aikana.<sup>26</sup> Kalusto ja henkilöstö ovat siten kaikkien matkustajalentoliikenteen alalla toimiviin yrityksiin erottamattomasti liittyviä tekijöitä.

52. Vaikuttaa siis loogiselta, että lentoliikenteen harjoittajalle asetetaan velvollisuus järjestää henkilöstönsä ja osoittaa sen tehtävät siten, että se voi taata toiminnan jatkuvuuden huolimatta ilmenevistä häiriötilanteista, kuten joidenkin sen työntekijöiden poissaolosta vuosiloman tai sairausloman vuoksi, joita säännellään unionin oikeudessa,<sup>27</sup> kansallisessa työ- ja sosiaalilainsäädännössä ja työehtosopimuksilla. Koska tällaiset puhtaasti ”sisäiset” tapahtumat koskevat vain yrityksen kaluston ja henkilöstön järjestämistä, mistä se on yksin vastuussa, vaikuttaa loogiselta katsoa, että ne liittyvät erottamattomasti sen toimintaan. Niitä on näin ollen pidettävä lentoliikenteen harjoittajan, kuten minkä tahansa yrityksen, toimintaan ”liittyvinä” tapahtumina.

53. Tilanne on kuitenkin toinen, jos henkilöstö reagoi ”ulkoisiin” tekijöihin, jotka eivät ole lentoliikenteen harjoittajan määräysvallassa. Näin on ammattiliiton järjestämän lakon tapauksessa. Henkilöiden yhteenliittyminä, joiden tarkoituksena on yhteisten ammatillisten etujen puolustaminen, ammattiliitot jäävät muodoltaan rakenteellisesti työnantajien vaikutusvallan ulkopuolelle. Ammattiliitot eivät ole osa yrityksen päätöksentekorakennetta tai yrityksen liikkeenharjoittamista tai liiketoimintajärjestelmää. Siltä osin kuin ammattiliitto esittää työehtosopimusta koskevia palkkavaatimuksia kehottamalla henkilöstöä lopettamaan työnteon painostaakseen työnantajan hyväksymään nämä vaatimukset, sen toimintaa on pidettävä ”ulkoisena” tekijänä, joka voi häiritä tuntuvasti lentoliikenteen harjoittajan toimintaa. Tämä toteamus pätee riippumatta siitä, että unionin oikeusjärjestyksessä tunnustetaan yhdistymisvapaus ammattiyhdistystoiminnassa sekä neuvotteluoikeus ja oikeus työtaisteluihin, myös lakkoon, mihin palaan arvioinnissani myöhemmin.

54. Käsiteltävä asia on hyvä esimerkki siitä, kuinka laajasti ammattiliittojen järjestämät työtaistelut voivat häiritä lentoliikenteen harjoittajan toimintaa. Asiakirja-aineistosta ilmenee, että kyseessä oleva lakko on kuvattu laajamittaiseksi, sillä siihen osallistuivat työntekijäjärjestöt Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa. Lentoliikenteen harjoittajaan kohdistui samanaikaisesti työtaistelutoimia niissä kolmessa maassa, joissa se harjoittaa suurinta osaa liiketoiminnastaan. Lisäksi on huomattava, että lakon järjestivät ammattiliitot, jotka edustavat lentäjiä eli henkilöstöryhmää, jota ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuimien pitää perustellusti ”lennon suorittamista varten tarvittavana” henkilöstöryhmänä. Lakko kesti seitsemän päivää, minkä vuoksi lentoliikenteen harjoittajan oli peruutettava yli 4 000 lentoa, ja se vaikutti noin 380 000 matkustajaan. SAS:n unionin tuomioistuimelle esittämien laskelmien mukaan tilanteessa, jossa jokaisella matkustajalla olisi oikeus 7 artiklassa säädettyyn kiinteään korvaukseen,

26 Ks. tältä osin yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta 4.7.2018 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139 (EUVL 2018, L 212, s. 1), jossa vahvistetaan muun muassa lentomiestistöä (liite IV) ja lentotoimintaa koskevat keskeiset vaatimukset (liite V). Näistä säännöksistä ilmenee, että lentomiesthistöllä on oltava riittävä ammattitaito (sekä teoriassa että käytännössä) sekä lääketieteellinen kelpoisuus suoriutua tyydyttävällä tavalla tehtävistään.

27 Ks. mm. Euroopan lentoyhtiöiden liiton (AEA), Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF), Euroopan ohjaamomiestistöyhdistyksen (ECA), Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden yhdistyksen (ERA) ja Kansainvälisen tilauslentoyhtiöiden järjestön (IACA) tekemän, siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta 27.11.2000 annettu neuvoston direktiivi 2000/79/EY (EYVL 2000, L 302, s. 57), jossa vahvistetaan rajoituksia ja vähimmäisvaatimuksia, mukaan lukien palkallista vuosilomaa koskevia säännöksiä, ja lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti annetun asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta 29.1.2014 annettu komission asetus (EU) N:o 83/2014 (EUVL 2014, L 28, s. 17), jossa määritetään vaatimukset, jotka kaupallisen ilmakuljetustoiminnan harjoittajan ja sen miehistön jäsenten on täytettävä miehistön jäsenten lento- ja työaika rajoitusten ja lepoaika vaatimusten osalta.



aiheutuisi noin 117 000 000 euron kustannus. Pitkittyneen lakon uhka olisi voinut johtaa vielä suurempaan vahinkoon. Nämä toteamukset osoittavat, että toiminnan keskeytyminen ammattiliiton järjestämän lakon seurauksena poikkeaa laadultaan ja laajuudeltaan huomattavasti tavanomaisesta tilanteesta, jossa jotkut työntekijät pidättyvät työnteosta vuosi- tai sairauslomana johdosta. Tämän vuoksi katson, että lakkoa on arvioitava oikeudellisesti eri tavalla.

### 3) Tuomion Krüsemann mukaiset periaatteet eivät ole sovellettavissa tässä tapauksessa

55. Tuomio Krüsemann, jossa unionin tuomioistuin totesi, että villi lakko ei ole poikkeuksellinen olosuhde, ei muuta tätä arviointia, sillä kyseinen tuomio rajoittuu asian olosuhteisiin. On syytä kiinnittää huomiota siihen, että unionin tuomioistuin katsoi tässä yhteydessä, että lakon alkuperä oli ”sisäinen”, sillä se johtui yrityksen rakenneuudistusta koskevasta ilmoituksesta, ja että ammattiliitot tai henkilöstön edustajat eivät osallistuneet siihen.

56. Unionin tuomioistuin totesi erityisesti, että lentoliikenteen harjoittaja oli ilmoittanut henkilöstölle rakenneuudistussuunnitelmastaan ”yllättäen antamallaan ilmoituksella” ja että lakkoa eivät olleet järjestäneet henkilöstön edustajat vaan itse työntekijät, jotka olivat jääneet sairauslomalle. Tuomion Krüsemann perusteluista ilmenee, että sitä, että lakon katsottiin ”liittyvän” lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, perusteltiin selvästi asian erityisillä olosuhteilla. Unionin tuomioistuin sisällyttää erityisesti tuomion 42 kohtaan viittauksen ”38 ja 39 kohdassa tarkoitettuihin olosuhteisiin”,<sup>28</sup> ja näissä kohdissa esitetään vain yhteenveto pääasian tosiseikoista. Erityinen asiayhteys, kuten lentoliikenteen harjoittajan toteuttama liikkeenjohdollinen toimenpide, joka voi heikentää työntekijöiden työehtoja, selittää sen, miksi unionin tuomioistuin on niin kategorisesti katsonut, että ”lentoliikenteen harjoittajat voivat – – tavanomaista toimintaansa harjoittaessaan joutua erimielisyyksiin ja jopa kiistoihin henkilöstönsä jäsenten tai tämän henkilöstön osan kanssa”.

57. Mielestäni minkäänlaista johtopäätöstä ei sitä vastoin voida tehdä luonnehdittaessa ammattiliiton ja työnantajan välisen erimielisyyden vuoksi äkillisesti järjestettyä lakkoa, josta tässä tapauksessa on kyse. Mikään ei viittaa siihen, että SAS olisi ilmoittanut toimenpiteestä tai toteuttanut toimenpiteen, joka voisi johtaa henkilöstön torjuntareaktioon. Kyseessä olevalla lakolla näyttää pikemminkin olleen yleisemmät perusteet. Asiakirja-aineiston mukaan ammattiliitot päättivät järjestää lakon vuonna 2019, koska työnantajan kanssa käydyt neuvottelut olivat kariutuneet tai eivät olleet edistyneet riittävästi. Tässä yhteydessä on todettava, että ammattiliitot irtisanoivat SAS:n kanssa tehdyn työehtosopimuksen ennenaikaisesti, mikä avasi mahdollisuuden työehtosopimusneuvotteluihin kaikkine tällaiseen menettelytapaan liittyvine riskeineen. Neuvottelujen aloittaminen ei nimittäin takaa sitä, että vaatimukset menestyvät. Pikemminkin kyse on siitä, että vastapuolen kanssa on päästävä sopimukseen. Lakkoon johtanut tapahtumien kulku näyttää siten alkaneen siitä, että ammattiliitot itse irtisanoivat kyseisen työehtosopimuksen ja epäonnistuivat selvästi pyrkimyksissään saada työnantajalta työehtosopimukseen palkkamyönnytyksiä. Sitä vastoin Airhelpin esittämä viittaus vuonna 2012 – eli seitsemän vuotta ennen käsiteltävän asian tarkastelun kannalta merkityksellisiä tapahtumia – SAS:n kanssa tehtyyn sopimukseen, jossa ammattiliitot hyväksyivät palkkojen alentamisen varmistukseksi tämän lentoyhtiön elinkelpoisuuden,<sup>29</sup> on mielestäni liian epämääräinen osoittaakseen suoran syy-yhteyden lakkoon.

58. Lisäksi se, että tässä asiassa lentoliikenteen harjoittajan toimintaa henkilöstön poissaololla häiritsee yrityksestä riippumaton yhdistys eikä itse henkilöstö, estää tuomiossa Krüsemann kehitettyjen periaatteiden soveltamisen käsiteltävässä asiassa. Näin ollen on katsottava, että ammattiliiton käynnistämä lakko, kun sitä ei voida millään tavoin pitää työnantajan syynä, on lentoliikenteen harjoittajan toimintaan nähden ”ulkoisen” tekijä.

<sup>28</sup> Kursivointi tässä.

<sup>29</sup> Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 24 ja 25 kohta.

59. Nähdäkseni tuomion Krüsemann ulottuvuus on rajoitettava mahdollisuuksien mukaan sitä koskeviin erityisiin olosuhteisiin, sillä muutoin asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 perustelukappale menettäisi merkityksensä. On huomattava, että tässä perustelukappaleessa ei jätetä epäselväksi, että sen mukaan työtaistelutilannetta voidaan pitää ”poikkeuksellisenä olosuhteena”. Riippumatta siitä, että työtaistelutilannetta koskeva maininta on lähtökohtaisesti suuntaa antava ja että on tietysti arvioitava tapauskohtaisesti, täyttävätkö tässä perustelukappaleessa tarkoitettut olosuhteet aiempina mainitut kaksi kumulatiivista edellytystä,<sup>30</sup> tällainen maininta on ymmärrettävä vahvana osoituksena siitä, että unionin lainsäätäjät on tällaisen luokittelun kannalla.<sup>31</sup>

60. Oikeuskäytännön tulevan kehityksen kannalta on – nyt käsiteltävästä asiasta riippumatta – tarkoituksenmukaista, että arvioitaessa, liittykö lakko lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen, puhtaasti ”sisäiset” häiriötekijät ja ”ulkoiset” tekijät erotetaan toisistaan.

61. Jotkin lakot johtuvat työriidasta itse yrityksen sisällä, kuten tuomion Krüsemann taustalla olleessa asiassa. On myös lakkoja, jotka voivat vaikuttaa lentoliikenteen harjoittajan toimintaan, vaikka ne eivät luonteensa ja alkuperänsä vuoksi liity yrityksen johtamiseen vaan riippuvat pikemminkin kolmannen osapuolen tahdosta, esimerkiksi lennonjohtajien, polttoaineen toimittajien tai maahuolintahenkilöstön lakot tai yleisemmällä tasolla poliittinen lakko, joka kattaa useita julkisia palveluja koko jäsenvaltion alueella.<sup>32</sup> Tällaisessa tilanteessa olisi varmasti suhteetonta asettaa lentoliikenteen harjoittajalle velvollisuus huolehtia siitä, ettei sen toiminta häiriidy, ja varmistaa matkustajien kuljettaminen hinnalla millä hyvänsä. Tällaista sitoumusta olisi joissakin tapauksissa lähes mahdotonta noudattaa.

62. Tämä pätee sitäkin suuremmalla syyllä sen vuoksi, että edellisessä kohdassa mainituille lakoille on ominaista se, että ne vaikuttavat ensisijaisesti lentoliikenteen harjoittajan *liiketoiminnan yleisiin edellytyksiin*, joihin tällä ei yleensä ole lainkaan vaikutusvaltaa. On siksi asianmukaista olla pitämättä tämän kaltaista lakkoa lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen ”liittyvänä” tapahtumana.

63. Tästä seuraa, että lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön ammattiliiton järjestämää lakkoa ei voida pääasiassa kyseessä olevan kaltaisissa olosuhteissa pitää lentoliikenteen harjoittajan toimintaan ”liittyvänä” tapahtumana.

### ***b) Ammattiliiton järjestämä lakko ei ole lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa***

64. Kuten edellä on todettu, lentoliikenteen harjoittajalla ei ole minkäänlaista määräysvaltaa ammattiliiton toimintaan tai päätöksentekoon. Ammattiliitto ei ole osa yrityksen rakennetta, eikä työnantaja myöskään osallistu ammattiliiton sisäiseen päätöksentekomenettelyyn. Kyse on kahdesta erillisestä yksiköstä, jotka eivät sitä paitsi aina edusta samoja intressejä työmarkkinoilla. Asian luonteeseen kuuluu, että ammattiliitto hoitaa tehtävänsä työntekijöiden edunvalvojana itsenäisesti eikä työnantaja puutu siihen millään tavoin. Ammattiliitto voi sitä vastoin vaikuttaa yrityksen toimintaan ratkaisevasti siten, että se kehottaa edustamiaan työntekijöitä lopettamaan työnteon

30 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 35 ja 39 kohta.

31 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 38 kohta.

32 Julkisasiamies Bot katsoi ratkaisuehdotuksessaan Finnair (C-22/11, EU:C:2012:223, 53 ja 55 kohta), joka koski lentokenttähenkilökunnan lakkoa, ettei lakkoa voida pitää lentoliikenteen harjoittajan syynä sen vuoksi, että viimeksi mainittu ei voi mitenkään hallita tätä tapahtumaa. On myös huomattava, että 13.3.2013 annettu komission asetusehdotus asetuksen N:o 261/2004 muuttamiseksi (COM(2013) 130 final) sisältää poikkeukselliseksi katsottavista olosuhteista luettelon, joka ei ole tyhjentävä ja jossa mainitaan muun muassa ”olennaisten palvelutarjoajien, kuten lentoasemien ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajien, työmarkkinakiistat”, mikä näyttää tukevan tässä puollettua tulkintaa. On kuitenkin huomattava, että näihin tilanteisiin rinnastetaan ”lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan työmarkkinakiistat” eli käsiteltävässä asiassa kyseessä olevan kaltainen tilanne.

painostaakseen yritystä suostumaan sen vaatimuksiin. Jos oletetaan, että lakko on laillinen, työnantaja ei voi estää sitä työoikeuteen ja prosessioikeuteen perustuvien keinoin. Koska ammattiliiton aloittama lakko on ”ulkoisen” tekijä, johon lentoliikenteen harjoittajalla ei ole minkäänlaista vaikutusvaltaa, on johdonmukaista katsoa, että se ei ole sen tosiasiallisesti hallittavissa.

65. Seuraavissa kohdissa esitän joitakin perusteluja väitteelle, jonka mukaan lakko, sellaisena kuin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on sen kuvannut ensimmäisessä ennakkoratkaisukysymyksessään, ei ole ”hallittavissa” oleva tapahtuma. Aluksi<sup>33</sup> esitän syyt, joiden vuoksi katson, että tuomion Krüsemann mukaiset periaatteet *eivät ole sovellettavissa* pääasiassa kyseessä olevassa tilanteessa. Käytän samalla tilaisuutta hyväkseni *arvioidakseni kriittisesti* unionin tuomioistuimen kyseisessä tuomiossa käyttämän ”vastuuta” lakon alkamisesta koskevan arviointiperusteen hyödyllisyyttä. Tämän jälkeen selitän ammattiliittojen ja työnantajajärjestöjen asemaa kyseisessä ”työmarkkinaosapuolten vuoropuhelussa” osoittaakseni, että ne ovat todellisuudessa *tasavertaisia kumppaneita* eivätkä minkäänlaisessa alistussuhteessa, minkä vuoksi ei voida katsoa, että työnantaja voisi vaikuttaa yksipuolisesti lakon kehittymiseen ja että lakko olisi siten sen tosiasiallisesti hallittavissa. Tältä osin tuon esille *perusoikeuskirjan määräykset, joilla suojataan molempien osapuolten intressejä*, minkä jälkeen *vertailen kyseessä olevia intressejä primaarioikeuden tasolla*.<sup>34</sup> Havainnollistan *muutamana oikeuskäytäntöön perustuvan esimerkin* avulla tapaa, jolla unionin tuomioistuin on ratkaissut perustuslain taseisia intressiristiriitoja unionin oikeusjärjestyksessä.<sup>35</sup> Tällaisen intressivertailun tavoitteena on tulkita asetusta N:o 261/2004 tavalla, joka on *yhdenmukainen perusoikeuksien kanssa*, jotta *kyseessä olevat intressit voidaan sovittaa yhteen*. Lopuksi esitän joitakin *ohjeita, jotka koskevat kyseisen asetuksen ja erityisesti poikkeuksellisen olosuhteen käsitteen tulkintaa*.<sup>36</sup> Ennen kuin tarkastelen lakkoon liittyvien muiden seikkojen merkitystä, esitän *välipäätelmänäni*, että oikeuskäytännössä kehitetyt kaksi arviointiperustetta, joiden nojalla kyseessä voidaan katsoa olevan asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, sellaisena kuin sitä on tulkittu tämän asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, täyttyvät tässä tapauksessa.<sup>37</sup>

1) *Tuomion Krüsemann mukaiset periaatteet eivät ole sovellettavissa pääasiassa kyseessä olevassa tilanteessa*

66. Mielestäni unionin tuomioistuimen tuomiossa Krüsemann esittämiä johtopäätöksiä ei voida ulottaa koskemaan pääasiassa kyseessä olevaa tilannetta, koska ne liittyvät kyseisen asian erityisiin olosuhteisiin. Kuten edellä on jo todettu, unionin tuomioistuin katsoi kyseisessä tuomiossa, että villi lakko oli osittain lentoyhtiön tosiasiallisesti hallittavissa, sillä se johtui kyseisen lentoliikenteen harjoittajan tekemästä päätöksestä. Kyseisen tuomion ymmärtämisen kannalta on merkitystä myös sillä, että unionin tuomioistuin totesi kyseisen villin lakon päättyneen lentoliikenteen harjoittajan työntekijöiden edustajien kanssa tekemän sopimuksen jälkeen. Näistä toteamuksista on siis mahdollista päätellä, että unionin tuomioistuin on ilmeisesti nähnyt lentoyhtiön ilmoittaman toimenpiteen ja työriidan nopean ratkaisun, tässä tilanteessa peruuttamalla kyseinen toimenpide, välillä yhteyden.

33 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 66–69 kohta.

34 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 70–76 kohta.

35 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 77–81 kohta.

36 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 82–92 kohta.

37 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 92 kohta.

67. On todettava, että käsiteltävässä asiassa lakko ei ollut reaktio mihinkään yrityksen liikkeenjohdolliseen toimenpiteeseen. Päinvastoin, kun otetaan huomioon edellä esitetyt perustelut<sup>38</sup> ja kun mikään ei viittaa vastakkaiseen näkemykseen, on oletettava lakon johtuneen ainoastaan työntekijöiden palkkavaatimuksista. Lentoliikenteen harjoittajan ei näin ollen voida katsoa olevan menettelyllään yksin ”vastuussa” lakon alkamisesta. Tästä seuraa, että tuomiossa Krüsemann vahvistettuja periaatteita ei voida soveltaa tässä asiassa.

68. Myönnän kuitenkin hieman oudoksuvani tätä ”vastuuta” lakon alkamisesta koskevaa arviointiperustetta, johon unionin tuomioistuimen perustelut tuomiossa Krüsemann näyttävät perustuvan,<sup>39</sup> ja muun muassa sitä, että sitä pitäisi soveltaa tässä asiassa, jotta joko ammattiliitto tai lentoliikenteen harjoittaja saatettaisiin ”vastuuseen” tilanteesta. Koska unionin tuomioistuimella ei ole tietoa SAS:n työntekijöiden työehdoista, mielestäni ei ole asianmukaista ottaa kantaa siihen, olivatko ammattiliiton palkkavaatimukset perusteluja vai eivät. Tällainen kannanotto riippuu lisäksi työmarkkinaosapuolten näkökulmasta sekä kunkin jäsenvaltion sosioekonomisesta tilanteesta. Kuten selitän jäljempänä yksityiskohtaisesti, on pikemminkin työmarkkinaosapuolten asiana neuvotella ja vahvistaa vapaasti palkat ja työehdot työehtosopimuksia koskevan itsenäisen neuvotteluoikeutensa nojalla valtion tai toimielinten asiaan puuttumatta.<sup>40</sup>

69. Näiden perustelujen lisäksi on pantava merkille, että kyseisellä ”vastuuta” koskevalla arviointiperusteella saattaa käytännössä olla vain vähäinen merkitys. Ei pidä unohtaa, että jäsenvaltion sosioekonominen tilanne voi myös kehittyä itsenäisesti työehtojen vahingoksi, jopa ilman työnantajan toimenpiteitä, esimerkiksi kansalaisten ostovoimaan vaikuttavan inflaation tai muista tekijöistä johtuvan elinkustannusten nousun seurauksena. Tällaisessa tapauksessa työnantajan ei voida kohtuudella katsoa olevan vastuussa työntekijöiden tilanteen heikkenemisestä. Tämä osoittaa, että kyseistä arviointiperustetta ei voida soveltaa kaikissa ajateltavissa olevissa tilanteissa. Mielestäni näin on erityisesti pääasiassa kyseessä olevan kaltaisissa olosuhteissa, joissa lakon järjestämiselle ei ole mahdollista yksilöidä yhtä ainoaa syytä.

## 2) Työmarkkinaosapuolten ja kuluttajien perusoikeuskirjassa suojatut intressit ja niiden vertailun tarpeellisuus

### i) Yleisiä huomautuksia

70. Aluksi on tuotava esille, että työmarkkinaosapuolten välinen vuoropuhelu on SEUT 151 artiklan nojalla yksi unionin tavoitteista. Se ”on vakiinnuttanut keskeisen ja omaperäisen asemansa Euroopan demokraattisessa hallintotavassa”.<sup>41</sup> Tässä yhteydessä SEUT 152 artiklan 1 kohdassa vahvistetaan työmarkkinaosapuolten itsenäisyyden periaate, kun siinä määrätään, että unioni ”tunnustaa Euroopan tason työmarkkinaosapuolten aseman ja edistää sitä ottaen huomioon kansallisten järjestelmien monimuotoisuuden” ja ”helpottaa työmarkkinaosapuolten välistä vuoropuhelua niiden itsenäisyyttä kunnioittaen”.<sup>42</sup>

38 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 57 kohta.

39 Ks. vastaavasti Herrmann, C., ”Entschädigung der Fluggäste bei wildem Streik – das TUIfly des EuGH vom 17.4.2018”, *Reise-Recht aktuell: Zeitschrift für das Tourismusrecht*, 2018, s. 102 ja Croon, J. ja Callaghan, J. A., ”Wild Cat” Ruling by the European Court of Justice, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 2018, nro 4, s. 601, jotka olettavat, että unionin tuomioistuimen päättely lähtee olettamasta, että lentoliikenteen harjoittajan on vastattava toimiensa seurauksista, koska sen on normaalisti kannettava yrityksen johtamiseen liittyvä taloudellinen riski.

40 Ks. 20.1.2021 esittämäni ratkaisuehdotuksen EPSU v. komissio (C-928/19 P, EU:C:2021:38) 74 kohta.

41 Komission tiedonanto, jonka otsikkona on ”Euroopan työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu – uudistumisen ja muutoksen taustavoima” (KOM(2002) 341 lopullinen, 26.6.2002, s. 6).

42 Tätä määräystä sovelletaan unioniin ja SEU 13 artiklan perusteella kaikkiin toimielimiin.

71. Koska työmarkkinaosapuolilla on vastaavasti edellä mainittu työehtosopimuksia koskeva itsenäinen neuvotteluoikeus ja koska ne ovat *siten tasavertaisessa asemassa*, ei voida vakavasti olettaa, että tilanne olisi lentoliikenteen harjoittajan ”hallittavissa”, koska se olisi voinut myöntyä täysimääräisesti työehtosopimusta koskeviin palkkavaatimuksiin työnteon keskeytysten välttämiseksi. Aivan kuten ei voida odottaa, että henkilöstö luopuu laillisesti hyväksyttävästä lakosta, koska se merkitsisi luopumista sen perusteltuina pitämistä vaatimuksista, lentoliikenteen harjoittajaa ei voida vaatia reagoimaan työnteon keskeytyksiin siten, että se myöntyy epäröimättä kaikkiin työntekijöiden vaatimuksiin välttyäkseen matkustajien korvausvaatimuksilta.

72. Tässä yhteydessä on huomattava, että lähtökohtaisesti työmarkkinaosapuolten intressejä *suojataan tasavertaisesti* unionin oikeusjärjestyksessä, eikä siinä siis aseteta kumpaakaan osapuolta etusijalle. Työntekijät ja heidän ammattiliittojensa edustajat voivat vedota yhdistymisvapauteen, neuvotteluoikeuteen ja oikeuteen työtaistelutoimiin, lakko mukaan lukien, jotka ovat kaikki perusoikeuskirjan 12 artiklan 1 kohdassa ja 28 artiklassa taattuina perusoikeuksia, kun taas työnantajat voivat vedota neuvotteluoikeuteen sekä elinkeinovapauteen, joista jälkimmäinen vahvistetaan perusoikeuskirjan 16 artiklassa, kukin etujensa puolustamiseksi. Jos oletettaisiin, että toisen osapuolen on luovuttava eduistaan, näiden oikeuksien sisältö jätettäisiin huomiotta.

73. Työmarkkinaosapuolina ne ovat yhdessä vastuussa sopimukseen pääsemisestä neuvottelujen avulla. Tällaisella lähestymistavalla on kiistattomia etuja verrattuna muihin toimenpiteisiin, joista julkisasiamies Jacobs on esittänyt tiiviin ja täsmällisen yhteenvedon ratkaisuehdotuksessaan Albany.<sup>43</sup> Hänen mukaansa ”työmarkkinaosapuolten kollektiiviset sopimukset estävät kalliita työriitoja, pienentävät liiketoiminnan kuluja kollektiivisen ja säännellyn neuvotteluprosessin avulla ja lisäävät ennustettavuutta ja läpinäkyvyyttä. Koska kumpikin osapuoli on suurin piirtein yhtä vahvassa neuvotteluasemassa, päädytään helpommin ratkaisuihin, jotka ovat tasapainoisia sekä näiden osapuolten että koko yhteiskunnan kannalta”. Siltä osin kuin kuluttajat kokevat intressinsä vaarantuvan matkustajaliikennettä häiritsevien henkilöstön lakkojen vuoksi, myös kuluttajat hyötyvät siitä, että sopimukseen päästään mahdollisimman nopeasti kompromissin avulla. Työmarkkinaosapuolten on siten tärkeää ottaa heidän intressinsä asianmukaisesti huomioon.

74. Edellä esitetyt huomautukset osoittavat, että pääasiassa on kyse ainakin joiltakin osin vastakkaisista intresseistä. Koska näitä intressejä suojataan perusoikeuskirjassa vahvistetuilla perusoikeuksilla ja ne ovat *siten perustuslain taseisia*, niitä on *vertailtava keskenään, jotta ristiriita voidaan ratkaista tehokkaasti*.<sup>44</sup> Tällainen lähestymistapa on tarpeellinen, koska usein perusoikeuksia ei voida taata ilman rajoituksia, erityisesti jos ne ovat ristiriidassa muiden unionin oikeudessa suojattujen oikeutettujen intressien kanssa, kuten perusoikeuskirjan asiaa koskevista määräyksistä ilmenee. Perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdassa määrätään, että oikeuksien ja vapauksien käyttämistä voidaan rajoittaa, jos rajoitukset ”ovat välttämättömiä ja vastaavat tosiasiallisesti unionin tunnustamia yleisen edun mukaisia tavoitteita tai tarvetta suojella muiden henkilöiden oikeuksia ja vapauksia”.<sup>45</sup> Perusoikeuskirjan 28 artiklassa asetetaan lakkoon ryhtymisen edellytykseksi ”unionin oikeuden” noudattaminen, mikä pitää sisällään muut perusoikeuskirjassa taatut oikeudet. Tästä seuraa, että lakko-oikeutta voitaisiin rajoittaa, jotta voidaan turvata jo mainittu elinkeinovapaus, joka ei kuitenkaan ole ehdoton,<sup>46</sup> sekä perusoikeuskirjan 38 artiklassa tarkoitetut kuluttajien intressit.

43 Julkisasiamies Jacobsin ratkaisuehdotus Albany (C-67/96, C-115/97 ja C-219/97, EU:C:1999:28, 181 kohta).

44 Hesse, K., *Grundzüge des Verfassungsrechts der Bundesrepublik Deutschland*, Heidelberg 1999, s. 28, 72 kohta, katsoo, että ”perustuslaissa suojattuja oikeutettuja intressejä on vertailtava keskenään, jotta niistä kukin voi toteutua. Kyseisille intresseille on asetettava rajoja, jotta ne voivat saavuttaa optimaalisen tehokkuuden.” Ks. myös Alexy, R., ”Constitutional Rights and Proportionality”, *Journal for constitutional theory and philosophy of law*, 2014, nro 22, s. 51, joka katsoo, että tietyt perusoikeudet muodostavat ”periaatteita, joita on vertailtava keskenään, jotta ne voivat toteutua mahdollisuuksien mukaan oikeudelliset ja tosiasialliset mahdollisuudet huomioon ottaen”.

45 Kursivointi tässä.

46 Tuomio 22.1.2013, Sky Österreich (C-283/11, EU:C:2013:28, 45 kohta).



75. Intressivertailusta tehtävät johtopäätökset on otettava huomioon asetuksen N:o 261/2004 tulkinnassa. On syytä muistaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan<sup>47</sup> unionin oikeutta, myös johdettua oikeutta, on tulkittava perusoikeuskirjaan sisältyvien perusoikeuksien valossa. Tällaisen intressivertailun tavoitteena on tulkita asetusta N:o 261/2004 tavalla, joka on yhteensopiva perusoikeuksien kanssa siten, että eri intressit sovitetaan yhteen. Myös unionin oikeusjärjestyksen yhtenäisyyden periaate edellyttää, että kyseessä olevien oikeutettujen intressien kokonaisarviointissa vältetään epä johdonmukaisuuksia.

76. Jäljempänä esitettävällä katsauksella oikeuskäytäntöön on tarkoitus kuvata, miten unionin tuomioistuin on ratkaissut *perustuslain taseisia intressiristiriitoja* unionin oikeusjärjestyksessä. Mainitsen esimerkkeinä ristiriidat perusoikeuksien ja sisämarkkinoiden perusvapauksien välillä mutta myös itse perusoikeuksien välillä. Käytettävästä terminologiasta riippumatta esittelemilleni tapauksille on yhteistä se, että sosiaaliset oikeudet ja taloudelliset oikeudet ovat vastakkain, kuten käsiteltävässä asiassa. Tämän oikeuskäytäntöä koskevan katsauksen jälkeen esitän joitakin ajatuksia asetuksen N:o 261/2004 tulkinnasta.

*ii) Katsaus perustuslain taseisten intressiristiriitojen ratkaisemista koskevaan oikeuskäytäntöön*

*– Perusoikeuksien ja sisämarkkinoiden perusvapauksien välinen tasapaino*

77. Ehdotettu lähestymistapa muistuttaa lähestymistapaa, jota noudatettiin asiassa *International Transport Workers' Federation ja Suomen Merimies-Unioni* annetussa tuomiossa,<sup>48</sup> jossa yhteisöjen tuomioistuimen oli sovittava oikeus työtaistelutoimen toteuttamiseen, lakko-oikeus mukaan lukien, yhteen sijoittautumisvapauden kanssa. Kyseinen asia koski ennakkoratkaisupyyntöä, jossa pyydettiin EY 43 artiklan (josta on tullut SEUT 49 artikla) tulkintaa. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin halusi tietää, voiko yksityinen yritys vedota tähän perusvapauteen ammattiliiton sitä vastaan toteuttamaa työtaistelutoimea vastaan. Yhteisöjen tuomioistuin korosti kyseisessä tuomiossa, että lakko-oikeus on unionin oikeusjärjestyksessä luonteeltaan perusoikeus, ja totesi, että se ei jää sisämarkkinoiden perusvapauksien soveltamisalan ulkopuolelle.<sup>49</sup> Katsottuaan, että kyseessä olleet työtaistelutoimet rajoittivat sijoittautumisvapautta, yhteisöjen tuomioistuin tutki, olivatko nämä rajoitukset myös oikeutettuja.<sup>50</sup> On syytä tuoda esille, että yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että oikeus toteuttaa työtaistelutoimi, jolla pyritään suojelemaan työntekijöitä, on oikeutettu intressi, jonka vuoksi rajoitus perussopimuksessa taattuun perusvapauteen voidaan periaatteessa perustella.<sup>51</sup>

78. Yhteisöjen tuomioistuin muistutti kuitenkin, että yhteisön toiminta kattaa paitsi sisämarkkinat, joille on ominaista, että tavaroiden, henkilöiden, palvelujen ja pääomien vapaata liikkuvuutta rajoittavat esteet poistetaan jäsenvaltioiden väliltä, myös sosiaalipolitiikan. Yhteisöjen tuomioistuin päätteli näin ollen, että koska yhteisöllä on paitsi taloudellinen myös sosiaalinen päämäärä, perussopimuksen määräyksiin, jotka koskevat tavaroiden, henkilöiden, palvelujen ja pääomien vapaata liikkuvuutta, perustuvia oikeuksia on verrattava sosiaalipolitiikan päämääriin, joihin kuuluvat muun muassa elin- ja työolojen kohentaminen siten, että olojen yhtenäistäminen olisi mahdollista niitä kohennettaessa, riittävä sosiaalinen suojeleminen ja työmarkkinaosapuolten välinen vuoropuhelu.<sup>52</sup> Eri intressien vertailun perusteella yhteisöjen tuomioistuin antoi kansalliselle tuomioistuimelle EY 43 artiklan soveltamista koskevia ohjeita, joiden avulla se voi ratkaista käsiteltäväkseen saatetun asian.

47 Ks. tuomio 13.5.2014, *Google Spain ja Google* (C-131/12, EU:C:2014:317, 68 kohta); tuomio 3.7.2014, *Kamino International Logistics ja Datema Hellmann Worldwide Logistics* (C-129/13 ja C-130/13, EU:C:2014:2041, 69 kohta); tuomio 11.9.2014, *A* (C-112/13, EU:C:2014:2195, 51 kohta) ja tuomio 25.5.2016, *Meroni* (C-559/14, EU:C:2016:349, 45 kohta).

48 Tuomio 11.12.2007, *International Transport Workers' Federation ja Suomen Merimies-Unioni* (C-438/05, EU:C:2007:772).

49 Tuomio 11.12.2007, *International Transport Workers' Federation ja Suomen Merimies-Unioni* (C-438/05, EU:C:2007:772, 47 kohta).

50 Tuomio 11.12.2007, *International Transport Workers' Federation ja Suomen Merimies-Unioni* (C-438/05, EU:C:2007:772, 74 kohta).

51 Tuomio 11.12.2007, *International Transport Workers' Federation ja Suomen Merimies-Unioni* (C-438/05, EU:C:2007:772, 77 kohta).

52 Tuomio 11.12.2007, *International Transport Workers' Federation ja Suomen Merimies-Unioni* (C-438/05, EU:C:2007:772, 78 ja 79 kohta).

– Perusoikeuksien välinen tasapaino

79. Nähdäkseni myös tuomio *Scarlet Extended*<sup>53</sup> ja tuomio *SABAM*<sup>54</sup> ovat merkityksellisiä, kun otetaan huomioon käsiteltävän asian kysymyksenasettelu. Näissä tuomioissa unionin tuomioistuin otti kantaa perusoikeuskirjan 17 artiklassa vahvistettuun omaisuudensuojaan kuuluvien immateriaalioikeuksien suojaamisen ja jo mainitun elinkeinovapauden välillä varmistettavaan tasapainoon. Näissä asioissa oli kyse yhtäältä musiikkiteosten tekijöitä, säveltäjiä ja tuottajia edustavan tekijänoikeusjärjestön ja toisaalta yritysten, joiden liiketoimintana on internetissä toimivan sosiaalisen verkoston alusta, sekä internetyhteyden tarjoajan välisistä riidoista. Pääasian kantaja oli vaatinut kansallisissa tuomioistuimissa, että vastaajat veloitetaan lopettamaan tekijänoikeuden loukkaukset. Kansalliset tuomioistuimet esittivät unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisupyyntöjä selvittääkseen, sallitaanko unionin oikeudessa se, että jäsenvaltiot antavat kansalliselle tuomioistuimelle oikeuden antaa vastaajille kieltomääräyksen ja määrätä, että niiden on otettava käyttöön suodatusjärjestelmä sellaisten sähköisten tiedostojen tunnistamiseksi, jotka sisältävät musiikkiteoksia, elokuvateoksia tai audiovisuaalisia teoksia, joihin kohdistuvien immateriaalioikeuksien haltija kantaja väitti olevansa, estääkseen näiden tekijänoikeutta loukkaavien teosten yleisön saataville saattamisen.

80. Vaikka unionin tuomioistuin toi aluksi esille immateriaalioikeuden merkityksen, se totesi selvästi, ettei perusoikeuskirjan 17 artiklan 2 kohdasta sen paremmin kuin oikeuskäytännöstäkään mitenkään ilmene, että mainittu oikeus ”olisi koskematon ja että sen suoja olisi siis ehdottomasti taattava”.<sup>55</sup> Sitä vastoin unionin tuomioistuin totesi, että tämän oikeuden suoja ”on *tasapainotettava* muiden perusoikeuksien turvaamisen kanssa”.<sup>56</sup> Unionin tuomioistuimen mukaan kansallisten viranomaisten ja tuomioistuinten on varmistettava ”asianmukainen tasapaino” tekijänoikeuksien haltijoilla olevan immateriaalioikeuden suojaamisen ja vastaajilla perusoikeuskirjan 16 artiklan mukaan olevan elinkeinovapauden välillä.<sup>57 58</sup> Unionin tuomioistuin päätteli, että määräys ottaa käyttöön riidanalainen suodatusjärjestelmä ei ollut sen vaatimuksen mukainen, jonka mukaan on varmistettava tällainen tasapaino perusoikeuksien välillä, ja esitti useita perusteluja, joiden voidaan tulkita olevan tulkintaohjeita ennakkoratkaisua pyytäneille tuomioistuimille. Unionin tuomioistuin kritisoi erityisesti tällaisen suodatusjärjestelmän vaikutuksia, koska se saattoi loukata käyttäjien perusoikeuskirjan 8 artiklalla suojattua oikeutta henkilötietojen suojaan sekä 11 artiklalla suojattua vapautta vastaanottaa tai levittää tietoja.<sup>59</sup> Lisäksi unionin tuomioistuin totesi, että tällainen määräys merkitsisi huomattavaa puuttumista vastaajien elinkeinovapauteen, koska sillä veloitettaisiin ottamaan käyttöön monimutkainen, kallis ja pysyvä tietotekninen järjestelmä yksinomaan näiden vastaajien kustannuksella.<sup>60</sup> Unionin tuomioistuin katsoi, että unionin oikeutta ”[tulkittuna] niiden vaatimusten valossa, joita asiaa koskevien perusoikeuksien suojaamisesta aiheutuu”, on tulkittava niin, että se on esteenä sille, että vastaajat määrätään ottamaan käyttöön suodatusjärjestelmä.<sup>61</sup>

81. On vielä paikallaan mainita tuomio *McDonagh*,<sup>62</sup> joka annettiin samalla oikeudenalalla kuin käsiteltävä asia ja jossa unionin tuomioistuin tutki, ovatko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohta ja 9 artikla, joissa asetetaan lentoliikenteen harjoittajalle velvollisuus pitää huolta matkustajista, joiden lento on peruutettu, yhteensopivia perusoikeuskirjan 16

53 Tuomio 24.11.2011, *Scarlet Extended* (C-70/10, EU:C:2011:771).

54 Tuomio 16.2.2012, *SABAM* (C-360/10, EU:C:2012:85).

55 Tuomio 24.11.2011, *Scarlet Extended* (C-70/10, EU:C:2011:771, 43 kohta) ja tuomio 16.2.2012, *SABAM* (C-360/10, EU:C:2012:85, 41 kohta).

56 Tuomio 24.11.2011, *Scarlet Extended* (C-70/10, EU:C:2011:771, 44 kohta) ja tuomio 16.2.2012, *SABAM* (C-360/10, EU:C:2012:85, 42 kohta).

57 Tuomio 24.11.2011, *Scarlet Extended* (C-70/10, EU:C:2011:771, 46 kohta) ja tuomio 16.2.2012, *SABAM* (C-360/10, EU:C:2012:85, 43 ja 44 kohta).

58 Everson, M. ja Correia Gonçalves, R., *The EU Charter of Fundamental Rights – A Commentary* (Peers, Hervey, Kenner, Ward), Oxford 2014, Art. 16, s. 455, 16.40 kohta, jossa tuodaan esille näiden tuomioiden merkitys sikäli, että niissä asetetaan kansallisille tuomioistuimille velvollisuus tasapainottaa omaisuudensuoja elinkeinovapauden kanssa, mikä muuttaa elinkeinovapauden yksityiseksi veloitteeksi tai subjektiiviseksi oikeudeksi.

59 Tuomio 24.11.2011, *Scarlet Extended* (C-70/10, EU:C:2011:771, 50 kohta) ja tuomio 16.2.2012, *SABAM* (C-360/10, EU:C:2012:85, 48 kohta).

60 Tuomio 24.11.2011, *Scarlet Extended* (C-70/10, EU:C:2011:771, 48 kohta) ja tuomio 16.2.2012, *SABAM* (C-360/10, EU:C:2012:85, 46 kohta).

61 Tuomio 24.11.2011, *Scarlet Extended* (C-70/10, EU:C:2011:771, 54 kohta) ja tuomio 16.2.2012, *SABAM* (C-360/10, EU:C:2012:85, 52 kohta).

62 Tuomio 31.1.2013, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43).



ja 17 artiklan kanssa, joissa taataan elinkeinovapaus ja omaisuudensuoja. Unionin tuomioistuin totesi aluksi, että elinkeinovapaus ja omaisuudensuoja eivät ole ehdottomia, vaan niitä on arvioitava sen tehtävän perusteella, joka niillä on yhteiskunnassa.<sup>63</sup> Unionin tuomioistuin totesi, että perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdan mukaan perusoikeuskirjassa tunnustettujen oikeuksien käyttämistä voidaan tietyin edellytyksin rajoittaa.<sup>64</sup> Se muistutti, että ”kun useampi unionin oikeusjärjestyksessä suojattu oikeus on vastakkain, tämä arviointi on tehtävä pyrkimällä näiden eri oikeuksien suojaan liittyvien vaatimusten välttämättömään yhteensovittamiseen sekä *oikeaan tasapainoon* niiden välillä”.<sup>65</sup> Unionin tuomioistuin huomautti perustellusti, että perusoikeuksien vertailussa ei ole otettava huomioon pelkästään perusoikeuskirjan 16 ja 17 artiklaa vaan myös sen 38 artikla, jossa SEUT 169 artiklan tavoin pyritään varmistamaan unionin politiikassa kuluttajien suojelun korkea taso, mukaan lukien lentomatrustajien suojele.<sup>66</sup> Unionin tuomioistuin totesi, että ”asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan ja 9 artiklan – – on katsottava vastaavan vaatimusta nyt kyseessä olevien *eri perusoikeuksien yhteensovittamisesta ja oikean tasapainon vahvistamisesta niiden välillä*”.<sup>67</sup> Unionin tuomioistuin katsoi, että edellä mainitut määräykset ovat yhteensoivia perusoikeuskirjan 16 ja 17 artiklan kanssa.

### 3) Intressivertailun johtopäätösten huomioon ottaminen asetusta N:o 261/2004 tulkittaessa

82. Edellä esitetyn perusteella katson, että tässä asiassa annettavassa asetuksen N:o 261/2004 tulkinnassa pitäisi huolehtia työmarkkinaosapuolten välisen voimatasapainon säilyttämisestä. Käytännössä sen perusteella työntekijöiden on voitava ryhtyä työtaistelutoimiin aiheuttamatta kuitenkaan lentoliikenteen harjoittajalle kohtuutonta haittaa, joka voi uhata yrityksen olemassaoloa. Mielestäni on selvää, ettei tällainen lopputulos olisi kenenkään edun mukainen. Näiden yleisluonteisten huomautusten perusteella esitän jäljempänä joitakin ohjeita, joiden avulla unionin tuomioistuin voi suorittaa tarvittavan vertailun, joka vaikuttaa asetuksen N:o 261/2004 tulkintaan.

83. Suhtaudun myötemielisesti joidenkin tämän asian osapuolten esittämään väitteeseen, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajan pitäisi voida vedota poikkeukselliseen olosuhteeseen oman henkilöstönsä lakon tapauksessa, jos se pyrkii työntekijöiden tavoin puolustamaan etujaan neuvotteluissa. Tässä yhteydessä on muistettava, että asetuksen N:o 261/2004 tarkoituksena on suojata kuluttajia, kuten sen johdanto-osan ensimmäisestä perustelukappaleesta ilmenee. Asetuksen N:o 261/2004 antaessaan lainsäätäjä pyrki tasapainottamaan lentomatrustajien ja lentoliikenteen harjoittajien intressit.<sup>68</sup> Sitä vastoin sillä ei pyritty turvaamaan työntekijöiden oikeutta ryhtyä eturistiriitatilanteissa etujensa puolustamiseksi työtaistelutoimiin, lakko mukaan lukien.

84. Jos lentomatrustajille annetaan oikeus korvaukseen lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta silloin, kun peruuttaminen tai viivästyminen johtuu työntekijöiden lakosta, on vaarana, että tätä oikeutta korvaukseen käytetään hyväksi työtaistelutoimissa. Työntekijöillä olisi mahdollisuus saada aikaan tilanne, jossa lentoliikenteen harjoittajalle esitetään suuria määriä matrustajien korvaushakemuksia, millä painostettaisiin vielä enemmän yrityksen johtoa ja

63 Tuomio 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, 60 kohta).

64 Tuomio 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, 61 kohta).

65 Tuomio 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, 62 kohta).

66 Tuomio 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, 63 kohta).

67 Tuomio 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, 64 kohta). Kursivointi tässä.

68 Ks. tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, 52 kohta); tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym. (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 67 kohta) ja tuomio 23.10.2012, Nelson ym. (C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 39 kohta).

aiheutettaisiin vakavaa taloudellista vahinkoa yritykselle, joka olisi ilman mahdollisuutta vapautua korvausvelvollisuudesta lähtökohtaisesti velvollinen maksamaan korvauksia lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta. Tämä merkitsisi merkittävää taloudellista räsitusta lentoliikenteen harjoittajille.<sup>69</sup>

85. Haluan tässä yhteydessä kiinnittää huomiota siihen, että lentoliikenteen harjoittajaa kohdellaan yleensä epäedullisemmin kuin muita samankaltaisessa tilanteessa olevia talouden toimijoita. Kuten jotkin osapuolet totesivat istunnossa, asetuksessa N:o 261/2004 asetetaan sille lähes automaattinen korvausvelvollisuus, kun taas muut talouden toimijat voisivat lähtökohtaisesti vedota korvausvastuusta vapauttaviin kansallisten vahingonkorvauslainsäädäntöjen säännöksiin ja itse sopimuksiin sisältyviin määräyksiin vastustaakseen pätevästi korvausvaatimuksia.<sup>70</sup> Koska tätä erilaista kohtelua on vaikea ymmärtää, on arvioitava, onko syytä harkita asetuksen N:o 261/2004 tulkintaa, jonka perusteella sitä ”korjataan” niin, että lentoliikenteen harjoittajan on mahdollista vapautua korvausvastuusta.

86. Asetuksen N:o 261/2004 13 artiklassa säädetään, että jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja maksaa korvauksen tai täyttää muut kyseisen asetuksen mukaiset velvollisuutensa, tämän asetuksen säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat sen oikeutta hakea sovellettavan lainsäädännön nojalla korvausta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan lentoliikenteen harjoittajan näiden velvollisuuksien seurauksena kantama taloudellinen räsitus voi keventyä tai jopa poistua kokonaan tällaisen korvauksen johdosta.<sup>71</sup> Epäilen kuitenkin, voitaisiinko taloudelliset menetykset, jotka aiheutuvat mahdollisesta velvollisuudesta maksaa matkustajille korvausta lakon johdosta, kompensoida lentoliikenteen harjoittajan hypoteettisella oikeudella vaatia korvausta kolmansilta osapuolilta tämän säännöksen perusteella.<sup>72</sup> Tällainen korvausvaatimus olisi hyvin todennäköisesti osoitettava henkilölle – luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle –, jonka katsotaan aiheuttaneen vahingon, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sitä, mitä tietyssä tapauksessa sovellettavassa kansallisessa oikeudessa mahdollisesti säädetään. Ei voida kuitenkaan pitää poissuljettuna, että tällainen vaatimus osoittautuu tuloksettomaksi laillisen lakon tapauksessa eli tilanteessa, jossa työnantajaa vastaan ryhdytään työtaistelutoimiin kansallisen työ- ja sosiaali oikeuden mukaisesti.<sup>73</sup> Koska tällainen vaihtoehto ei vaikuta poikkeuksetta toteuttamiskelpoiselta, katson näin ollen, että sillä ei voida lieventää lakosta aiheutunutta vahinkoa ja siten turvata lentoliikenteen harjoittajan etuja.

69 Ks. vastaavasti Kučko, M., ”The decision in TUIfly: are the Ryanair Strikes to be seen as extraordinary circumstances?”, *Air and Space Law*, 06/2019, osa 44, nro 3, s. 334, joka toteaa, että vaikka tällainen lopputulos vahvistaisi matkustajien oikeuksia, se ei olisi lentoyhtiöiden kannalta toivottava, sillä se saattaisi antaa ammattiliitoille epäoikeudenmukaista etua. Se, että matkustajille olisi maksettava korvauksia lakon aikana kertyvien tappioiden lisäksi, pakottaisi lentoyhtiöt myöntymään mihin tahansa ammattiliittojen (jopa kohtuuttomiin) vaatimuksiin; Flöthmann, M., ”Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz wilden Streiks des Fluggersonals”, *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*, 2018, s. 461, pitää vaarana, että tämä kannustaa työntekijöitä ryhtymään työtaistelutoimiin lentoliikenteen harjoittajia vastaan, jotta ne pakotettaisiin myöntymään heidän vaatimuksiinsa.

70 Jotkin osapuolet muistuttivat, että kansallisen oikeuden mukaan vahingonkorvausoikeus edellyttää ”syyllisyyttä” (”tahallisuutta” tai ”tuottamuksellisuutta”) aiheutuneen vahingon osalta. Ne väittivät myös, että talouden toimija voisi lähtökohtaisesti vedota sopimukseen sisältyviin korvausvastuusta vapauttaviin määräyksiin tai neuvotella liikekumppaninsa kanssa sopimuksen uudelleen sopimusvapautensa perusteella.

71 Tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, 36 kohta); tuomio 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, 46 kohta) ja tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym. (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 68 kohta).

72 Ks. julkisasiamies Botin ratkaisuehdotus Finnair (C-22/11, EU:C:2012:223, 56 kohta), jossa hän ehdotti tätä ratkaisua. On kuitenkin huomattava, että kyseinen asia poikkeaa käsiteltävästä asiasta sen vuoksi, että se koski lentokenttähenkilökunnan lakkoa (eikä ammattiliiton järjestämää lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön lakkoa), ja että julkisasiamies tyytyi toteamaan, että tällainen oikeus voi lähtökohtaisesti olla olemassa sovellettavan kansallisen oikeuden perusteella.

73 Ks. vastaavasti Wendeling-Schröder, ”Schadensersatz drittbezogener Unternehmen bei Streiks?”, *Arbeit und Recht*, 03/2017, osa 65, nro 3, s. 96 ja Unterschütz, J., ”Strike and Remedies for Unlawful Strikes in the Legal System of Poland, Hungary, and Slovakia”, *International Journal of Comparative Labour Law and Industrial Relations*, 2014, osa 30, nro 3, s. 335, jotka selittävät Saksan, Puolan, Unkarin ja Slovakian oikeuden kannalta, että oikeus korvaukseen on olemassa vain laittomien lakkojen tai lakon yhteydessä toteutettujen laittomien toimien perusteella.

87. Vaikka on totta, että oikeudesta ryhtyä työtaistelutoimiin on määrätty tarkoituksena auttaa työntekijöitä puolustamaan etujaan työnantajaan nähden ja että se, että unionin tuomioistuin mahdollisesti tunnustaa matkustajille oikeuden saada korvausta lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön lakon johdosta, edistäisi tämän tavoitteen saavuttamista, nähdäkseni tällainen asetuksen N:o 261/2004 tulkinta ylittäisi sen, mikä on tarpeen työntekijöiden suojelemiseksi. Epäilen vahvasti, että unionin lainsäätäjät olisi tarkoittanut edellisissä kohdissa kuvattua lopputulosta eli voimatasapainon siirtämistä suhteettomasti työntekijöiden eduksi.

88. Perusoikeuskirjan 16 artiklalla annettu suoja käsittää samaan artiklaan liittyvien selitysten – jotka on SEU 6 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan ja perusoikeuskirjan 52 artiklan 7 kohdan mukaan otettava huomioon perusoikeuskirjaa tulkittaessa – perusteella vapauden harjoittaa taloudellista tai kaupallista toimintaa, sopimusvapauden ja vapaan kilpailun.<sup>74</sup> Lentoliikenteen harjoittajalla on työnantajana oikeus puolustaa etujaan ja vaatia, että kaikki erimielisyydet henkilöstön kanssa ratkaistaan neuvotteluteitse. Koska lentoliikenteen harjoittaja kantaa lisäksi taloudellisen riskin, sillä on oikeus toteuttaa liikkeenjohdollisia toimenpiteitä, joita se pitää asianmukaisina yrityksen elinkelpoisuuden varmistamiseksi. Sillä on myös oikeus suojautua kaikilta kolmansien aiheuttamilta häiriöiltä, myös mahdolliselta oikeuden väärinkäytöltä,<sup>75</sup> joka voi vaarantaa sen olemassaolon.<sup>76</sup> Edellisissä kohdissa kuvatun lopputuloksen seurauksena olisi juuri se, että työnantajalta evättäisiin tosiasiallisesti oikeus puolustaa tehokkaasti etujaan, sillä henkilöstön vaatimuksiin myöntymisen vaihtoehtona olisi hyväksyä yrityksen konkurssiin asettamisen riski, mikä ei mielestäni sovi yhteen perusoikeuskirjassa vahvistettujen perusoikeuksien turvaamisen kanssa.

89. Mielestäni ei myöskään ole tarpeellista, että asetuksen N:o 261/2004 lainsäädännöllisen tavoitteen saavuttamiseksi matkustajille olisi tunnustettava oikeus korvaukseen kaikissa lakkotilanteissa. Tämän intressin turvaaminen on jo varmistettu sillä, että lentojen peruuttamisesta tai pitkäaikaisesta viivästyisestä työntekijöiden lakon seurauksena kärsivillä matkustajilla on edelleen oikeus hinnan palauttamiseen tai uudelleenreititykseen asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan nojalla sekä oikeus saada apua 9 artiklan nojalla. Tämä osoittaa, että on olemassa oikeasuhteisia keinoja suojata kuluttajaa siten, että samalla otetaan huomioon työntekijöiden ja työnantajien oikeutettu intressi työehtosopimusten neuvottelemiseen ja tekemiseen.

90. Edellä esitetystä seuraa, että ammattiliiton edellä kuvatussa tilanteessa aloittama lakko ei ole lentoliikenteen harjoittajan ”hallittavissa”. Lentoliikenteen harjoittajalla on työnantajana oikeus ja velvollisuus neuvotella työntekijöiden kanssa sopimus työmarkkinaosapuolten työehtosopimuksia koskevan itsenäisen neuvotteluoikeuden perusteella. Sen ei sitä vastoin voida katsoa olevan yksin vastuussa henkilöstön työtaistelutoimista aiheutuvista seurauksista.

### **c) Välipäätelmä**

91. Tosiseikkojen tarkastelun perusteella päädyn siihen, että oikeuskäytännössä kehitetyt kaksi arviointiperustetta, joiden nojalla kyseessä voidaan katsoa olevan asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, sellaisena kuin sitä on tulkittu tämän asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleen valossa, täyttyvät tässä tapauksessa.

<sup>74</sup> Tuomio 22.1.2013, Sky Österreich (C-283/11, EU:C:2013:28, 42 kohta).

<sup>75</sup> Ks. vastaavasti Gernigon, B., Odero, A. ja Guido, H., *ILO principles concerning the right to strike*, Geneve 2000, s. 42, joiden mukaan lakko-oikeus ei ole ehdoton oikeus, ja sen käyttämisen pitäisi olla kansalaisten ja työnantajien muiden perusoikeuksien mukaista. Kansallisissa lainsäädännöissä säädetään yleensä tällaisesta väärinkäytöstä seuraamuksia, jotka voivat vaihdella väärinkäytöstä aiheutuvien seurausten vakavuuden mukaan aina irtisanomisesta erilaisiin taloudellisiin tai rikosoikeudellisiin seuraamuksiin.

<sup>76</sup> Ks. vastaavasti Everson, M. ja Correia Gonçalves, R., *The EU Charter of Fundamental Rights – A Commentary* (Peers, Hervey, Kenner, Ward), Oxford 2014, Art. 16, s. 459, 16.52 kohta, jotka kiinnittävät huomiota siihen, että elinkeinovapaus liittyy läheisesti omaisuudensuojaan sekä oikeuteen tehdä työtä, minkä vuoksi sitä on pidettävä ”eksistentiaalisena oikeutena”.

92. Näin ollen on *välipäätelmänä* katsottava, että lakko, jonka ammattiliitto järjestää lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön lakko-oikeuden nojalla työehtojen parantamista koskevien vaatimusten esittämiseksi, kun kyseistä lakkoa ei ole aloitettu yrityksen sitä ennen tekemän päätöksen vuoksi vaan työntekijöiden vaatimusten johdosta, kuuluu asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun poikkeuksellisen olosuhteen käsitteeseen.

***d) Lakon laillisuuden ja varoituksen antamisen merkitys poikkeukselliseksi olosuhteeksi luokittelun kannalta***

93. Kuten tässä ratkaisuehdotuksessa on jo todettu, se, että lakko on laillinen, jolloin siis ammattiliitto on aloittanut työtaistelutoimet kansallisten työoikeuden säännösten mukaisesti, voi jossain määrin vaikuttaa tällaisessa tilanteessa olevan työnantajan liikkumavaraan.<sup>77</sup> Sama pätee siihen, onko lakosta annettu ”varoitusta”, mikä on niin ikään kansallisessa oikeudessa säännelty seikka. Nämä kaksi seikkaa liittyvät läheisesti toisiinsa, ja niitä on näin ollen tarkasteltava yhdessä, kun arvioidaan niiden merkitystä lentomatrustajien korvausoikeuden kannalta.

94. Haluan aluksi korostaa, että – toisin kuin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin esittää ennakkoratkaisukysymyksessään – mielestäni näitä seikkoja ei ole oikeudellisesti asianmukaista arvioida siltä kannalta, onko olosuhde ”tosiasiallisesti hallittavissa”, ja käyttää sitä merkityksellisenä arviointiperusteena, jotta olosuhdetta voitaisiin pitää asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla poikkeuksellisenä. Mielestäni näitä seikkoja on asianmukaisempaa tarkastella niiden ”kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden” kannalta, jotka lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava välttääkseen poikkeuksellisen olosuhteen ilmenemiseen tyypillisesti liittyvät seuraukset eli lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen.<sup>78</sup> Useat jäljempänä esittämäni perusteet puoltavat kyseisten seikkojen tarkastelua tässä oikeudellisen arvioinnin vaiheessa.

95. On ensinnäkin selvää, että nämä seikat kuuluvat yksinomaan kansallisen oikeuden soveltamisalaan. Toisin sanoen juuri kansallisessa oikeudessa vahvistetaan lakisääteiset vaatimukset, jotka niiden on täytettävä, ja määritetään, onko lakko laillinen vai ei. Yhdyn tuomion Krüsemann perusteluista ilmenevään unionin tuomioistuimen näkemykseen, jonka mukaan siitä, että tehtäisiin ero sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaan laillisten ja toisaalta laittomien lakkojen välillä sen ratkaisemiseksi, onko niitä pidettävä poikkeuksellisina olosuhteina, seuraisi, että matkustajien oikeus korvaukseen tehtäisiin riippuvaiseksi kunkin jäsenvaltion omasta työ- ja sosiaalilainsäädännöstä ja horjutettaisiin näin asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan ensimmäisessä ja neljännessä perustelukappaleessa tarkoitettuja tavoitteita, jotka ovat matkustajien suojelun korkean tason ja sen varmistaminen, että lentoliikenteen harjoittajat toimivat unionin alueella yhdenmukaistetuilla ehdoilla.<sup>79</sup> Lakon mahdollista laillisuutta ei näin ollen pitäisi pitää ratkaisevana arviointiperusteena määritettäessä, onko se poikkeuksellinen olosuhde.

96. Toiseksi lakon laillisuuden perusteella tehtävällä erottelulla myös kyseenalaistettaisiin tässä ratkaisuehdotuksessa esitetyn arvioinnin taustalla olevat perustelut, joiden mukaan lakko, sellaisena kuin se on kuvattu ensimmäisessä ennakkoratkaisukysymyksessä, ei ole lentoliikenteen harjoittajan ”tosiasiallisesti hallittavissa”, koska sen alkuperä ja myöhempi kehitys eivät riipu yksinomaan työnantajan tahdosta vaan myös ammattiliiton, joka on yksityiskohtaisen selitykseni mukaisesti itsenäinen yksikkö, johon työnantajalla ei ole minkäänlaista vaikutusvaltaa, aikeista.<sup>80</sup> Juuri näistä syistä ei voida pitää poissuljettuna, että ammattiliitto mahdollisesti päättää aloittaa lakon, ja näin on riippumatta siitä, osoittautuuko tällainen lähestymistapa kansallisten työoikeuden säännösten mukaiseksi vai ei. Tämä pätee erityisesti lakosta annettavaan varoitukseen. On huomattava, että

<sup>77</sup> Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 64 ja 86 kohta.

<sup>78</sup> Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 108–111 kohta (lakon laillisuudesta) ja 114–116 kohta (tarpeesta ottaa huomioon lakosta annettu varoitus).

<sup>79</sup> Tuomio Krüsemann, 47 kohta.

<sup>80</sup> Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 40 ja 64 kohta.

tällaisessa tapauksessa ammattiliiton aloittamien työtaistelutoimien mahdollinen lainvastaisuus antaisi vain työnantajalle mahdollisuuden vaatia, että toimivaltaiset tuomioistuimet määräävät lopettamaan ne. Koska tällainen menettely vie aikaa, ei kuitenkaan voida sulkea pois riskiä, että tuomioistuimen ratkaisu annetaan vasta sen jälkeen, kun työnantajalle on jo aiheutunut valtava taloudellinen vahinko. Nämä perustelut osoittavat mielestäni selvästi, että lakon ”laillisuus” ei yksinään ole asianmukainen arviointiperuste, jonka nojalla voidaan määrittää, onko tapahtuma ”poikkeuksellinen”.

97. Kolmanneksi katson, että vastaus kysymykseen siitä, onko ammattiliiton järjestämää lakkoa pidettävä poikkeuksellisena olosuhteena, on oikeusvarmuuden kannalta niin tärkeä, ettei sitä pitäisi jättää sattuman varaan. Näin tapahtuisi erityisesti silloin, jos joka kerta pitäisi varmistaa, onko kansallisen oikeuden vaatimuksia lentoyhtiön työntekijöiden lakon asianmukaisesta järjestämisestä noudatettu. Seurauksena olisi äärimmäisen tapauskohtainen tai jopa mielivaltaisen lähestymistapa, joka ei juuri eroaisi nykyisestä tuomioistuinikäytännöstä. Oikeuskäytännön ennakoitavuuteen liittyvistä syistä ja siksi, että ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle voitaisiin antaa selviä ja yksinkertaisia arviointiperusteita, ehdotan, että unionin tuomioistuin katsoo yleisesti, että lakko, sellaisena kuin se on kuvattu ensimmäisessä ennakkoratkaisukysymyksessä, on poikkeuksellinen olosuhde ja että pääasiaan liittyvillä tekijöillä, kuten sillä, että asiassa on noudatettu kansallisia työoikeuden säännöksiä, joissa säädetään muun muassa varoituksen antamisesta, on merkitystä ainoastaan tutkittaessa, onko lentoliikenteen harjoittaja toteuttanut ”kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä”.

98. Tällaisen asetuksen N:o 261/2004 soveltamista koskevan lähestymistavan etuna olisi arvioinnin yksinkertaistaminen ja se, että kansallinen tuomioistuin voisi arvioida kunkin yksittäistapauksen olosuhteita. Siitä ei myöskään olisi mitään haittaa lentomatkustajille, sillä kaikki poikkeukselliset olosuhteet eivät vapauta korvausvastuusta. Tällainen lakon määritelmä ei lähtökohtaisesti sulkisi pois siitä kärsivien matkustajien oikeutta korvaukseen vaan sen perusteella voitaisiin pikemminkin ottaa huomioon useita asian kannalta merkityksellisiä seikkoja, kuten lakon laillisuus ja varoituksen antaminen, ja tehdä siten monisyisempi päätelmä.

### ***3. Arviointiperusteet niiden ”kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden” määrittämiseksi, jotka jokaisen lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava***

#### ***a) Kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden käsite oikeuskäytännön mukaan***

99. Edellä esitetyn perusteella on määritettävä, mitkä ovat ne ”kohtuudella edellytettävät” toimenpiteet, jotka lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava välttääkseen pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen lakon seuraukset. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii ennakkoratkaisukysymyksellään selvittämään, mikä merkitys on annettava tietyille tosiseikoille, erityisesti sille, että lakosta on annettu varoitus kansallisessa oikeudessa säädettyssä määräajassa. Näitä seikkoja on näin ollen tarkasteltava erikseen unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä kehitettyjen arviointiperusteiden valossa.

100. Kuten totean jo alustavissa toteamuksissani,<sup>81</sup> tästä oikeuskäytännöstä ilmenee, että poikkeuksellisten olosuhteiden syntyessä lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja vapautuu asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 7 artiklan 1 kohdassa säädetystä velvollisuudestaan vain, jos se pystyy osoittamaan, että se on toteuttanut tilanteessa asianmukaiset toimenpiteet käyttämällä kaikki henkilöstöön liittyvät tai aineelliset sekä sen käytettävissä olevat taloudelliset keinot sen välttämiseksi, että nämä olosuhteet johtavat kyseessä olevan lennon pitkäaikaiseen viivästymiseen tai peruuttamiseen, ilman että tätä voitaisiin kuitenkaan vaatia tekemään kestävämpiä uhrauksia yrityksellään asianomaisena ajankohtana olevaan kapasiteettiin nähden.<sup>82</sup>

81 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 35 kohta.

82 Tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, 57 kohta).



101. Unionin tuomioistuin on siis vahvistanut joustavan ja tapauskohtaisen kohtuudella edellytettävän toimenpiteen käsitteen ja jättänyt kansallisen tuomioistuimen arvioitavaksi, voidaanko lentoliikenteen harjoittajan katsoa asianomaisen asian olosuhteissa toteuttaneen tilanteeseen soveltuvat toimenpiteet,<sup>83</sup> samalla kun se on todennut, että huomioon voidaan ottaa vain toimenpiteet, jotka voivat tosiasiallisesti olla sen tehtävänä, pois lukien toimenpiteet, jotka kuuluvat kolmannen toimivaltaan.<sup>84</sup>

102. On syytä todeta, että tästä joustavasta ja tapauskohtaisesta lähestymistavasta huolimatta edellä mainitussa oikeuskäytännössä asetetaan kuluttajien suojelemiseksi erityisen tiukat korvausvastuusta vapautumista koskevat edellytykset, joiden mukaan lentoliikenteen harjoittajan on tehtävä käytettävissään olevin keinoin kaikki objektiiviselta kannalta mahdollinen lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen välttämiseksi. Ei pidä myöskään unohtaa, että kuljetusvelvollisuus edellyttää, että matkustaja saapuu mahdollisimman nopeasti lopulliseen määräpaikkaansa eikä pelkästään jatkoyhteyden lähtöpaikkaan.<sup>85</sup> Lentoliikenteen harjoittaja ei siis voi pätevästi väittää ”täyttäneensä” tämän velvollisuuden ”osittain”.

103. Edellä mainitut arviointiperusteet on pidettävä mielessä selvitetessä, mitä vaatimus kaikkien ”kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden” toteuttamisesta sen välttämiseksi, että lento peruutetaan lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön lakon vuoksi, merkitsee käsiteltävässä asiassa tarkasteltavana olevan kaltaisessa asiayhteydessä.

#### ***b) Kansallisen tuomioistuimen ja unionin tuomioistuimen välistä toimivallan jakoa koskevat toteamukset***

104. Ennen näiden seikkojen tarkastelua on syytä muistaa, että unionin tuomioistuimen tehtävänä SEUT 267 artiklalla käyttöön otetussa menettelyssä on ainoastaan selkiyttää kohtuudella edellytettävien toimenpiteiden käsitettä. Unionin tuomioistuimen on esitettävä ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle tulkintaan liittyvät seikat ja annettava tarvittavat ohjeet, jotta se voi itse arvioida tosiseikat oikeudellisesti ja soveltaa asetuksen N:o 261/2004 säännöksiä esitetyn tulkinnan mukaisesti. Kansallisen tuomioistuimen ja unionin tuomioistuimen välisen toimivallan jaon kunnioittaminen on ratkaisevan tärkeää perussopimuksilla käyttöön otetun tuomioistuinjärjestelmän asianmukaisen toiminnan takaamiseksi.<sup>86</sup>

105. Jotta unionin tuomioistuin voisi käyttää toimivaltaansa, ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on esitettävä tosiseikat huolellisesti, jotta unionin tuomioistuin voi ymmärtää käsiteltävänä olevan asian ongelmat. Tässä yhteydessä ei pidä aliarvioida ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen vastuuta vahvistaa tosiseikat, koska on mahdollista, että asiaan liittyy merkityksellisiä seikkoja, jotka olisi pidettävä mielessä tämän ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelussa ja joita unionin tuomioistuin ei pysty ottamaan huomioon, koska sillä ei ole tarvittavia tietoja esimerkiksi lentoliikenteen harjoittajan käytettävissä olevista logistisista, teknisistä ja taloudellisista resursseista. Unionin tuomioistuimen ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle antaman ohjeistuksen tarkkuus riippuu siis suurelta osin saaduista tiedoista.

#### ***c) Ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle esitettävät tulkintaan liittyvät seikat***

106. Jäljempänä esitettävillä tulkintaan liittyvillä seikoilla pyritään antamaan ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle tarvittavat ohjeet, jotta se voi itse arvioida tosiseikat kohdennetusti ja tehokkaasti.

83 Tuomio 26.6.2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, 27 kohta) ja tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, 30 kohta).

84 Tuomio 26.6.2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, 27 kohta) ja tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, 43 kohta).

85 Ks. tuomio 26.2.2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, 35 ja 47 kohta).

86 Ks. 27.2.2020 esittämäni ratkaisuehdotus Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:135, 67 ja 68 kohta).

1) *Lennon peruuttaminen tai pitkäaikainen viivästyminen on voitava välttää kohtuudella edellytettävillä toimenpiteillä*

107. Aluksi on huomattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan mukaisilla lentoliikenteen harjoittajalta ”kohtuudella edellytettävillä toimenpiteillä” on pyrittävä välttämään poikkeuksellisten olosuhteiden tyyppilliset ja siten ennakoitavissa olevat kielteiset seuraukset eli lentojen peruuttamiset ja pitkäaikaiset viivästymiset. Kun otetaan huomioon esitetty *välipäätelmä*, jonka mukaan lakkoa, sellaisena kuin se on kuvattu ennakkoratkaisukysymyksessä, on pidettävä poikkeuksellisen olosuhteena,<sup>87</sup> ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ei välttämättä ole tarkistettava, olisiko lentoliikenteen harjoittaja voinut välttää itse lakon. Tällainen päätelmä on mielestäni looginen, sillä viime kädessä poikkeuksellisen olosuhteen käsitteelle on ominaista se, että asianomaiset osapuolet eivät voi ennustaa sitä.

2) *Lentoliikenteen harjoittajan on käytettävä kaikki lailliset mahdollisuudet puolustaa omia etujaan ja matkustajien etuja*

108. On kuitenkin perusteltua esittää monisyisempi arviointi, jos osoittautuu, että lakko on *laiton*, koska se ei ole kansallisen työ- ja sosiaalioikeuden vaatimusten mukainen. Lakon laillisuutta koskevalla kysymyksellä, jonka ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on tuonut esille, voi olla merkitystä tilanteessa, jossa on määritettävä ”kohtuudella edellytettävät toimenpiteet”, jotka lentoliikenteen harjoittajan on toteutettava.<sup>88</sup> Mielestäni lentoliikenteen harjoittajan vastuun pitäisi kattaa velvollisuus käyttää kaikki lailliset mahdollisuudet puolustaa omia etujaan ja välillisesti matkustajien etuja, mukaan lukien asian saattaminen työriitojen ratkaisemiseen toimivaltaisten tuomioistuinten käsiteltäväksi. Tällaisella menettelyllä pyritään siihen, että toimivaltaiset tuomioistuimet toteavat työtaistelutoimet lainvastaisiksi ja mahdollisesti määräävät lopettamaan ne.<sup>89</sup>

109. Tässä yhteydessä on tuotava esille, että perusoikeuskirjan 28 artiklassa suojataan työntekijöiden oikeutta työtaistelutoimiin ainoastaan ”unionin oikeuden sekä kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti”. Tämän täsmennyksen tarkoituksena on määrittää kyseisen perusoikeuden soveltamisala. Perusoikeuskirjan 28 artiklassa itsessään ei kuitenkaan määrätä mitään keskeisistä seikoista, kuten edellytyksistä, jotka laillisen lakon on täytettävä, vaan jätetään niiden täsmentäminen sen oikeusjärjestyksen tehtäväksi, johon siinä viitataan.<sup>90</sup> Perusoikeuskirjan 52 artiklan 6 kohtaa, jonka mukaan ”kansalliset lainsäädännöt ja käytännöt on otettava täysin huomioon siten kuin tässä perusoikeuskirjassa määrätään”, on tulkittava samalla tavoin.<sup>91</sup>

110. On syytä panna merkille, että unionin lainsäädäntövalta kyseiseen soveltamisalaan kuuluvilla aloilla on hyvin rajallinen. SEUT 153 artiklan 1 kohdan f alakohdassa määrätään, että parlamentti ja neuvosto voivat antaa direktiivein säännöksiä ”vähimmäisvaatimuksista”, jotka koskevat ”*työntekijöiden ja työnantajien edustamista ja heidän etujensa kollektiivista turvaamista*”.<sup>92</sup> SEUT 153 artiklan 5 kohdasta ilmenee kuitenkin, että tätä määräystä ei sovelleta ”palkkoihin, järjestäytymisoikeuteen, *lakko-oikeuteen* eikä oikeuteen määrätä työsulusta”.<sup>93</sup> Tästä seuraa, että unionilla ei ole lainkaan lainsäädäntövaltaa, jonka nojalla se voisi antaa säännöksiä lakko-oikeuden

87 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 92 kohta.

88 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 94 kohta.

89 Ks. vastaavasti Jarec, W., ”Eindeutiges und Widersprüchliches im Urteil des EuGH in der Rs Krüsemann ua/TUIfly”, *Ecolex*, 2019, nro 1, s. 102.

90 Ks. Krebber, S., *EUV/AEUV. Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta. Kommentar (Callies/Ruffert)*, 4. Auflage, Art. 28 GRCh, s. 2903, 3 kohta.

91 Ks. vastaavasti Barnard, C., *The EU Charter of Fundamental Rights – A Commentary* (Peers, Hervey, Kenner, Ward), Oxford 2014, Art. 28, s. 792, 28.57 kohta.

92 Kursivointi tässä.

93 Kursivointi tässä.



käyttämisestä.<sup>94</sup> Juuri tästä syystä joissakin direktiiveissä, joissa viitataan työehtosopimusneuvotteluihin ja työtaistelutoimiin, pidäytään näiden kysymysten sääntelemisestä. Tästä huolimatta ei varmasti ole poissuljettua, että unionin tuomioistuin tulevaisuudessa määrittää oikeuskäytännössään tämän oikeuden keskeisen sisällön jäsenvaltioiden yhteisen valtiosääntöperinteen perusteella.<sup>95</sup>

111. Koska unionin oikeudessa ei ole asiaa koskevia säännöksiä, on sovellettava kansallista oikeutta. Viittausta ”kansallisiin lainsäädäntöihin ja käytäntöihin” on tulkittava siten, että siinä asetetaan kansallisessa oikeudessa määritelty lainmukaisuutta koskeva edellytys. Näin ollen on mahdollista katsoa, että työntekijät eivät voisi pätevästi vedota perusoikeuskirjan 28 artiklassa vahvistettuun oikeuteen, jos he rikkoisivat oikeutta ryhtyä työtaistelutoimiin koskevia sääntöjä. On täysin selvää, että perusoikeuskirjan 16 artiklalla suojattu lentoliikenteen harjoittajan elinkeinovapaus olisi ristiriitatilanteessa turvattava. Lentoliikenteen harjoittajan on kuitenkin vedottava oikeuksiinsa turvautumalla käytettävissä oleviin oikeussuojakeinoihin. Jäsenvaltioiden on puolestaan säädettävä tarvittavista oikeussuojakeinoista työmarkkinaosapuolten tehokkaan oikeussuojan takaamiseksi ristiriitatilanteissa, kuten SEU 19 artiklan 1 kohdan 2 kohdassa ja perusoikeuskirjan 47 artiklassa edellytetään.

*3) Lentoliikenteen harjoittajan on varattava aikaa selvittääkseen mahdollisista ennalta arvaamattomista tilanteista*

112. On myös otettava huomioon, että mitä pidempi aika jää poikkeuksellisen olosuhteen muodostaman tapahtuman ja lennon, johon tapahtuma voi vaikuttaa, lähdön tai määräpaikkaan saapumisen välille, sitä laajempi liikkumavara lentoliikenteen harjoittajalla on. Toisin sanoen, jos lentoliikenteen harjoittajalla on riittävästi aikaa, sillä on normaalisti käytettävissään useita ratkaisuja, joilla matkustaja voidaan kuljettaa lopulliseen määräpaikkaan. Nämä ratkaisut ovat sen sijaan hyvin rajalliset tai niitä ei ole lainkaan, jos aikaa on vähän.<sup>96</sup> Tästä seuraa, että lentoliikenteen harjoittajan on varattava riittävästi aikaa selvittääkseen mahdollisista ennalta arvaamattomista tilanteista.

113. Unionin tuomioistuin totesi tuomiossa Eglitis ja Ratnieks,<sup>97</sup> että järkevä lentoliikenteen harjoittaja suunnittelee resurssinsa hyvissä ajoin, jotta sillä on aikaa muiden ratkaisujen käyttämiseen. Lentoliikenteen harjoittajan on siis erittäin tärkeää suunnitella reitit huolellisesti ja järkevästi lentojen peruuttamisista ja pitkäaikaisista viivästymisistä matkustajille aiheutuvien vaikeuksien ja haittojen vähentämiseksi asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 12 perustelukappaleessa mainitun tavoitteen mukaisesti.

*4) Lentoliikenteen harjoittajan on otettava huomioon ammattiliiton järjestämästä lakosta annettu varoitus*

114. Esittämäni perustelut sille, että mahdollisista ennalta arvaamattomista tilanteista selviämiseen on varattava riittävästi aikaa, ovat merkityksellisiä myös pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa asiayhteydessä, jossa ammattiliitto on järjestänyt lakon annettuaan varoituksen kansallisessa lainsäädännössä asetetussa määräajassa.<sup>98</sup> Kun otetaan huomioon unionin tuomioistuimen ajan varaamiselle antama merkitys, mielestäni lentoliikenteen harjoittajan olisi vastuutonta olla hyödyntämättä tätä lisäaikaa käyttämällä kaikki mahdollisuudet vähentää lakosta sen toimintaan kohdistuvia vaikutuksia. Tämä pätee erityisesti pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa, jossa

94 Ks. vastaavasti Lembke, U., *Europäisches Unionsrecht Kommentar* (Hans von der Groeben/Jürgen Schwarze/Armin Hatje), 7. Aufl., 2015, Band 1, Art. 28 GRCh, s. 682, 15 kohta.

95 Ks. tältä osin Krebber, S., *EUV/AEUV. Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta. Kommentar* (Calliess/Ruffert), 4. Auflage, Art. 28 GRCh, s. 2903, 8 kohta.

96 Ks. tältä osin 27.2.2020 esittämäni ratkaisuehdotus *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:135, 72 kohta).

97 Tuomio 12.5.2011, Eglitis ja Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, 28 kohta).

98 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 93 kohta.

lentäjien järjestöt olivat antaneet 2.4.2019 varoituksen, jonka mukaan lakon oli määrä alkaa 26.4.2019. SAS:llä oli siten aikaa useita viikkoja – eli Ruotsin lainsäädännössä säädettyä vähimmäisaikaa (vähintään seitsemän arkipäivää) pidempi aika – ryhtyä tarvittaviin järjestelyihin. Ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle on siten vastattava, että lentoliikenteen harjoittajan on otettava suunnittelussaan huomioon se, että lakko-oikeuden käyttämisestä on annettu sille varoitus kansallisessa lainsäädännössä asetetussa määräajassa.

115. Täydellisyyden vuoksi on todettava, että joissakin tapauksissa voi tulla esille kysymys asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädettyjen poikkeuksien sovellettavuudesta. Tästä säännöksestä ilmenee, että jos lento peruutetaan, matkustajalla on oikeus saada korvaus kyseisen asetuksen 7 artiklan mukaisesti, ”paitsi jos matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta” ennakkoilmoituksella, jolle säädetty aika vaihtelee kahdesta viikosta alle seitsemään päivään ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa. Kyseessä olevasta tilanteesta riippuen tämä vaatimus voisi mahdollisesti johtaa kyseisten säännösten soveltamisalan päällekkäisyyteen, nimittäin tapauksissa, joissa kansallisessa lainsäädännössä säädetään, että lakosta on annettava varoitus tietyssä määräajassa.

116. Katson kuitenkin, että tämä mahdollisuus ei voi yksinään kyseenalaistaa korvausoikeutta koskevien säännösten eli tämän ennakkoratkaisupyynnön kohteena olevien asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan 1 kohdan sovellettavuutta. Koska SAS ei väitä turvautuneensa kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa lueteltuihin poikkeuksiin välttyäkseen maksamasta korvauksia matkustajille, tämä kysymyksenasettelu on nähdäkseni myös täysin hypoteettinen, eikä se näin ollen liity käsiteltävän asian arviointiin.

*5) Lentoliikenteen harjoittajan on järjestettävä kalustonsa ja henkilöstönsä toimintansa jatkuvuuden turvaamiseksi*

117. Tässä ratkaisuehdotuksessa on jo selitetty,<sup>99</sup> että lentoliikenteen harjoittaja turvautuu kalustoon ja henkilöstöön yrityksen toiminnan varmistamiseksi. Soveltamalla analogisesti oikeuskäytäntöä, joka koskee oikeutta saada korvaus lentokoneen teknisen vian johdosta, ehdotan, että lentoliikenteen harjoittajalle asetetaan velvollisuus järjestää henkilöstönsä ja osoittaa sen tehtävät siten, että se voi taata toimintansa jatkuvuuden ilmenevistä häiriötilanteista huolimatta. Tämä lähestymistapa vastaa unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä, jossa edellytetään nimenomaisesti, että lentoliikenteen harjoittaja ”hyödyntää *kaiken käytettävissään olevan henkilökunnan ja kaluston sekä taloudelliset keinot* välttääkseen asianomaisen lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen”.<sup>100</sup> Tämä edellyttää tietysti henkilöstön uudelleenorganisointia. Samalla tavoin kuin lentoliikenteen harjoittajan on huolehdittava siitä, että sillä on riittävästi henkilöstöä vuosi- ja sairauslomiin liittyvien poissaolojen paikkaamiseksi,<sup>101</sup> on mielestäni johdonmukaista edellyttää, että lentoliikenteen harjoittajalla on mahdollisuuksien mukaan riittävästi henkilöstöä tarpeen mukaan huolehtimassa lakossa olevien kollegojen tehtävistä.

118. Tässä yhteydessä on syytä panna merkille, että ennakkoratkaisukysymyksessä oleva viittaus siihen, että lakko koskee ”lentoliikenteen harjoittajan palveluksessa olevia lentäjiä”, ja siihen, että lakko on käynnistetty lainmukaisesti, tuo esille kaksi seikkaa, jotka voivat rajoittaa huomattavasti työnantajan liikkumavaraa sen toteuttaessa henkilöstön uudelleenorganisointitoimia ja jotka ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on otettava huomioon tosiseikkoja koskevassa arvioinnissaan. Kyse on tosiseikkoihin ja lainsäädäntöön perustuvista rajoituksista.

<sup>99</sup> Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 51 kohta.

<sup>100</sup> Tuomio 4.4.2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, 19 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Kursivointi tässä.

<sup>101</sup> Ks. vastaavasti Flöthmann, M., ”Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz wilden Streiks des Flugpersonals”, *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht*, 2018, s. 461, jonka mukaan lentoliikenteen harjoittajalla voidaan odottaa olevan riittävästi henkilöstöä toimintansa varmistamiseksi.

119. *Tosiseikkoihin* perustuvien rajoitusten osalta on huomattava, että lentäjillä on keskeinen tehtävä matkustajalentoliikenteen alalla, koska tämä ala edellyttää suurta vastuuntuntoa ja lentokoneiden toimintaan liittyvien teknisten seikkojen täydellistä hallintaa. Tästä syystä lentäjien on osallistuttava erityiseen ja perusteelliseen koulutukseen, jota seuraa toistuva koulutus. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo siten perustellusti, että lentäjät ovat ”lennon suorittamista varten tarvittavia” henkilöitä. Kun otetaan huomioon se, että lentäjiä ei voida tehokkaasti korvata muilla eri tehtäviä hoitavilla miehistön jäsenillä, nähdäkseni on kohtuullista edellyttää, että lentoliikenteen harjoittaja varmistaa mahdollisuuksien mukaan *toiminnan jatkuvuuden*. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on siten arvioitava, onko tällainen toiminnan jatkuvuus turvattu tässä tapauksessa ja missä määrin.

120. *Lainsäädännön* osalta on todettava, että se, että kansallisen lainsäädännön mukaan yritys ei saa ottaa palvelukseen henkilöstöä lakossa olevien työntekijöiden korvaamiseksi, voi olla arvioinnin kannalta merkityksellistä. On syytä muistaa, että oikeuskäytännössä toimenpiteitä, jotka voivat olla ”kestämätön uhraus yrityksen kapasiteettiin nähden”, ei pidetä ”kohtuudella edellytettävänä” toimenpiteinä, ja silloin viitataan mitä ilmeisimmin toimenpiteisiin, jotka ovat henkilöstön osalta tai tekniseltä ja taloudelliselta kannalta kohtuullisia. Vaikka unionin tuomioistuin ei vielä ole nimenomaisesti ottanut kantaa siihen, sisältääkö tämä käsite myös laillisesti hyväksyttävät toimenpiteet, mielestäni on täysin selvää, että siihen on vastattava myöntävästi. Unionin oikeudessa ei voida edellyttää, että lentoliikenteen harjoittaja rikkoisi tahallaan kansallista oikeutta, varsinkaan kun perusoikeuskirjan 28 artiklassa taataan työntekijöille oikeus ryhtyä työtaistelutoimiin ”unionin oikeuden sekä kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti”, kuten olen jo todennut. Siltä osin kuin tässä määräyksessä viitataan kansalliseen oikeuteen ja siinä täsmennetään *lakko-oikeuden ulottuvuus*<sup>102</sup> *vahvistamalla rajat työnantajan valtuuksille*, työnantajan on noudatettava näitä rajoja.

121. Tästä seuraa, että se, että kansallisen oikeuden mukaan on mahdollisesti kiellettyä ottaa palvelukseen henkilöstöä lakossa olevien työntekijöiden korvaamiseksi, on erityisen merkittävä seikka, joka on siis otettava huomioon arvioitaessa ”kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä”, jotka lentoliikenteen harjoittajan olisi mahdollisesti pitänyt toteuttaa.

6) *Lentoliikenteen harjoittajan on helpotettava pääsyä sellaisten muiden yhtiöiden lennoille, joihin lakko ei vaikuta*

122. Lentoliikenteen harjoittajan vastuu matkustajiin nähden ei pääty lakon sattuessa. Sitä vastoin sen on helpotettava matkustajien pääsyä sellaisten muiden yhtiöiden lennoille, joihin lakko ei vaikuta. Tästä kysymyksestä annetaan hyödyllisiä ohjeita tuomiossa Transportes Aéreos Portugueses.<sup>103</sup> Unionin tuomioistuin totesi siinä, että ”poikkeuksellisten olosuhteiden sattuessa lentoliikenteen harjoittaja, joka yrittää vapautua – velvollisuudestaan maksaa matkustajille korvausta, *ei voi lähtökohtaisesti – tarjota vain kyseessä oleville matkustajille uudelleenreititystä heidän määräpaikkaansa sen itsensä suorittamalla seuraavalla lennolla*, joka saapuu määräpaikkaan alun perin suunniteltua saapumispäivää seuraavana päivänä”.<sup>104</sup>

102 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 111 kohta.

103 Tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460).

104 Tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, 58 kohta). Kursivointi tässä.

123. Unionin tuomioistuin katsoi kyseisessä tuomiossa, että ”tältä lentoliikenteen harjoittajalta vaadittu huolellisuus sen vapautumiseksi korvausvelvollisuudestaan edellyttää, että se käyttää kaikki käytettävissään olevat keinot varmistukseksi kohtuullisen, tyydyttävän ja mahdollisimman nopean uudelleenreitityksen, mihin sisältyy myös *mahdollisesti muiden lentoliikenteen harjoittajien – riippumatta siitä, kuuluvatko ne samaan lentoyhtiöallianssiin – suorittamien* sellaisten suorien tai jatkoyhteyden sisältävien lentojen etsiminen, jotka saapuvat määräpaikkaan lyhyemmällä viivästyksellä kuin kyseessä olevan lentoliikenteen harjoittajan seuraava lento”.<sup>105</sup>

124. Unionin tuomioistuimen mukaan ”sitä vain, jos yhtään vapaata paikkaa ei ole muulla suoralla tai jatkoyhteyden sisältävällä lennolla, jolla kyseessä oleva matkustaja voisi päästä määräpaikkaansa lyhyemmällä viivästyksellä kuin kyseessä olevan lentoliikenteen harjoittajan suorittamalla seuraavalla lennolla, tai jos tällainen uudelleenreitittäminen on kyseiselle lentoliikenteen harjoittajalle kestämaton uhraus sen yrityksellä asianomaisena ajankohtana olevaan kapasiteettiin nähden, kyseisen lentoliikenteen harjoittajan on katsottava ottaneen käyttöön kaikki sen käytettävissä olevat keinot reitittämällä kyseessä oleva matkustaja uudelleen sen suorittamalle seuraavalle lennolle”.<sup>106</sup>

125. Edellä mainitusta tuomiosta seuraa, että lentoliikenteen harjoittajan on lähtökohtaisesti tarjottava myös mahdollisuus varmistaa uudelleenreititys mahdollisesti muiden lentoliikenteen harjoittajien suorittamilla suorilla tai jatkoyhteyden sisältävillä lennoilla, mikäli tällainen uudelleenreitittäminen ei merkitse kyseiselle lentoliikenteen harjoittajalle ”kestämätöntä uhrausta” sen yrityksellä olevaan kapasiteettiin nähden, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on arvioitava.

#### **4. Vastaus ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen**

126. Ensimmäiseen kysymykseen on kaikkien näiden seikkojen perusteella vastattava, että lentoliikenteen harjoittajan palveluksessa olevien ja lennon suorittamista varten tarvittavien lentäjien lakkoa, joka on pääasiassa kyseessä olevan lakon laajuinen,<sup>107</sup> on pidettävä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisenä olosuhteena, kun lakosta antavat varoituksen ja sen käynnistävät lainmukaisesti työntekijäjärjestöt työtaistelutoimena, jolla pyritään siihen, että lentoliikenteen harjoittaja nostaa palkkoja, tarjoaa etuja tai muuttaa työehtoja työntekijäjärjestöjen vaatimusten mukaisiksi.

127. Pääasiassa kyseessä olevan kaltaisissa olosuhteissa lentoliikenteen harjoittajalla on velvollisuus toteuttaa kohtuudella edellytettävät toimenpiteet lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen välttämiseksi. Sen on erityisesti käytettävä kaikki lailliset mahdollisuudet puolustaa omia etujaan ja matkustajien etuja, varattava riittävästi aikaa selvittääkseen mahdollisista ennalta arvaamattomista tilanteista, otettava huomioon ammattiliiton järjestämästä lakosta annettu varoitus, järjestettävä kalustonsa ja henkilöstönsä toimintansa jatkuvuuden turvaamiseksi ja helpotettava pääsyä sellaisten muiden yhtiöiden lennoille, joihin lakko ei vaikuta.

### **C Toinen ennakkoratkaisukysymys**

128. Toisella ennakkoratkaisukysymyksellään kyseinen tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuinta täsmentämään sen arvioimiseksi, onko lakko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu poikkeuksellinen olosuhde, 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.

<sup>105</sup> Tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, 59 kohta). Kursivointi tässä.

<sup>106</sup> Tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, 60 kohta).

<sup>107</sup> Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 54 kohta.

129. Kun otetaan huomioon ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen ehdottamani vastaus, mielestäni toista ennakkoratkaisukysymystä ei ole enää tarpeen tutkia. Jäljempänä olevat toteamukset esitetään näin ollen vain täydellisyyden ja selkeyden vuoksi.

130. Todettakoon heti alkuun, että yhdyn täysin pääasian asianosaisten näkemykseen, jonka mukaan unionin tuomioistuimen asiana ei ole tutkia aineellisesti kysymystä siitä, onko vaatimus ”kohtuullinen” vai ei. Jos unionin tuomioistuimen tai kansallisen tuomioistuimen, jonka käsiteltäväksi on saatettu asetuksen N:o 261/2004 soveltamista koskeva riita-asia, olisi arvioitava eri työmarkkinaosapuolten kantoja, olisi vaarana, että se saattaisi puuttua niiden neuvotteluihin, mikä asettaisi työehtosopimuksia koskevan itsenäisen neuvotteluoikeuden periaatteen vaakalaudalle. Kuten tässä ratkaisuehdotuksessa on selitetty, tämä itsenäisyys merkitsee sitä, että työmarkkinaosapuolten asiana on neuvotella ja vahvistaa vapaasti palkat ja työehdot valtion tai toimielinten asiaan puuttumatta. Täydellisyyden vuoksi haluan kiinnittää huomiota siihen, että unionin tuomioistuimella ei missään tapauksessa ole riittäviä tietoja, jotta se voisi ottaa tähän kysymykseen kantaa tietoisena asiaan vaikuttavista seikoista.<sup>108</sup>

131. Ehdotan näin ollen, että unionin tuomioistuin jättää vastaamatta tähän ennakkoratkaisukysymykseen. Unionin tuomioistuin välttää siten ottamasta kantaa kummankaan osapuolen eduksi, jolloin olisi vaarana, että työmarkkinaosapuolten työehtosopimuksia koskeva itsenäinen neuvotteluoikeus kyseenalaistettaisiin.

## D Kolmas ennakkoratkaisukysymys

132. Kolmannella ennakkoratkaisukysymyksellä pyritään selvittämään asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun poikkeuksellisen olosuhteen käsitteen arvioimiseksi, mikä merkitys on mahdollisesti annettava sille, että lentoliikenteen harjoittaja välttääksen lakon hyväksyy työriitojen sovittelusta vastaavan kansallisen elimen esittämän sovintoehdotuksen, jota työntekijäjärjestöt puolestaan eivät hyväksy.

133. Kun otetaan huomioon ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen ehdotettu vastaus, mielestäni kolmatta ennakkoratkaisukysymystä ei ole tarpeen tutkia. Käsittelem sen kuitenkin arvioinnissani täydellisyyden ja selkeyden vuoksi.

134. Tässä yhteydessä on aluksi todettava, ettei pidä yliarvioida erilaisten riitojenratkaisumekanismien, sovittelu mukaan lukien, merkitystä. Nämä mekanismit ovat asianmukaisia keinoja, joiden avulla työmarkkinaosapuolet voivat päästä sopimukseen, jossa niiden intressit otetaan huomioon.<sup>109</sup> Mielestäni on täysin selvää, että sovitteluun turvautuminen on ensisijaisesti ymmärrettävä hyvän tahdon eleeksi, joka on osoituksena vilpittömästä pyrkimyksestä saada aikaan kestävä kompromissi.

135. Katson kuitenkin, että koska unionin oikeusjärjestyksessä tunnustetaan nimenomaisesti työmarkkinaosapuolten oikeus ratkaista riitansa vapaasti neuvottelemalla ja tasavertaisessa asemassa,<sup>110</sup> olisi epäjohdonmukaista vaatia niitä käyttämään tiettyä riitojenratkaisumekanismia. Ne voivat pikemminkin itsenäisesti valita sopivan keinon päästä sopimukseen ja hyväksyä (tai hylätä) sovintoehdotuksen omien etujensa mukaisesti. Niitä ei siten voida kritisoida siitä, että ne ajavat näitä etuja itselleen parhaiten sopivalla tavalla.

<sup>108</sup> Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 68 kohta.

<sup>109</sup> García, A., Romero Pender, E., Medina, F. ja Euwema, M., ”Mediation in Collective Labor Conflicts”, *Industrial Relations & Conflict Management*, 2019, s. 5 ja 10, selittävät, että yhtiön toiminnan harjoittamiseen liittyy väistämättä työriitoja. Työntekijöiden, johdon ja omistajien, joko osakkeenomistajien tai julkisten elinten, intressien ja oikeuksien väliset jännitteet voivat helposti saavuttaa vahingollisen tason. Tästä syystä yhteiskunnat kehittävät oikeussääntöjä näiden työriitojen ratkaisemiseksi. Yksi riitojenratkaisukeinoista on sovittelu, joka voidaan määritellä kolmansien antamaksi avuksi riidan eskaloitumisen välttämiseksi, sen lopettamiseksi ja neuvotteluratkaisujen aikaan saamiseksi.

<sup>110</sup> Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 71 kohta.



136. Juuri tämä laaja liikkumavara selittää muiden seikkojen ohella sen, että lakosta tulee tapahtuma, joka ei ole kunkin erikseen arvioidun työmarkkinaosapuolen ”tosiasiallisesti hallittavissa”, kuten edellä poikkeuksellisen olosuhteen käsitettä koskevia arviointiperusteita tarkasteltaessa on jo selitetty.<sup>111</sup> Koska kukin työmarkkinaosapuoli voi vapaasti hylätä sovintoehdotuksen (ja mahdollisesti esittää vastaehdotuksen), ei voida kohtuudella väittää, että lakko perinpohjaisen erimielisyyden ilmaisuna olisi lentoliikenteen harjoittajan ”hallittavissa” oleva tapahtuma.

137. On syytä tuoda tässä yhteydessä esille tietty samankaltaisuus toisen ennakkoratkaisukysymyksen kohteen kanssa, koska on selvää, että kyseisellä kysymyksellä on tarkoitus pyytää unionin tuomioistuinta ottamaan kantaa lähinnä osapuolten neuvotteluaseman ”kohtuullisuuteen”. Toisen ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelun yhteydessä jo esittämistäni syistä unionin tuomioistuimen pitäisi pidättäytyä ottamasta kantaa jommankumman osapuolen eduksi.

138. Mikäli unionin tuomioistuin kuitenkin päättäisi vastata tähän ennakkoratkaisukysymykseen, ilmoitan suhtautuvani varauksellisesti mahdolliseen lähestymistapaan, jossa ennakkoratkaisua pyytänyttä tuomioistuinta kehoitetaan soveltamaan *työmarkkinaosapuolten suhtautumiseen tai menettelyyn ennen lakkoa ja lakon aikana liittyviä arviointiperusteita*.<sup>112</sup> Nähdäkseni tämänkaltaisista arviointiperusteista voi pikemminkin tulla tuomioistuinikäytännön *epävarmuutta lisäävä tekijä*, koska ne avaisivat mahdollisuuden tapauskohtaiseen arviointiin, jonka kehitystä on vaikea ennakoita. Koska työmarkkinaosapuolten suhtautuminen tai menettely voi vaihdella huomattavasti asiasta toiseen kyseessä olevien seikkojen perusteella, on vaarana, että riidan lopputuloksesta tulee ennalta arvaamaton.

139. Siinä tapauksessa, että unionin tuomioistuin pitäisi näitä arviointiperusteita merkityksellisinä, pelkään, että siviilituomioistuin, jonka on ratkaistava nyt kyseessä olevan kaltainen riita-asia, joutuu väistämättä ottamaan kantaa *työoikeutta koskeviin arkaluontoisiin kysymyksiin*, jotka eivät kuulu sen toimivaltaan. Jos asia olisi saatettava työoikeuteen erikoistuneen kansallisen tuomioistuimen käsiteltäväksi, on vaarana, että tämä tuomioistuin arvioi asian olosuhteet toisin kuin siviilituomioistuin. Kaikki tämä olisi nimenomaan vastoin tavoitetta, johon unionin tuomioistuimen on pyrittävä, eli *objektiivisten arviointiperusteiden määrittämistä* oikeusvarmuuden edistämiseksi ja keskenään ristiriitaisten tuomioistuinten ratkaisujen välttämiseksi.<sup>113</sup> Koska käsiteltävä asia koskee pelkästään asetuksen N:o 261/2004 tulkintaa, on syytä välttää eri oikeudenalaan, nimittäin työoikeuteen, kuuluvien perustelujen esittämistä.

140. Edellä esitetyt toteamukset ovat merkityksellisiä varsinkin siksi, että unionin toimena asetus N:o 261/2004 edellyttää *itsenäistä tulkintaa* sen *yhtenäisen soveltamisen* varmistamiseksi kaikissa jäsenvaltioissa. Koska useat käsiteltävässä asiassa esille tuodut työoikeuteen liittyvät seikat kuuluvat kansallisen lainsäätäjän toimivaltaan<sup>114</sup> – minkä vuoksi niissä voi olla merkittäviä eroja jäsenvaltioiden välillä – ja koska tämän asetuksen sovellettavissa säännöksissä ei ole viittausta kansalliseen oikeuteen, en ymmärrä, miksi näitä seikkoja pitäisi käyttää poikkeuksellisen olosuhteen käsitteen tulkintaperusteina.

141. Edellä esitetyistä syistä ehdotan, että unionin tuomioistuin ei anna kolmanteen ennakkoratkaisukysymykseen vastausta.

<sup>111</sup> Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 90 kohta.

<sup>112</sup> Tällaisia arviointiperusteita olisivat työmarkkinaosapuolten ”rakentava ja vuoropuhelulle avoin suhtautuminen” tai ”sovitteijan käytön hyväksyminen”.

<sup>113</sup> Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 32 kohta.

<sup>114</sup> Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 93 kohta.

## VI Ratkaisuehdotus

142. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Attunda tingsrätin esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

- Lentoliikenteen harjoittajan palveluksessa olevien ja lennon suorittamista varten tarvittavien lentäjien lakkoa, joka on pääasiassa kyseessä olevan lakon laajuinen, on pidettävä 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 kohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisenä olosuhteena, kun lakosta antavat varoituksen ja sen käynnistävät lainmukaisesti työntekijäjärjestöt työtaistelutoimena, jolla pyritään siihen, että lentoliikenteen harjoittaja nostaa palkkoja, tarjoaa etuja tai muuttaa työehtoja työntekijäjärjestöjen vaatimusten mukaisiksi.
- Pääasiassa kyseessä olevan kaltaisissa olosuhteissa lentoliikenteen harjoittajalla on velvollisuus toteuttaa kohtuudella edellytettävät toimenpiteet lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen välttämiseksi. Sen on erityisesti käytettävä kaikki lailliset mahdollisuudet puolustaa omia etujaan ja matkustajien etuja, varattava riittävästi aikaa selvittääkseen mahdollisista ennalta arvaamattomista tilanteista, otettava huomioon ammattiliiton järjestämästä lakosta annettu varoitus, järjestettävä kalustonsa ja henkilöstönsä toimintansa jatkuvuuden turvaamiseksi ja helpotettava pääsyä sellaisten muiden yhtiöiden lennoille, joihin lakko ei vaikuta.