



NOTAT

Dato 27. maj 2020
J. nr. 2020-4659

Notat til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg om afgivelse af indlæg i EU-Domstolens sag C- 28/20, Airhelp

1 Indledning

Attunda Tingsrätt (byretten i Attunda, Sverige) har forelagt EU-Domstolen et præjudicielt spørgsmål om, hvorvidt en intern strejke blandt flypiloter, som er led i de almindelige arbejdsmarkedsforhandlinger med henblik på at tilskynde arbejdsgiver til at forhøje lønninger, udgør en *usædvanlig omstændighed* i henhold til flypassagerrettighedsforordningen.¹

Det følger af flypassagerrettighedsforordningen, at passagerer har ret til kompensation fra luftfartsselskabet i tilfælde af aflysninger eller lange forsinkelser, medmindre aflysningen eller forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder, og at aflysningen eller forsinkelsen ikke kunne være undgået, hvis luftfartsselskabet havde truffet rimelige forholdsregler.

2 Sagens faktiske omstændigheder og juridiske problemstillinger

I foråret 2019 strejkede hovedparten af piloterne i SAS i syv dage som en del af overenskomstforhandlingerne mellem piloterne og SAS. Strejken fik betydning for tusindvis af passagerer, hvis rejse blev forsinket eller aflyst. I den forbindelse har passagerer gjort krav på kompensation i henhold til flypassagerrettighedsforordningen. SAS påberåbte, at der var tale om *usædvanlige omstændigheder*, der fritager selskabet for at betale kompensation. SAS skal fortsat tilbyde penge retur eller ombookning af rejsen.

SAS' modpart i sagen er retshjælpsvirksomheden Airhelp, som anfører, at en planlagt strejke som en del af overenskomstforhandlinger ikke kan anses for at være en usædvanlig omstændighed.

Begrebet "usædvanlige omstændigheder" er ikke defineret i flypassagerrettighedsforordningen. Det fremgår dog af forordningens præambelbetragtning nr. 14, at strejker, der berører et luftfartsselskabs drift, kan udgøre en usædvan-

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91



lig omstændighed. Strejker er som udgangspunkt et bredt begreb, der både omfatter strejker blandt luftfartsselskabets eget personale og blandt eksternt personale, såsom personalet hos groundhandlere, flyveledere og andre tredjeparter, som luftfartsselskaberne er afhængige af i forbindelse med gennemførelsen af flyvninger. Østre Landsret har fortolket præambelbetragtningen således, at lockouts også er omfattede.²

EU-Domstolen har i sag C-549/07, Wallentin-Hermann og efterfølgende i C-195/17, Krüsemann, defineret usædvanlige omstændigheder som begivenheder, der ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af deres karakter eller oprindelse. Begge betingelser skal således være opfyldt, før en begivenhed kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed.

Den centrale juridiske problemstilling i denne sag er således, om strejken bør betragtes som en *usædvanlig omstændighed*; det vil sige, om den er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.

3 Regeringens interesse og synspunkter i sagen

Det er regeringens vurdering, at en arbejdsnedlæggelse i form af en pilotstrejke ikke er en del af et luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse. Det er en beslutning, som træffes af medarbejderne eventuelt i samarbejde med deres fagforening(er), og som luftfartsselskabet ikke selvstændigt kan forhindre i at finde sted. Et luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse er at bedrive flytrafik. Medarbejderadministration, herunder overenskomstforhandlinger, er selvsagt en del af enhver virksomheds drift, men strejker er et middel, som arbejdstagerne enerådigt kan benytte sig af, hvorfor en sådan arbejdsnedlæggelse er uden for luftfartsselskabets kontrol. Strejker blandt et luftfartsselskabs personale vurderes derfor at opfylde begge betingelser for at udgøre en usædvanlig omstændighed.

I de forenede sager C-195/17 (Krüsemann) fra 2018 fandt EU-Domstolen, at en "vild strejke" bestående af en massiv, spontan sygemelding blandt luftfartsselskabets ansatte som følge af selskabets pludselige udmelding om omstrukturering ikke kunne siges at udgøre en usædvanlig omstændighed. Dette med henvisning til, at et luftfartsselskab i forbindelse med udøvelsen af sine aktiviteter må forvente at blive mødt med uenigheder og konflikter med sit personale. EU-Domstolen lagde derfor til grund, at de risici, der er forbundet med en sådan omstrukturering, må anses som et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse.

Det er regeringens forståelse, at EU-Domstolens fortolkning af begrebet usædvanlige omstændigheder i Krüsemann-dommen ikke skal opfattes som en ge-

² Østre Landsrets dom af 7. juni 2012 i sag B-3338-11



nerel vurdering af alle strejker blandt et luftfartsselskabs personale, men finder kun anvendelse, når der er tale om en pludselig og omfattende omstrukturering som den, der var genstand for i den konkrete sag. Strejker, der sker som led i sædvanlige forhandlinger mellem luftfartsselskaber og arbejdstagerne, kan derimod ikke betragtes som værende inden for luftfartsselskabets kontrol.

Herudover udgør det en selvstændig problemstilling, at strejker i forbindelse med overenskomstforhandlinger kan blive omfattet af flypassagerrettighedsforordningen. Det vil skabe en hidtil uset ubalance mellem arbejdstager og arbejdsgiver, som vil være udfordrende for den danske arbejdsmarkedsmodel, som er et centralt forankret fundament i Danmarks arbejdsmarked og i den danske samfundsmodel.

Regeringen afgiver på den baggrund indlæg i sagen, hvori ovenstående juridiske argumentation vil blive gjort gældende over for EU-Domstolen.