



NOTAT

Dato 16. november 2020
J. nr. 2020-6535

Notat til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg vedrørende afgivelse af indlæg i EU-Domstolens sag C-287/20, Ryanair

1 Indledning

Amtsgericht Hamburg (byretten i Hamborg, Tyskland) har forelagt EU-Domstolen et præjudicielt spørgsmål om, hvorvidt en strejke, der er organiseret af en fagforening for personalet i et luftfartsselskab, udgør en *usædvanlig omstændighed* i henhold til flypassagerrettighedsforordningen.¹

Det følger af flypassagerrettighedsforordningen og EU-Domstolens retspraksis, at passagerer har ret til kompensation fra luftfartsselskabet i tilfælde af aflysninger eller lange forsinkelser, medmindre aflysningen eller forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne være undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

2 Sagens faktiske omstændigheder og juridiske problemstillinger

I slutningen af september 2018 var der en varslet strejke blandt Ryanairs kabinepersonale og piloter, hvilket resulterede i en aflysning af en flyvning fra Verona til Hamborg. Forud for strejken havde der været forhandlinger med arbejdstagernes fagforening, men uden noget endeligt resultat.

De to sagsøgere i sagen, hvis afgang fra Verona til Hamborg blev aflyst, har nedlagt påstand om, at Ryanair skal betale kompensation i henhold til flypassagerrettighedsforordningen. Sagsøgerne finder, at en strejke blandt luftfartsselskabets kabinepersonale, ikke er at betragte som usædvanlige omstændigheder, fordi strejker må forventes i forbindelse med luftfartsselskabets drift. Problemstillingen i sagen er identisk med den præjudicielle sag C-28/20, Airhelp, der omhandler en lignende sag mod SAS.

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



Begrebet ”usædvanlige omstændigheder” er ikke defineret i flypassagerrettighedsforordningen. Det fremgår dog af præambelbetragtning nr. 14, at strejker, der berører et luftfartsselskabs drift, kan udgøre en usædvanlig omstændighed.

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 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 om den ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.

3 Regeringens interesse og synspunkter i sagen

Det er regeringens vurdering, at en fagforeningsorganiseret strejke blandt luftfartspersonalet ikke er en del af et luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse. Det er en beslutning, som træffes af medarbejderne 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 fagforeningsorganiseret strejke blandt luftfartspersonalet 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 generel vurdering af alle strejker blandt et luftfartsselskabs personale, men som gældende for den konkrete situation, hvor luftfartsselskabet måtte forvente en reaktion fra medarbejderne i kølvandet på selskabets pludselige og væsentlige



udmelding om omstrukturering. Strejker, der sker som led i sædvanlige forhandlinger mellem luftfartsselskaber og arbejdstagerne, kan derimod ikke betragtes som værende inden for luftfartsselskabets kontrol.

En afgørelse om, at strejker ikke er at betragte som usædvanlige omstændigheder, vil have betydning for den danske arbejdsmarkedsmodel og den EU-beskyttede grundlæggende rettighed for arbejdsmarkedets parter til at forhandle om kollektive overenskomster og i den forbindelse anvende kollektive kampskridt som strejke. Dette skyldes, at en sådan afgørelse vil påvirke balancen mellem arbejdstagere og arbejdsgivere i disses forhandlinger om løn- og arbejdsvilkår inden for luftfartsbranchen, idet økonomisk kompensation i henhold til flypassagerrettighedsforordningen kan blive en faktor i en forhandlingssituation.

Regeringen afgav i juni 2020 et skriftligt indlæg i den præjudicielle sag C-28/20, Airhelp, der angår samme problemstilling som i C-287/20, Ryanair. I C-28/20, Airhelp, drejer sagen sig om, hvorvidt en omfattende strejke hos SAS kan betegnes som "usædvanlige omstændigheder". Regeringen afgav her indlæg med det samme hovedbudskab om, at overenskomstrelaterede strejker er at betragte som usædvanlige omstændigheder under flypassagerrettighedsforordningen, hvormed forpligtelsen til at udbetale kompensation til flypassagererne bortfalder.

Rækkefølgen for EU-Domstolens afsigelse af dom i de to sager vides dog ikke med sikkerhed på nuværende tidspunkt. Regeringen afgiver på den baggrund også indlæg i C-287/20, Ryanair, og dette indlæg vil i vidt omfang lægge sig op ad det allerede afgivne indlæg i C-28/20, Airhelp.