

# Anonymiseret udgave

Oversættelse

C-566/20 – 1

## Sag C-566/20

### Anmodning om præjudiciel afgørelse

**Dato for indlevering:**

30. oktober 2020

**Forelæggende ret:**

Landgericht Köln (Tyskland)

**Afgørelse af:**

7. oktober 2020

**Sagsøger:**

DG

**Sagsøgt:**

Deutsche Lufthansa AG

---

[Udelades] Landgericht Köln

**Kendelse**

I sagen

DG mod Deutsche Lufthansa AG

har 11. civile afdeling ved Landgericht Köln (den regionale ret i første instans i Köln)

den 7. oktober 2020

[Udelades] [dommerkollegiets sammensætning]

DA

**afsagt følgende kendelse:**

1. Sagen udsættes.
2. Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267 TEUF følgende spørgsmål vedrørende fortolkningen af EU-retten:

Er en strejke blandt et luftfartsselskabs egne medarbejdere på opfordring fra en fagforening en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004?

**Præmisser****I.**

1. Sagsøgeren har rejst krav over for sagsøgte om betaling af en kompensation på 125 EUR med tillæg af renter i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af [org. s. 2] 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 (herefter »forordning (EF) nr. 261/2004«).

De faktiske omstændigheder er følgende:

Sagsøgeren havde en reservation under reservationsnummeret 02C06C til flyvningen LH 1124 fra Frankfurt (FRA) til Barcelona (BCN) den 8. november 2019, som skulle gennemføres af sagsøgte. Sagsøgeren skulle være afgået fra Frankfurt kl. 7.10 og ankommet til bestemmelsesstedet Barcelona kl. 9.10. Flyvningen LH 1124 blev aflyst. Sagsøgeren blev i stedet transporteret med flyvningen LH 1164 fra Frankfurt til Valencia den 7. november 2019. Der blev ikke gennemført nogen erstatningstransport til Barcelona.

Afstanden mellem Frankfurt og Barcelona er mindre end 1 500 km.

Sagsøgeren henvendte sig til sine advokater med henblik på at få sine krav opfyldt. Disse opfordrede ved skrivelse af 9. december 2019 sagsøgte til senest den 16. december 2019 at betale 125 EUR i kompensation, hvilket sagsøgte dog afviste under påberåbelse af usædvanlige omstændigheder, som ifølge selskabet fritog det fra pligten til at betale kompensation.

Årsagen til aflysningen af flyvningen LH 1124 den 8. november 2019 var, at sagsøgte ikke havde noget kabinepersonale til rådighed til at gennemføre flyvningerne som følge af en strejke, som kabinepersonalefagforeningen UFO den 1. november 2019 havde organiseret for perioden fra den 7. november 2019 kl. 00.00 til den 8. november 2019 kl. 24.00 primært med henblik på at opnå en forhøjelse af omkostningsdækningen og porsertillæggene, efter at overenskomstforhandlingerne var brudt sammen. I den førnævnte periode havde sagsøgte 2 165 planlagte flyvninger, heraf 294 interkontinentale flyvninger og

1 871 kontinentale flyvninger. Efter opfordringen til strejke udarbejdede og offentliggjorde sagsøgte en nødflyveplan, i henhold til hvilken der skulle gennemføres 1 273 flyvninger, heraf 171 interkontinentale flyvninger og 1 102 kontinentale flyvninger. Faktisk måtte flere flyvninger dog aflyses, og i alt bortfaldt 1 478 flyvninger den 7. november og den 8. november 2019. Den 9. november 2019 måtte yderligere 30 flyvninger, heraf ni interkontinentale flyvninger og 21 kontinentale flyvninger, aflyses som følge af strejkens virkninger. I alt blev over 170 000 passagerer berørt af strejken. **[Org. s. 3]**

Ifølge sagsøgtes forklaring, som sagsøgeren ikke har bestridt, offentliggjorde sagsøgte den 6. november 2019 en særflyveplan med henblik på at undgå aflysninger og forsinkelser og indsatte såkaldt »kontorflypersonale«, iværksatte indkaldelse af frivillige, reducerede besætningsstørrelsen på de aktive flyvninger under hensyntagen til de lovbestemte minimumskrav og overdrog enkelte flyvninger til Condor Flugdienst GmbH. Desuden gav de Lufthansa Groups passagerer mulighed for gratis ombookning og, for så vidt angik flyvninger inden for Tyskland, mulighed for at benytte jernbanen, også hvis deres flyvning ikke var berørt af strejken. Passagerer, som var berørt af strejken, blev ombooket til andre flyvninger eller til jernbanen og kunne afbestille deres rejse uden omkostninger. Desuden indsatte sagsøgte på enkelte strækninger større fly for at kunne tilbyde alternative rejsemuligheder til passagerer, som var berørt af strejken. Den 5. november 2019 indbød sagsøgte endvidere til et møde med ledelsen med henblik på at undgå strejken. Den 7. november 2019 fremlagde sagsøgte i denne forbindelse yderligere et mæglingstilbud. I øvrigt havde sagsøgte anmodet om anordning af foreløbige forholdsregler, hvilket Hessisches Landesarbeitsgericht (den regionale appeldomstol i arbejdsretlige sager i Hessen) som anden instans dog afviste at imødekomme ved afgørelse om aftenen den 6. november 2019.

2. Amtsgericht (byret) gav sagsøgeren medhold i søgsmålet. Retten var af den opfattelse, at artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004 ikke fritager sagsøgte fra pligten til at betale kompensation i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), sammenholdt med artikel 7, stk. 1. Der forelå ifølge retten ikke en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3. En sådan forudsætter en begivenhed, som efter sin art eller årsag ikke er en del af det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og faktisk ikke kan kontrolleres af selskabet. I henhold til Domstolens dom af 17. april 2018 – C-195/17 – afhænger spørgsmålet om, hvorvidt en strejke skal kvalificeres som en usædvanlig omstændighed, af strejkens årsag, selv hvis strejken som i den foreliggende sag er indledt af en fagforening. Overenskomstmæssige uoverensstemmelser er en del af et selskabs normale virksomhedsrisiko. En strejke, som udløses heraf, det være sig i form af en »vild strejke« eller indledt af en fagforening, skal altid kvalificeres som en (selskabs)intern begivenhed og dermed ikke som en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004.
3. Sagsøgte [udelades] har iværksat appel til prøvelse af byrettens dom. Sagsøgte har gentaget sin påstand om, at sagsøgerens påstand forkastes og gjort gældende, **[org. s. 4]** at Domstolen i den afgørelse, som sagsøgeren har citeret, hovedsageligt

forholdt sig til omstændighederne ved den vilde strejke, som sag C-195/17 vedrørte, og at det dermed ikke kan udledes af den præjudicielle afgørelse af 17. april 2018, at enhver strejke gennemført af egne medarbejdere er en del af et luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og kan kontrolleres af luftfartsselskabet. Ved den i den foreliggende sag omhandlede strejke blandt egne medarbejdere, som var organiseret af en fagforening, var dette ifølge sagsøgte ikke tilfældet. Intet selskab kan kontrollere krav fremsat af dets medarbejdere, som ikke direkte skyldes en beslutning, som selskabet har truffet umiddelbart forinden. Netop de omhandlede krav fra UFO kunne ikke forudses. Hvorvidt situationen kunne »kontrolleres«, kan heller ikke vurderes ud fra en betragtning om, at alle krav skulle være blevet imødekommet. En overførsel af konklusionerne i Domstolens dom af 17. april 2018 på situationen i den foreliggende sag vil desuden ifølge sagsøgte se bort fra den omstændighed, at en strejke, der berører et luftfartsselskabs drift, udtrykkeligt nævnes og anerkendes som en usædvanlig omstændighed i 14. betragtning til forordning (EF) nr. 261/2004.

Sagsøgeren har nedlagt påstand om, at appellen forkastes.

## II.

Afgørelsen i denne appelsag kræver en præjudiciel afgørelse fra Den Europæiske Unions Domstol gennem en besvarelse af det præjudicielle spørgsmål.

### 1. Spørgsmålet er relevant for afgørelsen:

Såfremt der i den foreliggende situation for så vidt angår den omtvistede flyvning er tale om usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004, der fritager for ansvar, kan appellen ikke tages til følge, idet sagsøgeren i så fald ikke har ret til kompensation. Appellen skal derimod tages til følge, såfremt strejken ikke udgør en usædvanlig omstændighed.

2. Hvorvidt en strejke, der er udløst af en fagforening, udgør en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004, er et spørgsmål om fortolkningen af denne bestemmelse – her kriteriet »usædvanlige omstændigheder« – som det i tilfælde af tvivl alene tilkommer Den Europæiske Unions Domstol at tage stilling til. **[Org. s. 5]**

3. Efter den holdning, som den forelæggende ret hidtil har indtaget, skyldes aflysningen i det foreliggende tilfælde en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004.

a) Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) har ved dom af 21. august 2012 [udelades] fastslået, at der gælder en fritagelse for ansvar i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004, når et luftfartsselskabs egne medarbejdere går i strejke på grundlag af en opfordring fra en fagforening. Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) traf afgørelse vedrørende en opfordring til strejke fra Pilotenvereinigung Cockpit og anførte i så henseende (i uddrag):

»[...]

2. I modsætning til appeldomstolens opfattelse kan en fagforenings opfordring til strejke i forbindelse med en overenskomstmæssig uoverensstemmelse som den varslede arbejdsnedlæggelse blandt de af sagsøgte piloter, der er medlem af [Pilotenv]ereinigung Cockpit, som ifølge appeldomstolens konstateringer, der ikke er blevet anfægtet, er årsag til aflysningen, udgøre usædvanlige omstændigheder som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3.

[...]

f) De kriterier for tekniske defekter, som Domstolen har opstillet, skal også anvendes, når begivenheder, som f.eks. de tilfælde af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici og strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift, der er anført i 14. betragtning som eksempler (Domstolens dom, Wallentin-Hermann mod Alitalia [EU:C:2008:771], præmis 22), kan komme i betragtning som årsag til usædvanlige omstændigheder. Også i så henseende er det afgørende, om aflysningen skyldes usædvanlige forhold, der ligger uden for rammerne af luftfartsselskabets normale drift og uden for dets kontrol.

Såfremt der – som i det omtvistede tilfælde – er tale om en strejke, er det afgørende i denne forbindelse – i hvert fald som udgangspunkt – ikke, om luftfartsselskabets drift påvirkes som følge af en overenskomstmæssig uoverensstemmelse mellem tredjeparter, eksempelvis som følge af en strejke blandt lufthavnsoperatørens ansatte eller de ansatte i en anden virksomhed, der varetager opgaver, som er væsentlige for driften, såsom sikkerhedskontrol, eller som følge af, at det transporterende luftfartsselskabs egne medarbejdere, såsom personale i ground handling eller flypersonale, går i strejke. Hverken ordlyden af forordningens artikel 5, stk. 3, 14. betragtning til forordningen eller det ovenfor beskrevne formål med bestemmelsen giver noget holdepunkt for en sådan sontring.

En strejke blandt egne medarbejdere er typisk set også foranlediget af en fagforening, som over for den modstående overenskomstpart, som kan være medarbejdernes arbejdsgiver eller en arbejdsgiverorganisation, vil tilkæmpe sig forbedrede arbejdsvilkår eller højere lønninger. Med henblik herpå opfordrer fagforeningen sine medlemmer til at deltage i arbejdskampen. En sådan arbejdskamp er [org. s. 6] et middel som led i den frie forhandlingsret, der beskyttes af EU-retten (artikel 12, stk. 1, og artikel 28 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder [EFT C 364, s. 1 ff., af 18.12.2000 [udelades] [henvisning til national litteratur]) og suspenderer, i hvert fald for så vidt som det er nødvendigt for at muliggøre arbejdskampen, de øvrige eksisterende rettigheder og forpligtelser i henhold til ansættelseskontrakten. Opfordringen til strejken indvirker – også når den fører til en strejke blandt virksomhedens egne medarbejdere – »udefra« på luftfartsselskabet og er ikke et led i dets normale aktivitetsudøvelse. Den sigter nemlig netop mod som

kampmiddel i forhandlingerne om en ny eller anden overenskomst at påvirke den »normale aktivitetsudøvelse« og om muligt lamme den fuldstændigt. Den vedrører derfor som hovedregel heller ikke kun en eller enkelte flyafgange, men typisk hele eller i det mindste væsentlige dele af luftfartsselskabets samlede aktivitet. Målet med forordningen om – bl.a. gennem forpligtelsen til at betale kompensation – at beskytte passagererne mod »problemet« (Domstolens dom, IATA og ELFAA [EU:C:2006:10], præmis 69; Wallentin-Hermann mod Alitalia, præmis 18) med – principielt – undgåelige aflysninger, er lige så lidt relevant i forbindelse med en sådan strejke som i de tilfælde, hvor en ekstern arbejdskamp eller en anden begivenhed fører til, at et luftfartsselskabs normale drift helt eller for væsentlige deles vedkommende lammes. I øvrigt kan de to situationer overlape hinanden, som det fremgår af en sag, som blev afgjort af West London County Court, hvor et luftfartsselskabs ansatte gik i en vild strejke, fordi lufthavsoperatøren ikke længere ville overlade bagagetransporten på jorden til luftfartsselskabet [udelades].

g) Retten kan lægge ovenstående fortolkning af forordningen til grund for sin videre prøvelse af realiteten uden først at anmode om en præjudiciel afgørelse fra Den Europæiske Unions Domstol. Den beskrevne fortolkning af bestemmelsen følger nemlig, som anført, af forordningens ordlyd og formål og er i overensstemmelse med fortolkningen af forordningens artikel 5, stk. 3, i Domstolens hidtidige praksis. De betragtninger, som Domstolen har lagt til grund for fortolkningen af bestemmelsen i de ovenfor anførte afgørelser, er også relevante i nærværende sag. Retten er på grundlag af denne retspraksis ikke i tvivl om, at Domstolen for så vidt angår usædvanlige omstændigheder, der opstår på grund af en strejke, når frem til samme bedømmelse som for så vidt angår de andre situationer, der er anført som eksempler i 14. betragtning til forordningen.

Den omstændighed, at appeldomstolen i overensstemmelse med nogle forfattere [udelades] [henvisning til national litteratur] er nået frem til en anden konklusion, ændrer ikke herved. I det omfang denne konklusion begrundes nærmere, sker det nemlig dels med en tilsvarende fortolkning af Montrealkonventionens artikel 19, dels ud fra den antagelse, at overenskomstkonflikter med et luftfartsselskabs egne medarbejdere er en del af et sådant selskabs almindelige driftsrisiko. Hverken efter forordningens ordlyd eller efter Den Europæiske Unions Domstols praksis er disse to synsvinkler afgørende. **[Org. s. 7]**

3. I den foreliggende sag kunne Pilotenvereinigung Cockpits strejkevarsel, som retten selv kan bedømme på grundlag af appeldomstolens konstateringer, foranledige usædvanlige omstændigheder som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3.

a) I den foreliggende sag måtte sagsøgte påregne, at hovedparten af dennes ansatte piloter ville efterkomme opfordringen til at strejke. Det drejede sig således ikke om at kompensere for et mindre antal medarbejders fravær, f.eks. som følge af sygdom, men om at reagere på en situation, hvor i det mindste en væsentlig del af pilotpersonalet kunne risikere at være fraværende. Sagsøgte var nødt til at gå ud



fra, at sagsøgte som følge af strejken ikke ville råde over et tilstrækkeligt antal piloter til at overholde hele flyveplanen, og at en ikke uvæsentlig del af dennes planlagte flyvninger derfor ikke ville kunne gennemføres eller ikke ville kunne gennemføres som planlagt; sagsøgte havde derfor grund til at reagere allerede på strejkevarslet og omorganisere flyveplanen således, at generne for passagererne som følge af strejken for det første blev så beskedne, som det var muligt under de givne omstændigheder, og sagsøgte for det andet ville være i stand til hurtigst muligt at vende tilbage til normal drift efter strejkens ophør. En sådan situation kan ikke henregnes til et luftfartsselskabs normale aktivitet.

b) Der skal ikke ses bort fra sagsøgtes påberåbelse af usædvanlige omstændigheder, fordi situationen kunne kontrolleres af sagsøgte.

Som hovedregel kan der ved overenskomstmæssig uoverensstemmelse ikke antages at være tale om en situation, der kan kontrolleres og udelukker usædvanlige omstændigheder. Beslutningen om at gennemføre en strejke træffes af arbejdstagerne inden for rammerne af deres frie forhandlingsret og dermed uden for det transporterende luftfartsselskabs drift. Deraf følger, at et luftfartsselskab i reglen heller ikke har retligt relevant indflydelse på, om der bliver strejket eller ej, når der er tale om dets egne medarbejdere. I denne forbindelse kan argumentet om, at det transporterende luftfartsselskab ved strejker internt i virksomheden har mulighed for at efterkomme kravene og derved forhindre strejken, ikke tiltrædes. Dermed ville det blive krævet af luftfartsselskabet, at det gav afkald på sin frie forhandlingsret, som er beskyttet af EU-retten, og på forhånd gik ind i arbejdskampen i rollen som den underlegne. Dette ville hverken være rimeligt over for luftfartsselskabet eller være i passagerernes interesse på længere sigt.«

b) Den forelæggende ret har i sin hidtidige praksis fulgt Bundesgerichtshofs (forbundsdomstol) opfattelse og anser den fortsat for korrekt for så vidt angår den foreliggende situation, hvor en fagforening har opfordret til strejke.

Den Europæiske Unions Domstols dom af 17. april 2018 i sag C-195/17 (»TUIFly«) giver efter den forelæggende rets opfattelse heller ikke anledning til en anden vurdering. Denne dom vedrørte den specielle situation med en »vild strejke«, der skyldtes et luftfartsselskabs uventede meddelelse om en omstrukturering af virksomheden. Dette kan på ingen måde sammenlignes [org. s. 8] med den foreliggende situation, hvor der ikke foreligger konkrete og aktuelle driftsmæssige foranstaltninger, som selskabets egne medarbejdere umiddelbart og på eget initiativ reagerer på med en »vild strejke«.

Det kan heller ikke udledes af Den Europæiske Unions Domstols dom i sag C-195/17, at en lovlig strejke blandt et selskabs egne medarbejdere ikke kan udgøre en usædvanlig omstændighed. Navnlig kan det af dommens præmis 46 og 47 alene udledes, at det med hensyn til kvalificeringen af en strejke som usædvanlig omstændighed ikke er afgørende, om strejken er lovlig efter national ret. Heraf følger imidlertid ikke, at visse strejkesituationer *per se* er undtaget fra fritagelsen

for ansvar, eller at en arbejdsnedlæggelse gennemført af et luftfartsselskabs medarbejdere, som er lovlig i kraft af en fagforenings opfordring til strejke, ikke principielt kan udgøre en usædvanlig omstændighed – eftersom denne arbejdsnedlæggelse, idet den er indledt af fagforeningen, ikke er en del af luftfartsselskabets normale aktivitetsudøvelse og ligger uden for selskabets kontrol.

Det afgørende for kvalificeringen som usædvanlig omstændighed i den foreliggende situation er efter den forelæggende rets opfattelse, at der som følge af opfordringen fra fagforeningen – til forskel fra en »vild strejke« – netop indvirkes på selskabets drift *udefra*. Denne opfordring til strejke ligger uden for luftfartsselskabets kontrol, ligesom den derigennem udløste strejke ikke kan henregnes til det pågældende luftfartsselskabs normale aktivitetsudøvelse: Opfordring til strejke henholdsvis strejke har netop til formål at forstyrre eller lamme denne drift (Bundesgerichtshof, dom af 21.8.2012, [udelades]).

Efter den forelæggende rets opfattelse kan luftfartsselskabet heller ikke foreholdes, at det kunne undgå strejken eller »kontrollere« den ved at opfylde de af fagforeningen stillede krav, eftersom dette ville undergrave forhandlingsretten, idet uoverensstemmelsen med fagforeningen ville blive knyttet sammen med pligten til at betale kompensation i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004. Derfor kan eksistensen af en bestemt lønstruktur eller den manglende vilje til at forhøje lønningerne, f.eks. som i den foreliggende sag omkostningsdækning og pørsertillæg, efter den forelæggende rets opfattelse heller ikke kvalificeres som en driftsmæssig foranstaltning fra luftfartsselskabets side, der kan sammenlignes med varslingen af omstrukturingsplaner [**org. s. 9**] – som det var tilfældet i sag C-195/17.

c) På baggrund af Den Europæiske Unions Domstols dom i sag C-195/17 er det i retspraksis imidlertid i den seneste tid i stigende grad blevet fremført, at det i forbindelse med en strejke internt i en virksomhed, der er organiseret af en fagforening, ikke længere kan lægges til grund, at der er tale om usædvanlige omstændigheder [udelades] [henvisning til national retspraksis], eller at dette i hvert fald ikke kan lægges til grund, medmindre der foreligger andre særlige omstændigheder [udelades] [henvisning til national retspraksis]. En fritagelse for ansvar i forbindelse med en strejke blandt et luftfartsselskabs egne medarbejder afvises til dels også i litteraturen [udelades] [henvisning til national litteratur].

På denne baggrund anser den forelæggende ret en præjudiciel forelæggelse for hensigtsmæssig.

[Udelades] [underskrifter]

[Udelades] [bekræftelsespåtegning]