Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
E. TANCHEV
fremsat den 12. april 2018 [1]

Forenede sager 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 og C-290/17 – C-292/17

Helga Krüsemann
Gabriele Heidenreich
Doris Manneck
Rita Juretschke (sag C-195/17)
Thomas Neufeldt
Julia og Gabriel Neufeldt, begge retligt repræsenteret af deres forældre, Sandra og Thomas Neufeldt (sag C-197/17)
Ivan Wallmann (sag C-198/17)
Rita Hoffmeyer
Rudolf Meyer (sag C-199/17)
Susanne de Winder (sag C-200/17)
Holger og Nicole Schlosser (sag C-201/17)
Peter Rebbe
Hans-Peter Rebbe
Harmine Rebbe (sag C-202/17)
Eberhard Schmeer (sag C-203/17)
Brigitte Wittmann (sag C-226/17)
Reinhard Wittmann (sag C-228/17)
Regina Lorenz
Prisca Sprecher (sag C-254/17)
Margarethe Yüce
Ali Yüce
Emin Yüce
Emre Yüce (sag C-274/17)
Friedemann Schoen
Brigitta Schoen (sag C-275/17)
Susanne Meyer
Sophie Meyer
Jan Meyer (sag C-278/17)
Thomas Kiehl (sag C-279/17)
Ralph Eßer (sag C-280/17)
Thomas Schmidt (sag C-281/17)
Werner Ansorge (sag C-282/17)
Herbert Blesgen (sag C-283/17)
Simone Künnecke
Thomas Küther
Antonia Künnecke
Moritz Künnecke (sag C-284/17)
Marta Gentile

1 – Originalsprog: engelsk.

Marcel Gentile (sag C-285/17)
Gabriele Ossenbeck (sag C-286/17)
Angelina Fell
Florian Fell
Vincent Fell (sag C-290/17)
Helga Jordan-Grompe
Sven Grompe
Yves-Felix Grompe
Justin Joel Grompe (sag C-291/17)
mod
TUIfly GmbH
(24 anmodninger om præjudiciel afgørelse indgivet af Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover, Tyskland))
og
EUflight.de GmbH (sag C-292/17)
mod
TUIfly GmbH

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf, Tyskland))

»Anmodning om præjudiciel afgørelse – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – artikel 5, stk. 3 – kompensation til flypassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser – begrebet »usædvanlige omstændigheder« – omfattende fravær af flypersonale på grund af en såkaldt »vild strejke« under foregivende af sygdom – årsagssammenhæng – undgåelse«

I. Indledning

1. Udgør en såkaldt »vild strejke«[2] under foregivende af sygdom en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004[3], således at et luftfartsselskab ikke har pligt til at udbetale kompensation til flypassagerer, som rammes af forsinkelser og aflysninger som følge heraf?

2. Det er i det væsentlige det centrale spørgsmål, som Domstolen skal tage stilling til i henhold til disse forenede anmodninger om præjudiciel afgørelse indgivet af Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover, Tyskland) og Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf, Tyskland), ved hvilke adskillige flypassagerer har anlagt sag med henblik på at søge kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004 efter deres flyafganges aflysning eller lange forsinkelse, fordi en usædvanligt stor andel af luftfartsselskabets flypersonale var sygemeldt.

3. Sagen giver derfor Domstolen mulighed for at udvikle sin retspraksis med hensyn til fortolkningen af forordning nr. 261/2004, der, som det bør erindres, har en virkelig betydning for livet for borgerne i Den Europæiske Union og alle personer, som rejser inden for dens grænser.

2 – På http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html defineres en »grève sauvage« [»vild strejke«] som »grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat« [strejke udløst uden for en fagforenings instruks]. På https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike definerer Cambridge dictionary en »wildcat strike« som »a sudden strike (= act of refusing to work as a protest) without warning by the workers and often without the official support of the unions«. For en EU-retlig diskussion af vilde strejker, jf. f.eks. Alan Bogg, »*Viking and Laval*: The International Labour Law Perspective« i Mark R. Freeland og Jeremias Prassl, *Viking, Laval and Beyond* (2014, Hart Publishing) s. 41-74.

3 – Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11.2.2004 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 (EUT 2004, L 46, s. 1) (herefter »forordning nr. 261/2004«).

II. Retsforskrifter

4. Følgende fremgår af første, anden, fjortende og femtende betragtning til forordning nr. 261/2004:

»(1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.

(2) Boardingafvisning og aflysning eller lange forsinkelser forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.

[…]

(14) Ligesom under Montreal-konventionen bør de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sådanne omstændigheder kan navnlig indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.

(15) Det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning af en eller flere flyafgange, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.«

5. Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 bestemmer:

»Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.«

III. Faktiske omstændigheder i hovedsagerne og de præjudicielle spørgsmål

A. Anmodningerne fra Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover)

6. Sagsøgerne i de 24 sager, der verserer for Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover), bestilte flybilletter hos TUIfly GmbH (herefter »TUIfly«), som er et luftfartsselskab med hjemsted i Hannover, Tyskland. Sagsøgerne søger kompensation fra TUIfly i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004[4], fordi deres flyafgange blev aflyst eller gennemført med lange forsinkelser mellem den 3. oktober 2016 og den 8. oktober 2016.

7. De pågældende aflysninger eller forsinkelser af flyafgangene opstod i forbindelse med en hændelse, som fandt sted i begyndelsen af oktober 2016, da en stor del af TUIflys flypersonale pludselig meldte sig syge med det resultat, at mere end i alt 100 flyafgange måtte aflyses og mange flere gennemføres med lange forsinkelser.

8. Denne bølge af sygemeldinger fandt sted, efter at TUIflys ledelse den 30. september 2016 underrettede sin medarbejderstab om fremtidige omstruktureringsplaner, som de var stærke modstandere af.

4 – For det kompensationsniveau, en flyafgangs aflysning eller lange forsinkelse medfører, jf. punkt 38 nedenfor.

9. Ifølge forelæggelsesafgørelsen udgør sygefraværet for TUIflys personale sædvanligvis ca. 10% af dets medarbejderstab, som omfatter cockpit- og kabinepersonale. Efter offentliggørelsen af omstruktureringsforanstaltningerne fra TUIflys ledelse den 30. september 2016 steg sygefraværet for TUIflys personale imidlertid meget kraftigt, særligt i perioden mellem den 3. oktober 2016 og den 9. oktober 2016, og kulminerede den 7. oktober 2016 ved, at 89% af cockpitpersonalet og 62% af kabinepersonalet var fraværende på grund af sygdom.

10. Som følge heraf aflyste TUIfly sin afgangsplan fuldstændigt og opstillede en ny. TUIfly foretog også subcharter hos andre luftfartsselskaber og kaldte medarbejdere, som var på ferie, tilbage.

11. Den 3. oktober 2016 blev 24 flyafgange på grund af personalemanglen gennemført med lange forsinkelser. Den 4. oktober 2016 blev 7 flyafgange aflyst, og 29 flyafgange blev gennemført med lange forsinkelser. Fra den 5. oktober 2016 blev store dele af flyafgangene aflyst. Den 7. og 8. oktober 2016 aflyste TUIfly samtlige fly fra Tyskland til disses respektive destinationer på grundlag af formodningen om, at det ikke længere kunne garanteres, at passagererne ville kunne transporteres hjem, når rejsen var slut.

12. Den 7. oktober 2016 informerede TUIflys ledelse medarbejderstaben om, at der var opnået enighed om omstruktureringsplanerne med arbejdstagernes repræsentanter. Efterfølgende faldt flypersonalets sygefravær til det almindelige niveau.

13. I hovedsagen gør TUIfly gældende, at selskabet ikke har pligt til at udbetale kompensation til sagsøgerne, fordi de pågældende aflysninger eller forsinkelser skyldtes »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004. Sagsøgerne gør gældende, at TUIfly ikke er frigjort fra at udbetale dem kompensation, fordi de pågældende begivenheder ikke udgjorde usædvanlige omstændigheder og kunne have været undgået, såfremt alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

14. Under disse omstændigheder har Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover) besluttet at udsætte de 24 sager og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Udgør fravær af en væsentlig del af personalet hos det transporterende luftfartsselskab på grund af sygemeldinger en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning […] nr. 261/2004? Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende: Hvor høj skal fraværsandelen være, for at det kan lægges til grund, at der foreligger en sådan omstændighed?

2) Såfremt første spørgsmål besvares benægtende: Udgør det spontane fravær af en væsentlig del af et transporterende luftfartsselskabs personale på grund af en arbejdsretligt og overenskomst[mæssigt] ulovlig arbejdsnedlæggelse (»vild strejke«) en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning […] nr. 261/2004? Såfremt det andet spørgsmål besvares bekræftende: Hvor høj skal fraværsandelen være, for at det kan lægges til grund, at der foreligger en sådan omstændighed?

3) Såfremt det første eller det andet spørgsmål besvares bekræftende: Skal den usædvanlige omstændighed have foreligget for selve den aflyste flyvning, eller er det transporterende luftfartsselskab berettiget til ud fra driftsøkonomiske overvejelser at opstille en ny afgangsplan?

4) Såfremt det første eller det andet spørgsmål besvares bekræftende: Er det afgørende, om den usædvanlige omstændighed kunne undgås, eller om følgerne af den usædvanlige omstændigheds indtræden kunne undgås?«

B. Anmodningen fra Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf)

15. I hovedsagen, som verserer for Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf), har en enkelt sagsøger anlagt sag mod TUIfly med henblik på at søge kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004. Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at sagsøgeren EUflight.de forfølger dette krav på vegne af passageren, som har overdraget sit krav på kompensation i henhold til forordningen på grundlag af en aflyst flyafgang den 7. oktober 2016, til sagsøgeren.

16. Ifølge forelæggelsesafgørelsen er Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) af den opfattelse, at forekomsten af et pludseligt og stort antal sygemeldinger fra medarbejderne, uanset om de skyldes en bølge af virkelig sygdom eller en såkaldt »vild strejke«, kan betegnes som »usædvanlige omstændigheder« i medfør af artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004. Den forelæggende ret stiller sig dog tvivlende over for, hvorvidt der består en tilstrækkelig årsagssammenhæng mellem disse usædvanlige omstændigheder og aflysningen af den pågældende flyafgang, da den blev foretaget i forbindelse med TUIflys generelle omorganisering af afgangsplanen fra den 2. oktober 2016. Den forelæggende ret påpeger særligt, at TUIfly kun kan undtages fra at skulle udbetale kompensation på grund af usædvanlige omstændigheder, hvis der foretages en bred fortolkning af årsagssammenhængen mellem disse omstændigheder og flyafgangens aflysning, da TUIfly ikke har oplyst, hvilket bestemt mandskap, der var tildelt den pågældende flyafgang.

17. På denne baggrund har Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) besluttet at udsætte sagen og forelægge følgende præjudicielle spørgsmål for Domstolen:

»Skyldes en aflysning af en flyvning stadig en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning […] nr. 261/2004, når omstændighederne (i den foreliggende sag »vild strejke« eller »sygdomsbølge«) kun berører den pågældende flyvning indirekte, fordi disse omstændigheder fik luftfartsselskabet til at omorganisere hele sin afgangsplan, og denne organisation omfatter en planmæssig aflysning af den konkrete flyvning? Kan et luftfartsselskab også fritages fra sin pligt til at udbetale kompensation som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, når den omhandlede flyvning kunne have været gennemført, hvis omorganiseringen ikke havde fundet sted, fordi det crew, der var tildelt til denne flyvning, ville have været til rådighed, hvis det ikke var blevet tildelt til andre flyvninger?«

IV. Retsforhandlingerne for Domstolen

18. I overensstemmelse med artikel 54 i Domstolens procesreglement er de 24 anmodninger om præjudiciel afgørelse indgivet af Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover) og den ene anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) blevet forenet med henblik på de skriftlige og mundtlige dele af forhandlingen og dommen [5].

19. Der er blevet indgivet skriftlige indlæg til Domstolen af sagsøgernes repræsentanter i ni af de forenede sager [6], af TUIfly, den tyske regering, den polske regering og Kommissionen.

5 – Jeg gør opmærksom på, at Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover) oprindeligt indgav 28 anmodninger om præjudiciel afgørelse, men at de tre anmodninger i sagerne C-196/17, C-276/17 og C-277/17 er blevet trukket tilbage, hvilket efterlader 25 resterende sager. Jeg skal endvidere gøre opmærksom på, at de 19 anmodninger om præjudiciel afgørelse i sagerne C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, C-352/17 – C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 og C-429/17, som blev indgivet af Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover) – hvoraf den ene (C-352/17) blev trukket tilbage – er blevet udsat i henhold til artikel 55 i Domstolens procesreglement på Domstolens dom i de foreliggende sager.

6 – Sagerne C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 og C-292/17.

20. Sagsøgernes repræsentanter i 11 af de forenede sager [7], TUIfly, den franske regering, den tyske regering og Kommissionen deltog i retsmødet, som fandt sted den 25. januar 2018.

V. Bedømmelse

21. Min bedømmelse er inddelt i tre overordnede afsnit. Først vil jeg fremsætte en indledende bemærkning vedrørende drøftelsen af de spørgsmål, der er blevet forelagt Domstolen. Dernæst vil jeg behandle visse indledende problemstillinger om formaliteten, som TUIfly har rejst. Endelig skal jeg fortsætte til de fire præjudicielle spørgsmåls indhold efterfulgt af et overblik over Domstolens praksis om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2014, som udgør grundlaget for den efterfølgende bedømmelse.

A. Indledende bemærkning

22. Med sine fire præjudicielle spørgsmål ønsker Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover) nærmere bestemt oplyst, om en såkaldt »vild strejke« under foregivende af sygdom, der direkte eller indirekte forårsagede en aflysning eller lang forsinkelse, udgør »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 og derved undtager luftfartsselskabet fra dets pligt til at udbetale kompensation til flypassagererne i hovedsagen.

23. Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 fastsætter, at et luftfartsselskab ikke har pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, »hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet«.

24. Som følge heraf fremgår det af artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, at luftfartsselskabet skal bevise tre omstændigheder for at kunne drage fordel af den deri fastsatte undtagelse: 1) at der foreligger »usædvanlige omstændigheder«, 2) at flyaflysningen eller den lange forsinkelse er »forårsaget« af de usædvanlige omstændigheder, og 3) at de usædvanlige omstændigheder »ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet« [8].

25. De fire præjudicielle spørgsmål, som Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover) har forelagt, vedrører samtlige disse tre betingelser. Det første og det andet præjudicielle spørgsmål vedrører den første af disse betingelser, navnlig hvorvidt en bølge af sygemeldinger eller en såkaldt »vild strejke« kan betegnes som »usædvanlige omstændigheder«. Det tredje spørgsmål vedrører den anden betingelse med hensyn til årsagssammenhæng og hvorvidt det er tilstrækkeligt, at de usædvanlige omstændigheder kun udgør en indirekte årsag til flyafgangens aflysning eller lange forsinkelse på grund af TUIflys omorganisering af afgangsplanen. Det fjerde spørgsmål vedrører den tredje betingelse for så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt de usædvanlige omstændigheder i sig selv eller konsekvenserne heraf skal være blevet »undgået«.

7 – Sagerne C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 og C-292/17. De af sagsøgernes repræsentanter, der havde indgivet skriftlige indlæg til Domstolen, deltog således også i retsmødet, bortset fra sagsøgernes repræsentanter i sagerne C-280/17 og C-284/17. Sagsøgernes repræsentanter i sagerne C-226/17, C-228/17, C-282/17 og C-283/17 afgav kun mundtlige indlæg til Domstolen.

8 – Jf. f.eks. generaladvokat Sharpstons forslag til afgørelse Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punkt 31).

26. Det enkelte præjudicielle spørgsmål, som Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) har forelagt, drejer sig om, hvorvidt flyaflysningen, under forudsætning af, at en sygdomsbølge eller såkaldt »vild strejke« kan betegnes som »usædvanlige omstændigheder«, stadig skyldes usædvanlige omstændigheder, når de kun indirekte påvirker den pågældende flyafgang, da mandskabet tildelt den pågældende flyafgang rent faktisk var tilgængeligt, og flyafgangen ville have fundet sted, hvis TUIfly ikke havde foretaget en generel omorganisering og derved på grund af disse usædvanlige omstændigheder tildelt det pågældende mandskab andre flyafgange.

27. Som følge heraf er der en meget stor overensstemmelse mellem det præjudicielle spørgsmål forelagt af Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) og det tredje præjudicielle spørgsmål forelagt af Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover). Jeg vil derfor behandle dem samlet i min bedømmelse nedenfor.

B. Formaliteten

28. TUIfly har gjort gældende, at anmodningen indgivet af Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover) delvist ikke kan antages til realitetsbehandling. TUIfly har anført, at det første og det andet præjudicielle spørgsmål går videre end hovedsagens genstand, da disse spørgsmål forudsætter et højt sygefravær hos hele luftfartsselskabets personale, mens hovedsagen vedrører et højt sygefravær udelukkende hos flypersonalet, dvs. piloter, stewardesser og stewarder. TUIfly gør endvidere gældende, at det første og det andet præjudicielle spørgsmål, ved at søge efter tegn på, hvor højt sygefraværet skal være for at udgøre en usædvanlig omstændighed, vedrører en vurdering af de faktiske omstændigheder, hvilken tilkommer den nationale ret og ikke Domstolen. Derudover har TUIfly gjort gældende, at det tredje præjudicielle spørgsmål ikke har nogen forbindelse til hovedsagens genstand, da TUIfly ikke fastsatte en ny afgangsplan »ud fra driftsøkonomiske overvejelser«, og at spørgsmålet under alle omstændigheder er for abstrakt.

29. Jeg vil ligeledes henvise til, at selv om den tyske regering ikke har fremsat en formalitetsindsigelse for så vidt angår anmodningen indgivet af Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover), betragter den ikke desto mindre ikke besvarelsen af det første præjudicielle spørgsmål forelagt af Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover) som afgørende for afgørelsen af tvisten i hovedsagen, da der ikke var tale om omfattende sygdom blandt TUIflys flypersonale, men rettere en såkaldt »vild strejke«.

30. Det er min opfattelse, at de præjudicielle spørgsmål forelagt af Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover) kan antages til realitetsbehandling.

31. Der er ifølge Domstolens faste praksis en formodning for, at spørgsmål om EU-rettens fortolkning, som den nationale ret har forelagt på baggrund af de retlige og faktiske omstændigheder, som den har ansvaret for at fastlægge – og hvis rigtighed det ikke tilkommer Domstolen at efterprøve – er relevante. Domstolen kan kun afslå at træffe afgørelse vedrørende et præjudicielt spørgsmål fra en national ret, når det klart fremgår, at den ønskede fortolkning af EU-retten savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand, når problemet er af hypotetisk karakter, eller når Domstolen ikke råder over de faktiske og retlige oplysninger, som er nødvendige for, at den kan foretage en hensigtsmæssig besvarelse af de stillede spørgsmål [9].

32. Derudover kan denne formodning for spørgsmålets relevans ikke tilbagevises alene på grund af den omstændighed, at en af parterne i hovedsagen har bestridt visse faktiske omstændigheder, som er afgørende for fastlæggelsen af tvistens genstand [10].

9 – Jf. f.eks. dom af of 14.12.2017, Avon Cosmetics (C-305/16, EU:C:2017:970, præmis 59 og den deri nævnte retspraksis).

10 – Jf. f.eks. dom af 22.9.2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, præmis 34 og den deri nævnte retspraksis).

33. I den foreliggende sag fremstår det klart af anmodningen om præjudiciel afgørelse og sammenhængen mellem det første og andet præjudicielle spørgsmål, således som de er formuleret af den forelæggende ret, at de pågældende spørgsmål angår TUIflys flypersonale. Det er ubestridt, at procesdeltagerne som omhandlet i statuttens artikel 23 var i stand til at fremføre deres synspunkter for så vidt angår disse spørgsmål på en effektiv måde.

34. Derudover er det ikke indlysende, at de forelagte spørgsmål er uden forbindelse med hovedsagens egentlige faktiske omstændigheder eller dens formål. Der er heller ikke nogen antydning i anmodningen om præjudiciel afgørelse af, at spørgsmålene udelukkende relaterer til en hypotetisk problemstilling.

35. Som følge heraf er der ikke tilstrækkelige grunde til at tilbagevise formodningen om, at de præjudicielle spørgsmål forelagt af Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover) er relevante.

C. Realiteten

1. Overblik over Domstolens praksis vedrørende artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004

36. Det følger af Domstolens faste praksis, at undtagelserne til de bestemmelser, der tillægger flypassagerer rettigheder, skal fortolkes strengt [11]. Det anerkendes dog ligeledes i retspraksis, at EU-lovgiver ved vedtagelsen af forordning nr. 261/2004 også søgte at afveje passagerernes interesser over for luftfartsselskabernes interesser [12]. På denne baggrund er luftfartsselskabernes undtagelse fra forpligtelsen til at udbetale kompensation i tilfælde af »usædvanlige omstændigheder«, som er et begreb, der ikke defineres i forordning nr. 261/2004, blevet fortolket af Domstolen som følger.

37. Domstolen har afvist argumenter om, at overdrevent store økonomiske byrder for luftfartsselskaberne bør tillægges en dominerende rolle i forbindelse med fortolkningen af artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, idet den har understreget, at det følger af retspraksis, at formålet om beskyttelse af forbrugerne, hvilket omfatter beskyttelsen af flypassagerer, kan retfærdiggøre selv væsentlige negative økonomiske konsekvenser for bestemte økonomiske aktører [13].

38. Domstolen har fastslået, at kompensationsbeløbet, der er fastsat til 250 EUR, 400 EUR og 600 EUR afhængigt af distancen for de omhandlede flyafgange, nedsættes med 50% i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2, litra c), i forordning nr. 261/2004, når forsinkelsen for en flyafgang, der ikke henhører under denne forordnings artikel 7, stk. 2, litra a) og b), er mindre end fire timer [14], og at opfyldelsen af forpligtelserne i henhold til forordning nr. 261/2004 ikke berører luftfartsselskabernes ret til at søge godtgørelse fra enhver person, der har forårsaget forsinkelsen, herunder tredjemand, som det er fastsat i forordningens artikel 13. En sådan erstatning kan således lette eller fjerne den økonomiske byrde for luftfartsselskaberne som følge af de pågældende forpligtelser.

39. Domstolen har fastslået, at det heller ikke fremstår urimeligt, at udgifterne under forbehold for den ovennævnte ret til erstatning umiddelbart afholdes af det luftfartsselskab, som de pågældende passagerer har indgået en befordringskontrakt med, hvorefter de har ret til en flyafgang, der ikke bør blive hverken aflyst eller forsinket [15].

11 – Dom af 4.10.2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, præmis 38). Jf. også generaladvokat Sharpstons forslag til afgørelse Sturgeon m.fl. (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:416, punkt 48), hvor generaladvokaten påpeger, at Domstolen i dom af 10.1.2006, IATA og ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, præmis 48), klart konstaterede, at »passagerernes beskyttelse« er det »umiddelbare formål« med forordning nr. 261/2004.

12 – Dom af 23.10.2012, Nelson (C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 39).

13 – Ibidem, præmis 81 og den deri nævnte retspraksis.

14 – Ibidem, præmis 78.

15 – Ibidem, præmis 80 og den deri nævnte retspraksis.

40. Den regel, der er fastsat i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, er blevet præciseret yderligere gennem Domstolens fortolkning. Domstolen har fastslået, at det fremgår af 14. betragtning til forordning nr. 261/2004, at sådanne omstændigheder navnlig kan indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører luftfartsselskabets drift [16]. Domstolen har heraf udledt, at begivenheder kan kvalificeres som usædvanlige omstændigheder i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvis de på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol [17]. På denne baggrund har Domstolen fastslået, at en kollision mellem et fly og en fugl og den eventuelle skade, som kollisionen måtte afstedkomme, hverken efter sin karakter eller oprindelse er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, da den ikke er uløseligt forbundet med det omhandlede fartøjs funktionsmåde. Denne begivenhed lå uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol [18]. I forbindelse med denne konklusion bemærkede Domstolen, at »luftfartsselskaberne ikke skal gives incitament til at afholde sig fra at træffe alle de forholdsregler, som en sådan begivenhed kræver, og prioritere vedligeholdelse og punktlig afvikling af deres flyvninger frem for flysikkerheden« [19].

41. Når det er sagt, har Domstolen fastslået, at et maskinstop, som er forårsaget af et for tidligt funktionssvigt af visse af delene på et luftfartøj, i forbindelse med et luftfartsselskabs aktiviteter udgør en uforudset begivenhed, men at et sådant maskinstop forbliver uløseligt forbundet med fartøjets meget komplekse funktionsmåde, således at denne uforudsete begivenhed er uløseligt forbundet med luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, eftersom luftfartsselskaber almindeligvis konfronteres med uventede tekniske fejl. Derudover ligger forebyggelsen af et sådant maskinstop ikke uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol [20].

42. Endelig har Domstolen bemærket, at en »skjult fabrikationsmangel, der påvirker flysikkerheden«, muligvis ikke er en følge af begivenheder, der er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og *ligger* uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol [21], og at det samme gør sig gældende for beskadigelse af flyet ved sabotage- eller terrorhandlinger [22]. Domstolen har også fastslået, at lukningen af det europæiske luftrum som følge af et vulkanudbrud udgør »usædvanlige omstændigheder« [23].

43. Derudover er det gennem Domstolens praksis blevet fastslået, at EU-lovgiver ikke ønskede at give en undtagelse fra pligten til at udbetale kompensation til passagerer i tilfælde af en flyafgangs aflysning i forbindelse med alle usædvanlige omstændigheder, men kun dem, som *ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet* [24].

44. Eftersom ikke alle usædvanlige omstændigheder medfører adgang til en undtagelse, påhviler det den part, som ønsker at påberåbe sig en undtagelse, såsom TUIfly, at godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger, dvs. ved foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtræffer, bl.a. opfylder de betingelser, som det pågældende luftfartsselskab teknisk og økonomisk har ansvaret for.

16 – Dom af 4.5.2017, Pešková og Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 21 og den deri nævnte retspraksis).

17 – Ibidem, præmis 22 og den deri nævnte retspraksis.

18 – Ibidem, præmis 24.

19 – Ibidem, præmis 25.

20 – Dom af 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 41-43).

21 – Min fremhævelse.

22 – Dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 26).

23 – Dom af 31.1.2013, McDonagh (C-12/11 EU:C:2013:43, præmis 34).

24 – Min fremhævelse.

45. Denne part skal godtgøre, at selv hvis den havde anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som den råder over, åbenbart ikke – uden at dette ville være urimeligt belastende i lyset af selskabets kapacitet på det pågældende tidspunkt – kunne *undgå, at de usædvanlige omstændigheder, som den stod over for, førte til flyafgangens aflysning*[25].

46. I denne sammenhæng har Domstolen lagt sig fast på en konkret og fleksibel forståelse af »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, hvorved det tilkommer den nationale ret at bedømme, om luftfartsselskabet i det konkrete tilfælde kunne anses for at have truffet forholdsregler, der var passende i situationen[26].

47. Domstolen har fastslået, at et luftfartsselskab ved planlægningen af flyafgangen rimeligvis må tage hensyn til den risiko for forsinkelse, der er forbundet med, at der eventuelt indtræder usædvanlige omstændigheder[27]. For at undgå, at enhver selv ubetydelig forsinkelse, som følger af, at der indtræffer usædvanlige omstændigheder, uundgåeligt fører til, at en flyafgang må aflyses, skal det ansvarlige luftfartsselskab planlægge sine ressourcer i god tid for at kunne råde over en vis tidsmargin for om muligt at være i stand til at gennemføre flyvningen, efter at de usædvanlige omstændigheder er ophørt[28].

48. I lyset heraf har Domstolen med hensyn til passagerer, som er blevet afvist ved boarding af et fly, fastslået, at det fremgår af 15. betragtning til forordning nr. 261/2004, at de »usædvanlige omstændigheder« kun kan angå »et bestemt fly en bestemt dag«, hvilket ikke kan være tilfældet med en boardingafvisning af en passager på grund af en omorganisering af flyafgange som følge af usædvanlige omstændigheder, der har berørt en tidligere flyafgang. Begrebet »usædvanlige omstændigheder« har til formål at begrænse et luftfartsselskabs forpligtelser – eller ligefrem undtage det fra disse forpligtelser – når den omhandlede begivenhed ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Hvis et sådant luftfartsselskab er nødt til at aflyse en flyafgang, som er planlagt til at finde sted den dag, hvor lufthavnspersonalet i en lufthavn strejker, og dernæst træffer beslutning om at omorganisere dets efterfølgende flyafgange, kan det pågældende luftfartsselskab under ingen omstændigheder anses for på grund af nævnte strejke at have været tvunget til at afvise en passager, som på behørig vis var mødt frem til boarding to dage efter aflysningen af nævnte flyvning[29].

49. Det er på denne baggrund, at Domstolen er blevet anmodet om at afgøre, om en såkaldt »vild strejke« udgør »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, og i bekræftende fald de efterfølgende konsekvenser.

2. Foreslået svar på det første spørgsmål

50. Hvis det behandles alene, er svaret på det første spørgsmål ligetil. På den ene side, på grundlag af ovenstående sammenfatning af retspraksis, er foranstaltninger med henblik på at styre sygefravær for et selskab, som driver virksomhed i et almindeligvis helbredsmæssigt sundt fællesskab, blandt de anliggender, der er uløseligt forbundet med luftfartsselskabets funktionsmåde, og som ligger inden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol. På den anden side er et omfattende fravær på grund

25 – Dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07 EU:C:2008:771, præmis 39-41, min fremhævelse). Jf også dom af 4.5.2017, Pešková og Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 28 og 29 og den deri nævnte retspraksis).

26 – Dom af 4.5.2017, Pešková og Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 30).

27 – Dom af 12.5.2011, Eglītis og Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, præmis 27).

28 – Ibidem, præmis 28.

29 – Dom af 4.10.2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, præmis 37).

af en pandemi eller en anden folkesundhedsmæssig krisesituation ikke uløseligt forbundet med luftfartsselskabets funktionsmåde og ligger uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol. Førstnævnte ville ikke udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, mens sidstnævnte ville.

51. Det står imidlertid klart, både ud fra sagsakterne og indlæggene afgivet under retsmødet, at dette ikke var tilfældet i hovedsagen. Det, der er forekommet, er et omfattende fravær under foregivende af sygdom i forbindelse med udførelsen af en såkaldt »vild strejke«. På denne baggrund er det, selv om det første spørgsmål isoleret set i princippet kan besvares bekræftende, ikke tilstrækkeligt til at afgøre tvisten i hovedsagen, som faktuelt er baseret på en såkaldt »vild strejke« og ikke en pandemi eller en anden folkesundhedsmæssig krisesituation. Dette udgør i hvert fald kernen i den vejledning, den nationale forelæggende ret anmoder om [30].

52. Jeg foreslår derfor, at det første spørgsmål besvares som følger:

»Kun et reelt sygefravær af en væsentlig del af det for gennemførelsen af flyvninger nødvendige personale hos det transporterende luftfartsselskab, der er forårsaget af en pandemi eller en anden folkesundhedsmæssig krisesituation, udgør en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004. Den nøjagtige fraværsandel, der kræves under sådanne omstændigheder, for at situationen kan udgøre en »usædvanlig omstændighed«, fastsættes af den forelæggende ret under hensyntagen til samtlige relevante faktiske omstændigheder.«

3. Foreslået svar på det andet spørgsmål

53. Med sit andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om en såkaldt »vild strejke« udgør »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004. Hvis spørgsmålet besvares bekræftende, ønsker den forelæggende ret oplyst, hvor højt fraværet skal være for at udgøre usædvanlige omstændigheder.

54. Således som Domstolen har fastslået i sin praksis, er det ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse nødvendigt ikke blot at tage hensyn til dens ordlyd, men også til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af [31]. I denne sammenhæng kan en EU-retsakts dispositive del ikke udskilles fra dens betragtninger, hvorfor den må fortolkes under hensyntagen til de betragtninger, som har ført til dens vedtagelse [32].

55. På den ene side henviser første betragtning til forordning nr. 261/2004 til behovet for at sikre et »højt beskyttelsesniveau« for passagerer, mens det fremgår af anden betragtning til forordningen, at boardingafvisning og aflysning forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.

56. På den anden side fremgår det af 14. betragtning til forordning nr. 261/2004, at de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser i henhold til Montrealkonventionen bør begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sådanne omstændigheder kan navnlig indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.

30 – Jf. ovenfor, punkt 28-35.

31 – Jf. f.eks. dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 41 og den deri nævnte retspraksis).

32 – Ibidem, præmis 42 og den deri nævnte retspraksis.

57. Målene i forordning nr. 261/2004 peger således på at omfatte »strejker« af begrebet »usædvanlige omstændigheder«. Dette understøttes af Domstolens praksis, der er beskrevet ovenfor, i hvert fald for så vidt angår væsentligt fravær, som påvirker driftskapaciteten, i relation til fortolkningen af »usædvanlige omstændigheder« til dato, særligt med hensyn til såkaldte »vilde strejker«. Eftersom en vild strejke finder sted uden for lovgivningens strenge rammer, ligger den uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol [33]. Dette understøttes også af forarbejderne til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004. I løbet af deres udarbejdelse blev begrebet »force majeure« ændret til »usædvanlige omstændigheder«. Ifølge Rådets erklæring i den fælles holdning blev denne ændring foretaget med henblik på retlig klarhed [34].

58. Derudover er såkaldte »vilde strejker« i en retsunion ikke uløseligt forbundet med det omhandlede luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse. De er ikke beslægtede med noget, der er uløseligt forbundet med fartøjets funktionsmåde, således at de er uløseligt forbundet med luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. Jeg er endvidere af den opfattelse, at det at orientere de ansatte om en mulig omstrukturering ikke medførte, at den vilde strejke blev bragt inden for TUIflys kontrol, da en vild strejke ikke var denne orienterings uundgåelige konsekvens [35].

59. Når dette er sagt, er det, med henblik på at give den forelæggende ret et anvendeligt svar på dens spørgsmål, vigtigt at gentage (jf. punkt 43-48 ovenfor), at i henhold til Domstolens retspraksis er den blotte tilstedeværelse af »usædvanlige omstændigheder« ikke nok til at undtage et luftfartsselskab fra at udbetale kompensation for flyaflysninger og lange forsinkelser, som det ellers, i henhold til forordning nr. 261/2004, ville have pligt til. Den undtagelse, der fremgår af forordningens artikel 5, stk. 3, finder kun anvendelse med hensyn til usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet af det omhandlede luftfartsselskab. Som angivet i punkt 43-48 ovenfor, ligger bevisbyrden hos TUIfly, som skal bevise, at selskabet ikke var i stand til at forhindre den usædvanlige omstændighed, som det stod over for, fra at føre til flyafgangens aflysning [36].

60. Det tilkommer ligeledes den forelæggende ret, på grundlag af samtlige relevante faktiske omstændigheder, at afgøre spørgsmålet om, hvor høj en fraværsandel der kræves under en såkaldt »vild strejke«, for at den kan udgøre »usædvanlige omstændigheder« i henhold til forordning nr. 261/2004.

61. Jeg foreslår derfor, at det andet spørgsmål besvares som følger:

»Det spontane fravær af en væsentlig del af det for gennemførelsen af flyvninger nødvendige personale hos det transporterende luftfartsselskab på grund af en arbejdsretligt og overenskomstmæssigt ulovlig arbejdsnedlæggelse (en »vild strejke«) er en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004. Undtagelsen i artikel 5, stk. 3, finder imidlertid kun anvendelse for så vidt angår usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle

33 – Kommissionens forslag til forordning nr. 261/2004 henviser til usædvanlige omstændigheder ud over et luftfartsselskabs »ansvar«. Jf. f.eks. COM(2001) 784, final, s. 6, punkt 20.

34 – Generaladvokat Sharpstons forslag til afgørelse Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punkt 50), som henviser til den fælles holdning, meddelelse til Parlamentet af 25.3.2003 (SEK(2003) 361 endelig udg.), hvor Kommissionen bemærkede, at betingelserne knyttet til kompensation i fælles holdning (EF) nr. 27/2003 af 18.3.2003 (EFT 2003, C 125 E, s. 63) »ville gøre kompensationen mere afhængig af de faktiske gener, som aflysningerne forårsager«.

35 – Jeg bemærker endvidere, at konklusionen om, at en vild strejke er en usædvanlig omstændighed, er i overensstemmelse med et nyt forslag fra Kommissionen om ændring af forordning nr. 261/2004, hvorefter en ikke-udtømmende liste af omstændigheder, der anses for »usædvanlige omstændigheder«, fastsættes i henhold til forordningen. Forslaget omfatter »arbejdsstridigheder hos det transporterende luftfartsselskab eller hos vigtige serviceydere som f.eks. lufthavne og lufttrafiktjenesteudøvere«. Jf. punkt 1, nr. vii), i bilag 1 til COM(2013) 130 final, s. 30. Jf. også punkt vii) i bilag 1 i Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 5. februar 2015, P7_TA(2014) 0092: »**uforudsete** arbejdsstridigheder hos det transporterende luftfartsselskab eller hos vigtige serviceydere som f.eks. lufthavne og lufttrafiktjenesteudøvere«. Fremhævelsen findes i originalen.

36 – Nationale bevisregler finder i denne henseende anvendelse under hensyn til effektivitetsprincippet og ækvivalensprincippet. Jf. generaladvokat Sharpstons forslag til afgørelse Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punkt 63-72).

forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet af det omhandlede luftfartsselskab. Dette er et spørgsmål, som den forelæggende ret må afgøre, i lighed med spørgsmålet om, hvor høj fraværsandelen skal være for, at en usædvanlig omstændighed er forekommet i forbindelse med en vild strejke.«

4. Foreslået svar på det tredje spørgsmål

62. Med det tredje spørgsmål forelagt af Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover) og spørgsmålet forelagt af Amtsgericht Düsseldorf (byretten Düsseldorf) ønsker de forelæggende retter nærmere bestemt oplysning om den grad af årsagssammenhæng, der skal være mellem de usædvanlige omstændigheder og flyaflysningen, og særligt hvorvidt årsagssammenhængen ophører ved TUIflys beslutning om at omorganisere hele afgangsplanen.

63. I 15. betragtning til forordning nr. 261/2004 fremgår det, at det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår *et bestemt fly en bestemt dag*, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning af en eller flere flyafgange, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes [37].

64. Jeg er af den opfattelse, at svaret på det tredje spørgsmål kan udledes af Domstolens udtalelser i Finnair-dommen [38] (punkt 48 ovenfor), der går ud på, at når et sådant luftfartsselskab er nødt til at aflyse en flyvning, som er planlagt til at finde sted den dag, hvor lufthavnspersonalet i en lufthavn strejker, og dernæst træffer beslutning om at omorganisere selskabets efterfølgende flyafgange, kan dette selskab under ingen omstændigheder anses for på grund af nævnte strejke at have været tvunget til at afvise en passager, som på behørig vis var mødt frem til boarding to dage efter aflysningen af nævnte flyvning. Med andre ord skal de usædvanlige omstændigheder være forekommet på det tidspunkt, hvor flyafgangen blev aflyst, og omfatter ikke nye afgangsplaner, som opstilles i lyset af de usædvanlige omstændigheder. I overensstemmelse Domstolens praksis om luftfartsselskabers forpligtelser skal et ansvarligt luftfartsselskab planlægge sine ressourcer i god tid for at kunne råde over en vis tidsmargin for om muligt at være i stand til at gennemføre flyvningen, efter at de usædvanlige omstændigheder er ophørt (jf. punkt 47 ovenfor) [39].

65. Jeg foreslår derfor, at det tredje spørgsmål besvares som følger:

»De usædvanlige omstændigheder skal være forekommet på det tidspunkt, hvor flyafgangen blev enten aflyst eller forsinket.«

5. Foreslået svar på det fjerde spørgsmål

66. Såfremt det andet eller det tredje spørgsmål besvares bekræftende, ønsker den forelæggende ret med sit fjerde spørgsmål nærmere bestemt oplyst, hvorvidt kriteriet om undgåelighed, der vedrører påvisningen af, at de usædvanlige omstændigheder »ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet«, vedrører forekomsten af usædvanlige omstændigheder eller snarere vedrører konsekvenserne af de usædvanlige omstændigheder.

37 – Min fremhævelse.

38 – Dom af 4.10.2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604).

39 – Jf. derudover generaladvokat Bots forslag til afgørelse Finnair (C-22/11, EU:C:2012:223, punkt 53, 54 og 61).

67. Ordlyden [40] af sidste sætning: »selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet« i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 kunne læses således, at sætningen henviser til »aflysningen« og ikke forekomsten af »usædvanlige omstændigheder«, selv om det henvisende pronomen »som« kan skabe tvetydighed i denne henseende. Som angivet i den kursiverede sætning i punkt 45 ovenfor, har Domstolen allerede fastslået, at referencepunktet er forebyggelsen af den usædvanlige omstændighed, som luftfartsselskabet *stod over for, der »førte til flyafgangens aflysning*«.

68. »Forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, henviser således snarere til konsekvenserne af de usædvanlige omstændigheder end deres forekomst. Der kunne f.eks. ikke være nogen forpligtelse for et luftfartsselskab til at træffe foranstaltninger med henblik på at forhindre forekomsten af et vulkanudbrud, men samtidig er et luftfartsselskab forpligtet til at træffe rimelige forholdsregler med henblik på at forebygge aflysningen af en flyafgang, når selskabet konfronteres med en sådan hændelse. Sådanne forholdsregler kunne f.eks. omfatte omlægning af de berørte flyafgange.

69. Jeg tilføjer hertil, at denne fortolkning er i overensstemmelse med 15. betragtning til forordning nr. 261/2004, som henviser til »konsekvenserne« af usædvanlige omstændigheder for luftfartsselskaberne, og henvisningen til »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes« for at undgå forsinkelserne eller aflysningerne. Den stemmer også overens med det formål, der uddybes i første betragtning til forordningen, om at sikre et »højt beskyttelsesniveau« for passagerne, og forordningens bredere sammenhæng. [41]

70. Jeg foreslår derfor, at det fjerde spørgsmål besvares som følger:

»Kriteriet om undgåelighed vedrører udelukkende følgerne af den usædvanlige omstændigheds indtræden.«

VI. Forslag til afgørelse

71. Jeg foreslår derfor, at Domstolen besvarer de præjudicielle spørgsmål forelagt af Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover, Tyskland) og Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf, Germany) som følger:

»1) Kun et reelt sygefravær af en væsentlig del af det for gennemførelsen af flyvninger nødvendige personale hos det transporterende luftfartsselskab, der er forårsaget af en pandemi eller en anden folkesundhedsmæssig krisesituation, udgør en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i 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. Den nøjagtige fraværsandel, der kræves under sådanne omstændigheder, for at situationen kan udgøre en »usædvanlig omstændighed«, fastsættes af den forelæggende ret under hensyntagen til samtlige relevante faktiske omstændigheder.

2) Det spontane fravær af en væsentlig del af det for gennemførelsen af flyvninger nødvendige personale hos det transporterende luftfartsselskab på grund af en arbejdsretligt og overenskomstmæssigt ulovlig arbejdsnedlæggelse (en »vild strejke«) er en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004. Undtagelsen i artikel 5, stk. 3, finder imidlertid kun anvendelse for så vidt angår usædvanlige omstændigheder,

40 – Om de fortolkningsmetoder, der finder anvendelse på artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, jf. punkt 54 ovenfor.

41 – For et modsatrettet synspunkt fremført i en sammenhæng, hvor den omhandlede »usædvanlige omstændighed« vedrørte en teknisk fejl, og som går forud for den efterfølgende retspraksis, der henvises til her, jf. generaladvokat Sharpstons forslag til afgørelse Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punkt 24-32).

som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet af det omhandlede luftfartsselskab. Dette er et spørgsmål, som den forelæggende ret må afgøre, i lighed med spørgsmålet om, hvor høj fraværsandelen skal være for, at en usædvanlig omstændighed er forekommet i forbindelse med en vild strejke.

3) De usædvanlige omstændigheder skal være forekommet på det tidspunkt, hvor flyafgangen blev enten aflyst eller forsinket.

4) Kriteriet om undgåelighed vedrører udelukkende følgerne af den usædvanlige omstændigheds indtræden.«